

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

magisterské kombinované studium  
2012 – 2013

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

Monika Zikánová

Proces propouštění zboží do volného oběhu (proclívání zboží) a  
ukončení režimu vývoz v kombinované kontejnerové dopravě

**Praha 2013**

**Vedoucí diplomové práce:**

Ing. Vacenovský Michal, LL.M.

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

Master Combined (Part time) Studies  
2012 - 2013

**DIPLOMA THESIS**

Monika Zikánová

Process batch of goods for free circulation (customs clearance of goods) and termination of exports in combined transport container

**Prague 2013**

**The Diploma Thesis Work Supervisor:**

Ing. Vacenovský Michal, LL.M.

**Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne .....

Jméno autorky .....

### **Poděkování**

Chtěla bych poděkovat mému vedoucímu diplomové práce, panu Ing. Michalovi Vacenovskému, LL.M., který mi byl při vedení práce velmi nápomocen, dále svým kolegům panu Ing. Jiřímu Vlčkovi a panu Lubomírovi Kubešovi, kteří mi poskytli důležité podklady a informace. Dále panu Aloisovi Kosovi, Dis., vedoucímu kanceláře celního úřadu Praha 1., který mi poskytl důležité informace pro mou práci.

## **Anotace**

Diplomová práce se zabývá procesem propouštění zboží do volného oběhu (proclívání zboží) a ukončení režimu vývoz v kombinované kontejnerové dopravě.

## **Klíčové pojmy**

Celní problematika, kombinovaná doprava, operátoři v kombinované dopravě, propouštění zboží do volného oběhu, ukončení přepravy v režimu vývoz, základní proces importní a exportní přepravy

## **Annotation**

This thesis examines the process of release of goods into free circulation (customs clearance of goods) and exiting exports combined container transport.

## **Key words**

Combined transport, customs, operators in combined transport, release for free circulation, the transport mode export, the basic process of import and export shipments

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Kombinovaná kontejnerová doprava</b> .....	<b>10</b>
1.1 Význam kombinované dopravy a její výhody, základní pojmy .....	12
1.2 Významné kontejnerové přístavy a terminály v Evropě – Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam.....	17
1.3 Operátoři v kombinované dopravě a důležití partneři .....	18
1.3.1 ČSKD INTRANS, s. r. o. ....	19
<b>2 Základní proces importní a exportní přepravy kontejnerů v praxi</b> .....	<b>21</b>
2.1 Importní přeprava .....	22
2.2 Exportní přeprava .....	26
<b>3 Právní úprava celních režimů</b> .....	<b>29</b>
3.1 Režim volný oběh .....	35
3.2 Režim tranzit.....	36
3.3 Režim vývoz .....	37
<b>4 Proces propouštění zboží do volného oběhu – obecná část</b> .....	<b>39</b>
4.1 Proces propouštění zboží do volného oběhu.....	39
4.1.1 Následná kontrola po propuštění zboží.....	42
4.1.2 Zrušení platnosti celního prohlášení po propuštění zboží do celního režimu ..	43
4.1.3 Opravné prostředky .....	44
4.1.4 Přezkoumání rozhodnutí o propuštění zboží do celního režimu.....	45
4.1.5 Opravy zřejmých omylů a nesprávností .....	46
4.2 Propouštění zboží do volného oběhu ve společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. .	47
4.3 Návrh na zlepšení dosavadních postupů pro společnost v oblasti propouštění zboží do volného oběhu.....	53
<b>5 Ukončení přepravy v režimu vývoz ve společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o.</b> <b>54</b>	
5.1 Vystavování ZAPP reference.....	56
5.1.1 Případy hlášení se zkratkou AES.....	57
5.1.2 Případy hlášení se zkratkou AUS .....	58
5.1.3 Případy hlášení se zkratkou DOK.....	59
5.1.4 Případy hlášení se zkratkou SBF .....	59
5.1.5 Případy hlášení se zkratkou MIT .....	60
5.1.6 Případy hlášení se zkratkou EUB .....	60
5.2 Vystavení BHT reference .....	61
5.2.1 Příklady vystavování některých zvláštností u BHT referencí .....	62
5.3 Vystavování ZAPP referencí v praxi podle konkrétních dokladů .....	65
5.4 Vystavení BHT referencí v praxi podle konkrétních dokladů.....	71
5.5 Kontrola již vystavených ZAPP a BHT referencí .....	74
5.6 Problémy neuvolnění ZAPP referencí .....	75
5.6.1 Důvody neuvolnění kontejnerů před naložením kontejnerů na loď .....	75
5.6.2 Situace, kdy nejsou kontejnery naloženy na loď .....	76
5.7 Problémy neuvolnění BHT referencí.....	76
5.8 Návrh na zlepšení u procesu ukončení přepravy v režimu vývoz (při vystavování ZAPP a BHT referencí) .....	77

<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>81</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK .....</b>	<b>83</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>84</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>87</b>



## ÚVOD

Tato diplomová práce souvisí s kombinovanou dopravou. V diplomové práci je na začátku zmíněna kombinovaná doprava jako taková, aby čtenář pochopil, o jakou dopravu se jedná a co vše zahrnuje, dále je zaměřena na operátora v kombinované dopravě, konkrétně na společnost ČSKD INTRANS, s. r. o. a na průběh importních a exportních zásilek v praxi. V diplomové práci bude shrnut nejprve importní směr pro přepravu zboží, dále pak přeprava exportních zásilek. Tím se čtenář propracuje k oblasti celní problematiky a dozví se, jaké se v praxi vyskytují typy celních režimů. Pro pochopení budou vysvětleny na začátku kapitoly základní pojmy. V průběhu práce budou do hloubky rozebrány celní režimy, jako jsou volný oběh, tranzit a vývoz.

Cílem práce je vysvětlit základní postupy v oblasti celní problematiky. Postup celní problematiky bude zachycen rozбором činností společnosti, výsledkem diplomové práce bude návrh pro společnost na zlepšení dosavadních postupů při provádění zaběhlých činností. Rozbor je prováděn získáváním informací od pracovníků celní deklarace společnosti, kteří se problematice proclívání věnují každý den. Do rozboru činností jsou zapracovány klasické i nestandardní případy celní problematiky. Hlavní zaměření diplomové práce je na oblast propouštění zboží do volného oběhu v rámci celního řízení (jde o proces proclívání zboží, konkrétně kontejnerových zásilek) a tím budou vysvětleny důležité pojmy, které se používají v celní oblasti. Rozsah celních činností je tak obsáhlý, že práce bude zaměřena hlavně na celní činnosti, které se týkají dováženého zboží do České republiky a vyváženého zboží z České republiky. Vysvětlena bude problematika celního dohledu nad dováženým zbožím, které má charakter obchodní a bude popsána následná kontrola po propuštění zboží a s ní spojenou možností opravných prostředků. Pozornost bude také věnována problematice ukončení režimu vývoz. Jedná se o vystavování referencí, které slouží ve spolupráci s celními úřady Hamburg a Bremerhaven k uvolnění kontejnerů a jejich propuštění do třetích zemí. Práce bude analyzovat standardní i nestandardní případy a vysvětlovat problematiku, kterou se zabývá společnost ČSKD INTRANS, s. r. o. při vystavování exportních referencí, bude proveden rozbor problémů, které se při propuštění zboží v režimu vývoz objevují. K tomuto rozboru budou sloužit zkušenosti z praxe při každodenní činnosti, které se řeší ve spolupráci s celníci Hamburg a Bremerhaven.

Dalším cílem této práce také bude návrh pro společnost ČSKD INTRANS, s. r. o. nad možnými zlepšeními v oblasti ukončování režimu vývoz.

Informace pro diplomovou práci jsou získávány z praxe, z odborné české i zahraniční literatury, od kolegů a celního úřadu Praha 1, kteří se celní problematikou zabývají. Některé poznatky byly získávány formou rozhovoru, kladené otázky jsou uvedeny v poslední příloze. Pro práci je využito také důležitých informací a podkladů z celnic Hamburg a Bremerhaven a zkušenosti při řešení některých problémových případů.

# 1 Kombinovaná kontejnerová doprava

Pojem kombinovaná doprava<sup>1</sup> lze chápat jako pohyb dopravních prostředků po dopravní trase, jedná se např. o pohyb železničního vozu po kolejích, silničního vozu po silnici, nebo plavby lodě po vodě. Pod pojmem kombinovaná přeprava<sup>2</sup> se rozumí přeprava konkrétního zboží v téže jednotce pomocí více přepravních prostředků. Kombinovaná se jí říká proto, že je více druhů dopravy nakombinováno tak, aby byla přeprava zboží co nejefektivnější a co možná nejekologičtější. Kombinovanou přepravou je pak taková přeprava, kde hlavní úsek přepravy je uskutečňován po železnici nebo po moři. V anglickém jazyce se používá pojem „*combined transport*“<sup>3</sup>, v německém jazyce se objevuje pojem „*Kombinierter Verkehr*“<sup>4</sup>. Z českých společností, které se kombinovanou dopravou zabývají, jsou např. Bohemiakombi, s. r. o., ČSKD INTRANS, s. r. o., Metrans a. s.. Cílem kombinované přepravy je přepravit zboží co nejlevněji a nejrychleji „z domu do domu“. S kombinovanou přepravou také souvisí další rozvíjející se systémy, jako jsou paletizace, systém nakládky a vykládky, díky tomu vznikají nová specializovaná logistická centra. Nejčastějším druhem kombinované přepravy (dále KP), je přeprava po moři, dále po železnici s následným rozvozem po silnici a naopak. V mezinárodním obchodě a také v kombinované dopravě jsou důležité dodací podmínky INCOTERMS, tyto podmínky vydala Mezinárodní obchodní komora v Paříži. Podmínky jsou závazné v kupní smlouvě. Definují povinnosti kupujícího a prodávajícího. Podle toho, která podmínka je uvedena v kupní smlouvě, se určuje a počítá výše povinného cla k zaplacení. Dopravce se odesílateli zavazuje<sup>5</sup> ve smlouvě o přepravě, že přepraví věc z určeného místa do místa určení a odesílatel se zavazuje dopravci zaplatit za přepravu dopravci (zaplatí přepravné). K přepravě mohou být připojeny doplňující dokumenty jako veterinární osvědčení, nebo prohlášení o jakosti.

---

<sup>1</sup> Srov. NOVÁK, J.: „Kombinovaná přeprava“, Institut Jana Pernera, o. p. s., ISBN: 978-80-86530-59-8, str. 10

<sup>2</sup> Srov. Buchholz, J, Clausen, U, Vastag, A.: „Handbuch der Verkehrslogistik“, Springer DE, 1998, ISBN 3-540-64517-9

<sup>3</sup> Cit. Ministerstvo dopravy ČR [online]. Praha: [cit. 2012-11-27]. Dostupné na WWW: <http://www.mdcz.cz/en/Railway+Transport/combined+transport/default.htm>

<sup>4</sup> Cit. Kombiverkehr [online]. Deutschland: [cit. 2012-11-30]. Dostupné na WWW: [http://www.kombiverkehr.de/web/Deutsch/Startseite/Wissen/Kombinierter\\_Verkehr/](http://www.kombiverkehr.de/web/Deutsch/Startseite/Wissen/Kombinierter_Verkehr/)

<sup>5</sup> Srov. NOVÁK, J.: „Kombinovaná přeprava“, Institut Jana Pernera, o. p. s., str. 147

Při přepravě je povinen vydat dopravce odesílateli náložní list při převzetí zásilky, s tímto listem je spojeno právo požadovat vydání zásilky dopravci. Dopravce je povinen zásilku vydat oprávněné osobě podle náložního listu (Bill of Lading – B/L). Dopravce je povinen přepravu provést do místa určení s potřebnou péčí bez odkladu podle stanovené lhůty<sup>6</sup>. Dopravce odpovídá za škodu, která vznikne na zásilce po jeho převzetí až do vydání příjemci, neodpovídá za škodu, která je ještě způsobena odesílatel, dále příjemcem zboží, vadou nebo přirozenou povahou obsahu zásilky. Při zničení nebo ztrátě zboží je povinen hradit škodu dopravce, při poškození je dopravce povinen hradit rozdíl z hodnoty zásilky, kterou měla zásilka při převzetí. Zasilatelskou smlouvou se zavazuje zasilatel pro přepravu na jeho vlastní jméno a obstará přepravu do místa určení. Příkazce se zavazuje za přepravu zaplatit. Zasilatelská smlouva je sjednána odesílatel v případě, že zásilka bude přepravena prostřednictvím operátora. Na základě dodacích podmínek je určena výše dopravného, které platí příjemce. Dopravné je zahraniční, evropské a tuzemské, výši určí rejdař v případě zahraničního, evropské podává speditér, vždy ten, co realizuje přepravu.

*Pro podmínky INCOTERMS platí<sup>7</sup>:*

- *prodávající musí hradit a zabezpečit kontrolu úplného počtu kusů zboží a kvalitu před předáním daného zboží*
- *před naložením zboží hradí kontrolu vždy kupující*
- *kupující a prodávající si zasílají o připravenosti zboží avíza*
- *prodávající musí dodat zboží na předem stanovené místo a zabezpečuje doklady pro kupujícího (Bill of lading = konosament, cenný obchodovatelný papír, který se používá v námořní přepravě)*

*Hlavním smyslem těchto podmínek INCOTERMS je určení, ve kterém okamžiku přecházejí rizika spojená s dopravou z prodávajícího na kupujícího. V příloze A jsou uvedeny graficky pro lepší pochopení stručné obrázky s popisem, ve kterém okamžiku přechází z prodávajícího na kupujícího rizika a náklady<sup>8</sup>.*

---

<sup>6</sup> Srov. NOVÁK, J.:“Kombinovaná přeprava“, Institut Jana Pernera, o. p. s., str. 223

<sup>7</sup> Cit.: Zikánová, M.,“Bakalářská práce – Kombinovaná přeprava“, UJAK v Praze, 2010-2011, str. 15

<sup>8</sup> Cit.: Zikánová, M.,“Bakalářská práce – Kombinovaná přeprava“, UJAK v Praze, 2010-2011, str. 15

## 1.1 Význam kombinované dopravy a její výhody, základní pojmy

Kombinovaná doprava má z hlediska možnosti kombinování druhů dopravních prostředků velký význam, je charakteristická tím, že hlavní úsek se uskutečňuje po železnici, po moři a počátek a konečný úsek přepravy je realizován po silnici. Intermodální přeprava<sup>9</sup> znamená přeprava zboží v jedné přepravní jednotce s využitím více druhů přeprav a kombinovaná přeprava je její součástí.

**Silniční přeprava**<sup>10</sup> – již od roku 1990 se přeprava po silnici nepřiměřeně rozmohla, dále přeprava vzrostla díky vstupu ČR do EU 1.5.2004. Kvůli zvýšení objemu přepravy po silnici dochází každoročně k zatěžování a zhoršení silnic, také životní prostředí trpí stále více. Protože je náročnost silniční dopravy co do energetiky stále více znatelná, vzniká při této přepravě více nehod, úrazů a zranění, je z tohoto důvodu také větší zájem o kombinovanou dopravu. Pokud se začlení velká část železniční přepravy, znamená to, že se výrazně sníží počet nehod na dálnicích a není tolik zatíženo životní prostředí. V silniční přepravě se využívá pojmu silniční dopravce, je to fyzická nebo právnická osoba, která vlastní a provozuje dopravní prostředky<sup>11</sup>, které jsou pro přepravu důležité. Podle informací silničního dispečera pana Tomáše Lorence celková váha tahače s loženým kontejnerem nesmí překročit 40 tun, jinak hrozí řidiči pokuta za přetížení silnic (upraveno vyhláškou č. 341/2002 Sb. o největší povolené hmotnosti silničních vozidel).

**Železniční přeprava** – největším železničním dopravcem, který zabezpečuje nákladní přepravu v ČR, je ČD Cargo, a. s.<sup>12</sup> Železniční přeprava je oproti ostatním přepravám výrazně levnější<sup>13</sup>. Řada přepraveců (firem) má své koleje, tzv. „vlečky“. Podle sdělení pracovnice Generálního ředitelství ČD Cargo, a. s. paní Ivany Zikánové, mohou být někdy kontejnerové nákladní vozy odstaveny na žádost přepravce v různých železničních stanicích, např. z důvodu přeplnění vlečky. Za odstavení těchto zásilek a

---

<sup>9</sup> Srov. ČD Cargo [online]. Praha: [cit. 2012-11-29]. Dostupné na WWW: <http://www.cdcargo.cz/produkty-a-sluzby/intermodalni-preprava/-51/>

<sup>10</sup> Srov. NOVÁK, J.: „Kombinovaná přeprava“, Institut Jana Pernera, o. p. s., ISBN: 978-80-86530-59-8, str. 10

<sup>11</sup> Srov. PEŠTOVÁ, S., ROTPORT, M., *Stručný slovník ekonomických pojmů*, Praha: Fortuna, ISBN 80-7168-487-2

<sup>12</sup> Srov. ČD Cargo [online]. Praha: [cit. 2012-11-27]. Dostupné na WWW: <http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/-74/>

<sup>13</sup> Srov. NOVÁK, J.: „Kombinovaná přeprava“, Institut Jana Pernera, o. p. s., ISBN: 978-80-86530-59-8, str. 11

pronájem kolejí účtují ČD Cargo, a. s. přepravním poplatky. Pro přepravu kontejnerových zásilek se používají speciální kontejnerové plošinové vozy<sup>14</sup> (např. Sgnss, Sdgmns, Lgs, Sgmrss).

Pokud srovnáme železniční dopravu se silniční, lze vyvodit, že železniční doprava je málo flexibilní, protože silniční návěs může přepravit zboží až přímo k rampě firmy, železniční přeprava je také pomalejší, ale výrazně levnější a ekologičtější.

Další výhodou v kombinované dopravě je přeprava zásilek v kontejnerech, které se přepravují na železničních nákladních vozech, dále se překládají a přepravují po silnici na speciálních vozech, kterým se říká „tahač“, za kabinou řidiče se nachází návěs, na který je uchycen kontejner pomocí fixačního vybavení.

Další pojem, se kterým se lze v této oblasti setkat je multimodální přeprava. Multimodální přeprava<sup>15</sup> zahrnuje kombinovanou přepravu a zvláštní druh kombinované nákladní dopravy, tzv. systém Ro-La, kdy jsou kamiony přepravovány na vagonech po železnici, cílem je odlehčení provozu na hraničních přechodech. Jedná se o přepravu zboží, kde jsou využité minimálně 2 dopravní prostředky, bývají to vodní a silniční doprava nebo silniční a železniční doprava. Často jde o typ přepravy silnice – železnice – moře – železnice – silnice. Protože se zvyšují nároky zákazníků, aby jejich zboží bylo přepraveno co nejrychleji, musí se dobře zvážit a vybrat kombinace dopravních prostředků, nejdůležitější je rychlost, nízké náklady a nejnižší zatížení životního prostředí. Kombinovaná přeprava je dále charakteristická tím, že zboží je přepravováno v jedné přepravní jednotce, z největší části to jsou kontejnery. Velmi pozitivní je, že zboží se nemusí překládat, vždy se překládá pouze celý kontejner se zbožím, tím se snižují také náklady na celkovou překládku. Tím, že jsou kontejnery unifikovány, tzn., že mají podle určitého typu stejný rozměr, se manipulace výrazně zjednoduší a zrychlí. K překládce musí být překladiště<sup>16</sup> vybavena portálovými jeřáby, nakladači, neboli překládacími mechanismy, ty překládají a stohují kontejnery, rychlá

---

<sup>14</sup> Srov. České dráhy, a. s., Odbor nákladní dopravy a přepravy: „Průvodce nákladní přepravou ČD – brožura 22. Kombinovaná doprava ČD, Olomouc, JERID, spol. s r. o., říjen 2005

<sup>15</sup> Srov. Fakulta dopravy ČVUT [online]. Praha: [cit. 2012-11-28]. Dostupné na WWW:

<http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/clanky.html>

<sup>16</sup> Překladištěm je terminál, na kterém dochází k nakládce nejen kontejnerů, ale také se jedná o zboží kapalné, sypké jako je uhlí, kovy a písek, na terminálech v přístavu může docházet i ke zpracování a opracování materiálů. Pro provoz překladiště je důležité vybavení vlečkou, na kterou mohou ucelené kontejnerové vlaky přijíždět.

překládka umožňuje rychlejší odbavení a přípravu k přepravě. Kromě technického vybavení patří na překladiště administrativní budovy, které zabezpečují různé zasilatelské služby, jako jsou skladování, pronájem kontejnerů, chlazení kontejnerů (to je velmi důležité pro přepravu zboží u kontejnerů, které je nutné chladit a udržovat správnou teplotu, jde o přepravu rychle zkazitelného zboží) a dále zde dochází ke zpracování dokladů a sběru informací. Služby na překladišti<sup>17</sup> nejsou nijak omezeny, záleží především na kapacitě překladiště a vybavenosti. Největší podíl na poskytovaných službách mají překládka kontejnerů, zabezpečení rozvozu a svozu kontejnerů. V posledních desetiletích došlo k výraznému rozvoji kombinované přepravy (dále jen KP).

Dalším důvodem, proč rozvíjet kombinovanou přepravu je, že jde např. o urychlení překládky zboží a snížení možnosti poškození zboží díky nakládce zboží do kontejneru. Rozvoj kombinované přepravy také přispívá ke skutečnosti, že samotná silniční doprava je velice přetížena, kvůli zablokovaným pohraničním přechodům se preferuje přeprava po železnici. Tím, že se mohou vypravit ucelené kontejnerové vlaky, které jedou z místa odeslání do místa určení bez jakýchkoli zastávek a zdržení, je přeprava rychlejší. Mezi hlavní výhody<sup>18</sup> patří minimalizace skladových zásob, odstranění zbytečných manipulací se zbožím, které by bylo jednotlivě na paletách. Tím, že je zboží uloženo ve velkém kontejneru (na paletách), je relativně jednorázová a jednoduchá manipulace.

Překládka zboží v kontejneru se uskutečňuje pouze naložením nebo složením kontejneru na plochu terminálu nebo na dopravní prostředek, výsledkem jednoduché manipulace je snižování pracovních úrazů a zvýšení bezpečnosti práce, tím se také zautomatizují nakládkové a vykládkové operace. Kontejnery chrání zboží před povětrnostními podmínkami, snižují riziko poškození zboží díky námořní uzávěře<sup>19</sup>, která chrání přepravovaný kontejner před otevřením a ztrátě zboží. Námořní plomba je zavěšena v místě odeslání (při nakládce zboží) a je sejmuta až když přijede kontejner se zbožím k příjemci na místo určení. Může se vyskytnout situace, že je námořní plomba

---

<sup>17</sup> Srov. NOVÁK, J.: "Kombinovaná přeprava", Institut Jana Pernera, o. p. s., ISBN: 978-80-86530-59-8, str. 44

<sup>18</sup> Srov. NOVÁK, J.: "Kombinovaná přeprava", Institut Jana Pernera, o. p. s., ISBN: 978-80-86530-59-8, str. 26

<sup>19</sup> Námořní plombě

sejmuta ještě dříve než se kontejner se zásilkou dostane k příjemci, jedná se o takové důvody, jako jsou celní prohlídky na terminále, kde je kontejner skladován.

Důvodem zlepšení a vývoje kombinované dopravy je také vliv zrychlení a zkvalitnění toku informací, které mají v logistice samotné velký význam.

Význam kombinované přepravy v ČR podle mého názoru ještě nemá tak zásadní význam, jak je tomu v jiných zemích, je to proto, že stále hodně je v ČR využito přepravy po silnici, význam kombinované dopravy se u nás přesto stále zvyšuje a doplňuje samostatnou železniční a vodní dopravu. Kombinovaná doprava u nás má velký význam z hlediska životního prostředí, protože železniční a vodní doprava patří k nejvíce šetrným způsobům přepravy zboží. Tato přeprava je relativně levná a v porovnání se silniční ale trvá déle, proto i v ČR ještě někteří přepravci stále využívají silniční přepravy, tu lze označit jako nejrychlejší přepravní cestu, je často využívána pro kratší přepravu zásilky až přímo na určené místo. V ČR nejsou tak vysoko pokutováni řidiči v případě, že mají přetížený kontejner se zbožím, ale v Německu jsou řidičům za přetížení silnic dávány vysoké pokuty. Důvodem, proč někteří speditéři dávají přesto přednost železniční přepravě před silniční, je cena, ta je při přepravě po železnici výrazně nižší. Celková cena je pro konečného zákazníka velmi důležitá a při přepravě hraje důležitou roli, proto si speditér pro přepravu zásilky zvolí vhodného operátora, který využívá i levnější železniční dopravu v kombinaci se silniční přepravou. Stále zájem o kombinovanou přepravu není u nás tak velký, příčinou menšího zájmu je to, že nejsou do cen přeprav v silniční přepravě zahrnuty negativní externality, jako jsou poškozené dálnice, nehody, odklizení po nehodách, jinak by silniční přeprava byla dražší, kdyby tyto externality byly do cen přeprav zahrnuty, byla by kombinovaná přeprava více upřednostňována. Také nacházíme malou podporu kombinované přepravy v politice a také investiční náročnost při budování infrastruktury je vysoká. Mezi účastníky v kombinované přepravě je vyžadována dobrá komunikace, jedná se o komunikaci mezi operátorem, dopravci, speditéry. Pro dobrou plynulost a funkčnost kombinované přepravy je důležité využití železniční tratě a pozemní komunikace a vnitrozemských vodních cest. Právě na překladišti operátora dochází k navazování jednotlivých druhů dopravy na sebe navzájem.



**Kontejner**<sup>20</sup> – je speciální přepravní jednotka, je základním článkem pro přepravu zboží, kontejner je také označován jako námořní kontejner odpovídající normě ISO 1<sup>21</sup>, chrání zboží při přepravě a slouží k dalšímu použití<sup>22</sup> (k další přepravě). Zboží se v kontejneru přepravuje v sudech, pokud se jedná o kapaliny a nebezpečné zboží, dále na paletách a v kartonech na paletách. Zboží je tak přepravou v zaplombovaném kontejneru chráněno před krádeží na cestě během přepravy mezi odesilatelem a příjemcem. Díky nízké náročnosti na přepravu a možnosti využití železniční přepravy lze docílit nízké ekologické zátěže.

TEU – jedná se o statistickou jednotku, odpovídá velikosti 20' stopého kontejneru, 2 TEU znamená 1x40' stopý kontejner nebo 2x20' stopý kontejner. V odborné praxi se říká, že kontejnerový vlak má kapacitu kolem 90 TEU.

Velkou výhodou je, že tím, jak jsou kontejnery unifikované a mají stejný rozměr, se dají uskláňovat na sebe, říká se tomu stohování, tím se sníží potřeba plochy pro skladování, to umožňuje zvýšit kapacitu terminálové plochy. Každé zboží je přepravováno v kontejneru spolu s příslušnými doklady, které veze řidič s sebou (pokud tomu tak není, musí zákazník zaslat kopii dokladů e-mailem). Majiteli, který vlastní kontejnery a kontejnerové lodě, se říká rejdař. Rejdař může být také nájemcem lodí, zajišťuje jejich provoz. Nejvýznamnějšími rejdaři jsou K-Line, Maersk, Hapag Lloyd, Evergreen. Největší kontejnerovou lodí je Emma Maersk, její délka je 397 metrů a šířka 56 metrů. Patří dánské firmě A. P. Moller společnosti Maersk, do objemu přepraví tato loď 11000 TEU, obr. viz příloha B.

Nejčastějšími typy kontejnerů používaných při přepravě jsou 20' stopé a 40' stopé kontejnery, podrobnější rozpis a přehled kontejnerů nalezneme v příloze C.

---

<sup>20</sup> Srov. NOVÁK, J.: „Kombinovaná přeprava“, Institut Jana Pernera, o. p. s., ISBN: 978-80-86530-59-8, str. 31

<sup>21</sup> Do systému kontejnerů ISO řady 1 (označení ISO - Mezinárodní organizace pro normalizaci) patří také silniční dopravní prostředky, jedná se o návěšové soupravy, které jsou upraveny tak, aby se uskutečnila přeprava a zjednodušila se manipulace. Také pro přepravu zboží po železnici jsou upraveny a standardizovány nákladní železniční vagony se speciálními úchyty, tak aby na ně mohly být nakládány kontejnery. Kontejnery řady ISO1 byly vyvinuty pro přepravu na moři na námořních lodích, jsou často označovány jako „námořní“ a používají se k přepravě i na pevnině. ISO normy musí vyhovovat dalším příslušným normám, musí se dodržet vždy konstrukční parametry a určené rozměry.

<sup>22</sup> Srov. Fakulta dopravy ČVUT [online]. Praha: [cit. 2012-11-29]. Dostupné na WWW: <http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/pojmy.html>

Označení kontejnerů<sup>23</sup> se skládá vždy ze čtyř písmen a sedmi čísel, např.: HJCU138303-6.

První tři písmena označují kód vlastníka, tyto písmena se musí registrovat u Mezinárodního úřadu pro kontejnery BIC, další písmeno slouží jako identifikátor zařazení, jedná se vždy o písmeno U. Sériové číslo je šestimístné, poslední je kontrolní číslice, zajišťuje kontrolu platnosti přenosu kódu vlastníka a sériového čísla.

Podle ISO norem rozlišujeme několik řad kontejnerů, každá řada je charakteristická šířkou, délkou a výškou (viz příloha D).

## **1.2 Významné kontejnerové přístavy a terminály v Evropě – Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam**

Přístavy<sup>24</sup> slouží jako výstupní a vstupní brány pro přepravu kontejnerů, objemy překládky kontejnerů rostou každým rokem. Každý přístav disponuje velkou terminálovou plochou, musí být napojen na železniční a silniční síť. Terminály slouží jako skladovací plocha pro kontejnery (popř. sypké materiály), jsou vybaveny obkročnými vozidly, jedná se o vozidla na pneumatikách portálového typu, která jsou vybavena manipulačním zařízením pro uchopení a přemístění kontejnerů, dále portálovými jeřáby.

Rotterdam je největším námořním přístavem na světě a kontejnerovým přístavem v Evropě<sup>25</sup>, protože samotný přístav má z jednoho terminálu Maasvlakte do druhého terminálu RSC vzdálenost 30 km. Přístav leží na řece Maas a je spojen s tisíci přístavy z celého světa. V přístavu Rotterdam jsou zajímavé bezřidičové plošinové vozy, které jsou řízeny na dálku počítačem, tím se ušetří náklady na mzdy. Druhým přístavem největším v Evropě je Hamburg, byl založen v roce 1885 společností HHLA (Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG), jeho kolejová infrastruktura se rozkládá na více než 375 km<sup>26</sup>. Nejdůležitější terminály<sup>27</sup> v Hamburgu jsou CTA (Container Terminal Altenwerder), Eurogate, TCT (Container Terminal Tollerort) a CTB

---

<sup>23</sup> podle poskytnutých informací pana Ing. Jiřího Vlčka, vedoucího terminálu ČSKD INTRANS, s. r. o.

<sup>24</sup> Srov. Zikánová, M., "Bakalářská práce – Kombinovaná přeprava", UJAK v Praze, 2010-2011, str. 29,30

<sup>25</sup> Rotterdam není největším kontejnerovým přístavem na světě, tím je Hong Kong

<sup>26</sup> Port of Hamburg liner services, Hamburg 2009/2010

<sup>27</sup> Srov. Hamburger Hafen [online]. Německo: [cit. 2012-09-17]. Dostupné na WWW: <http://www.hafen-hamburg.de/overview/containerterminals>

(Container Terminal Burchardkai). Bremerhaven slouží jako největší přístav pro překládku automobilů. Z hlediska nákladů se nevyplatí přepravovat kvůli drahému celnému výtoku, trendem v dnešní době je, nechat si nově zakoupený vůz rozmontovat a po přepravě do dané země ho zpět nechat smontovat, při přepravě se dopravuje vůz v dílech. Náklady na demontáž a zpětnou montáž jsou nižší než zaplacení cla za nový automobil<sup>28</sup>.

### **1.3 Operátoři v kombinované dopravě a důležití partneři**

Operátor v kombinované dopravě je společnost, která organizuje v rámci KP ve spolupráci se zasilateli, dopravci a provozovateli vlaků (ČD) přepravu kontejnerů od odesílatele až ke končenému příjemci. Každý operátor musí mít velkou plochu, kam bude uskládkovat kontejnery, plocha se nazývá terminál nebo překladiště, kde jsou přepravní jednotky stohovány a je s nimi manipulováno. Překládka kontejnerů se uskutečňuje z jednoho druhu dopravního prostředku na druhý. Na terminále poskytuje operátor i jiné služby související s přepravou, jedná se o opravy kontejnerů, překládku zboží z kontejneru, zavěšování námořních nebo celních plomb. Veškerá manipulace (překládka, nakládka) kontejnerů z/na silniční návěs se uskutečňuje na překladišti operátora. Pokud je kontejner naložen na silniční návěs nemá oprávnění ani povinnost řidič po příjezdu na vykládku nebo nakládku se zbožím v kontejneru nijak manipulovat. Řidič je povinen pouze dopravit kontejner na určené místo vykládky nebo nakládky. To samé platí při nakládce/složení kontejneru z/na železniční vůz, tyto manipulace s kontejnery jsou prováděny pouze na překladišti operátora, během přepravy není nikdo oprávněn manipulovat s kontejnery na železničních vozech, ty jsou složeny z vlaku až při samotném příjezdu do přístavu, kde má příslušný terminál povolení manipulovat s kontejnery. Operátoři zasílají do evropského přístavu tzv. ucelené vlaky, jde o sestavené vlaky z nákladních železničních vozů, které jsou naloženy kontejnery prázdnými a loženými. Typické je, že během přepravy se nemanipuluje s vozy, ani s kontejnery, žádné vozy se nepřidávají ani nevyřazují během přepravy, pokud není nějaký železniční vůz poškozený, v takovém případě musí být železniční vůz i s kontejnerem v dané železniční stanici odstaven a musí být opraven, zákazník pak musí

---

<sup>28</sup> Srov. Zikánová, M., "Bakalářská práce – Kombinovaná přeprava", UJAK v Praze, 2010-2011, str. 27

být obratem informován o odstaveném železničním voze s kontejnerem a termínu pozdější přepravy. Mezi nejvýznamnější operátory se řadí ČSKD INTRANS, s. r. o. METRANS, a. s., Maersk Czech Republik, s. r. o.. Důležitým partnerem jsou ČD Cargo, a. s. , které zajišťují přepravu kontejnerů na železnici. Železniční kontejnerové vozy má ČSKD INTRANS, s. r. o. některé ve vlastnictví a některé pronajaté. Železniční vozy pro přepravu kontejnerů se liší rozměrem.

### 1.3.1 ČSKD INTRANS, s. r. o.

Společnost ČSKD INTRANS, s. r. o. vznikala<sup>29</sup> od roku 1965, nejprve vzniklo Středisko pro řízení mezinárodní železniční přepravy, které bylo řízeno Ministerstvem dopravy. V roce 1971 byla provedena změna názvu na „Československé státní dráhy – INTRANS (neboli ČSD INTRANS). V roce 1988 vznikla „Československá kombinovaná doprava – INTRANS“, zkráceně ČSKD – INTRANS. V roce 1992 se stala akciovou společností a roku 1993 byla založena dceřiná akciová společnost na Slovensku „Slovenská kombinovaná doprava INTRANS, a. s.“ se sídlem v Žilině. V roce 2009 získala společnost certifikát kvality dle normy ISO. Samotné slovo INTRANS, jak jsem uváděla již v mé bakalářské práci, znamená „International Transport“. Nyní funguje společnost jako společnost s ručením omezeným. ČSKD INTRANS, s. r. o. má hlavní centrálu v Praze na Žižkově, pobočky má v Brně, kde dochází k výraznému nárůstu přeprav<sup>30</sup>, v Přerově, na Slovensku v Bratislavě, Žilině a Košicích. Od 1.1.2013 došlo ke sloučení společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. a SKD Bratislava.

Společnost ČSKD INTRANS, s. r. o. jako operátor realizuje ve spolupráci se svými partnery železniční a silniční přepravu, má vlastní terminál, disponuje soukromými a pronajatými železničními vozy a spolupracuje se silničními dopravci. Jako operátor má zavedena různá vlaková spojení do a z evropských přístavů. Další pobočka společnosti sídlí na severu Německa ve městě Bremen jako IPRS „Intrans Port Rail Services“<sup>31</sup>, má za úkol, aby kontejnery, které jsou plánované na vlaky, byly včas

<sup>29</sup> Srov. Zikánová, M., „Bakalářská práce – Kombinovaná přeprava“, UJAK v Praze, 2010-2011, str. 41

<sup>30</sup> Dopravní noviny [online], Praha: [cit. 2012-11-18]. Dostupné na WWW:

<http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/kontejnerovy-terminal-v-brne-ceka-vyrazny-rozvoj>

<sup>31</sup> Srov. Profil společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. [online]. Praha: [cit. 2012-11-18]. Dostupné na WWW: <http://www.intrans.cz/profil/o-spolecnosti.html>

uvolněny a přetaženy z terminálu na terminál, ze kterého jsou plánované pro přepravu z Hamburgu/Bremerhavenu do Prahy. O tom, jak jsou kontejnery připravené pro nakládku na vlak, zasílá pobočka na obchodní oddělení soupisku ve formě excelové tabulky, tzv. Zugliste. V případě uvolnění kontejneru je v tabulce uvedena informace „OK“ nebo poznámka, že chybí nějaký doklad, který se na pobočku musí zaslat.

## 2 Základní proces importní a exportní přepravy kontejnerů v praxi

V praxi to funguje tak, že přijede na terminál na vlečku společnosti importní vlak, jeřábníci pomocí překladačů složí kontejnery na plochu terminálu z vlaku, v případě rozvozu importní kontejnerové zásilky jsou kontejnery nakládány z plochy terminálu na silniční návěsy, které pak kontejnery rozvezou na místo určení. V případě exportních kontejnerových zásilek je naložen prázdný kontejner na tahač a po příjezdu z nakládky složen na plochu překladačem, kontejner je uskladněn na ploše terminálu do doby, dokud se naplánuje termín pro export kontejneru na vlak do Hamburku/Bremerhavenu. Během importní a exportní přepravy kontejnerových zásilek je důležitá přeprava dokladů. Nejdůležitějšími doklady jsou:

**Bill of Lading** – konosament, cenný obchodovatelný papír, který slouží jako dopravní doklad, který potvrzuje převzetí zboží dopravcem, jde o závazek vydat zboží v přístavu tomu, kdo je držitelem tohoto dokladu. Držitel je oprávněn disponovat se zbožím.<sup>32</sup>

**Obchodní faktury** – slouží jako vyčíslení hodnoty zásilky

**Plná moc** – slouží k zastupování osoby

**Packing list** – rozpis počtu balení přepravované zásilky

**IMO doklad** – je doklad, který potvrzuje, že se jedná o nebezpečné zboží, kde je uvedeno, o jaké jde zboží, jaký má kód pro nebezpečné zboží, v praxi je označován jako UN kód, v dokladu je dále uvedena zbožová třída, neboli kategorie, do které nebezpečné zboží spadá. Např. Cyclohexylamine – jedná se o třídu 8, UN kód je 2357.

**Vývozní doprovodný doklad** – slouží jako doklad vystavený pro exportní přepravu, je vydán přepravci při zahájení celního režimu vývoz. Při celním odbavování se vytiskne na doklad číslo MRN i ve formě čárového kódu. Díky tomuto číslu je možné zásilku během celé přepravy identifikovat a sledovat její pohyb do okamžiku opuštění EU (do ukončení vývozu).

**T1 – tranzitní doklad** – tranzitní dokument pro režim společného tranzitu.

---

<sup>32</sup> Srov. KLÍNSKÝ, P.: „Ekonomika mezinárodního obchodu“, Fortuna, Praha, 1998, ISBN:80-7168-568-2

**T2L** – doklad, který slouží pro přepravu zboží po EU, jedná se o jakési potvrzení, že se jedná o zboží Společenství.

## 2.1 Importní přeprava

V importních přepravách jde o přepravu, kdy jsou kontejnery přeloženy z lodě na terminál v Hamburгу/Bremerhavenu, ještě předtím zákazník zasílá importní objednávku<sup>33</sup> na obchodní oddělení, kde je zpracována, zákazník si naplánuje s obchodním referentem plánovaný vlak, kontejnery musí být pro plánovaný vlak uvolněny rejdařem. Od obchodního oddělení dostane pobočka společnosti v Brémách objednávku na vystavení dokladu T1, který slouží jako podklad na proclení zásilky. Doklady T1 jsou vyplňovány na základě údajů uvedených ve společném systému PS2, ve kterém jsou naplánovány veškeré zásilky, tlačítkem SPEEDY je objednávka (podklady) na vystavení dokladu T1 obchodním oddělením zaslána do přístavu do systému HABIS, následně jsou z celnice Hamburg zaslány doklady T1 na pobočku ČSKD INTRANS Bremen. Pobočka v Brémách pak zasílá elektronicky e-mailem tyto tranzitní doklady T1 na oddělení celní deklarace do Prahy, kde jsou dále zpracovány.

Podle plánovaného importního vlaku jsou kontejnery nakládány na ucelené kontejnerové vlaky, zákazníkovi je potvrzen termín plánovaného vlaku a je s ním dohodnutý termín vykládky. Kontejnery jsou přepraveny vlakem na překladiště ČSKD INTRANS, s. r. o.. Po příjezdu uceleného kontejnerového vlaku je nutné vzhledem k jeho délce, která je kolem 600 metrů, tento vlak rozdělit na překladišti a seřadit jej na více kolejí. Koleje jsou číselně označeny, aby se usnadnila komunikace mezi drážními dispečery a jeřábníky a nakládka/složení kontejneru proběhla správně. Jeřábníky jsou kontejnery podle toho, zda jde o ložený nebo prázdný kontejner, řazeny a skladovány na překladišti do příslušných míst. Jakmile je potvrzený plánovaný importní vlak, zákazník si objedná rozvoz u referenta obchodního oddělení. Kontejner je v den rozvozu naložen na tahač, řidič dostane vyplněný KPL (kontejnerový přepravní list, viz příloha E)

---

<sup>33</sup> Náležitosti objednávky jsou: terminál převzetí kontejneru v Hamburгу/Bremerhavenu, údaje o lodi a termínu příjezdu lodi na terminál tzv. ETA lodi, dále je nutné sdělit uvolňovací referenci, pod kterou je možné kontejner z terminálu vyzvednout a naložit na vlak. Dále se uvádí údaje o typu, velikosti kontejneru, rejdaři, údaje o zboží – váha, název, zbožíový kód, balení. Nejdůležitější informací je adresa a plánovaný předběžný rozvoz dodání a clenění. K objednávce musí být přiloženy doklady, jako jsou veterinární certifikáty nebo fyto certifikáty (v případě, že je použit v kontejneru obalový materiál, např. paleta ze dřeva, u kterého musí být doložena rostlinolékařská kontrola).

s potřebnými doklady jako je doklad T1, ten slouží k proclení zásilky a poté k propuštění zboží do volného oběhu. Silniční dispečer pak vysílačkou nahlásí číslo kontejneru jeřábníkovi, který se má na návěs naložit. Po odjezdu z terminálu si pracovník na výstupní bráně odepíše odjezd kontejneru a jeho odjezd je zaznamenán také v systému jako potvrzení pro obchodní oddělení, že řidič s kontejnerem na vykládku již odjel. Nejprve musí řidič zajet na celnici, kde předá doklad T1 a vyčká, než bude zásilka na základě dokladu T1 proclena a dostane potvrzení o proclení a dále pokračuje na vykládku. Po vyložení zboží, veze řidič prázdný kontejner na terminál, kde je zkontrolován pracovníkem na vstupní bráně, jestli je kontejner čistý a není znečištěný. Prázdný kontejner je poté složen z tahače na plochu překladiště a v den plánovaného exportu je naložen na vlak nebo vrácen na místo určené rejdařem. Procesní schéma importu pro oddělení celní deklarace nalezneme v příloze F, tento proces začíná v okamžiku, kdy je zásilka dopravena do přístavu, kde je překládána na vlak a přebírá za ni zodpovědnost společnost ČSKD INTRANS, s. r. o.. V tomto případě se jedná o zásilky v přístavu Hamburg a Bremerhaven. Doklady T1 jsou zároveň zaznamenány do celního systému NCTS (jedná se o elektronický celní systém pro EU). Výjimku tvoří cca. 10% zásilek, které nemají celní doklad T1. Toto zboží je zákazníkem procleno a propuštěno do volného oběhu již v přístavu.

Doklady T1 vystavené jinde např. v Rotterdamu nebo na hranicích EU přijíždějí fyzicky s vlakem. V Praze je oddělením rail operating vytvořen soupis importních vlaků. Ten obdrží formou e-mailu nejpozději 24 hodin před příjezdem zásilky oddělení celní deklarace. Oddělení celní deklarace zkontroluje obsah a zašle celní správě soupisku vlaku jako informaci o tom, jaké zboží se do ČR dováží. Tento dokument je uváděn jako tzv. předhláška vlaku a je povinnost jej zaslat Celní správě ČR, též nejpozději do 24 hodin před příjezdem vlaku. Celní správa má pak oprávnění pozastavit jakoukoliv zásilku, nechat ji otevřít a provést fyzickou kontrolu na terminále společnosti. Celní správa poté určí, o jak velkou kontrolu se bude jednat. V takovém případě je celní správou poslán požadavek nebo příkaz s upřesněním, o jakou zásilku (kontejner) se jedná a kdy bude kontrola provedena, tedy na kdy musí být kontejner připraven a zajištěna obsluha pro otevírání a vykládání obsahu. Tyto kontroly však mohou probíhat i později, např. při propuštění zboží do volného oběhu. Všechny kontejnery jsou opatřeny plombou (námořní, popř. celní) do okamžiku, kdy je kontejner



ještě pod celní kontrolou (kdy není proclen). Odejmout plombu má povoleno z důvodu kontroly pouze osoba z celní správy a nebo oddělení celní deklarace ČSKD ITNTRANS, s. r. o.. Dále pak jakákoliv změna plomby musí být zapsána do systému PS2 a do celních dokladů celní správou nebo celními deklaranty společnosti. Celní doklady T1, k vlakům z Hamburku nebo z Bremerhavenu, které jsou tamní celní kanceláři elektronicky zasílány do oddělení celní deklarace, vytiskne celní deklarant ve 2 kopiích a přiřadí k soupisce vlaku, kterou též obdrží od kanceláře v Brémách společně s doklady. Takto zkompletované doklady k celému vlaku jsou celním deklarantem fyzicky předány do oddělení drážního dispečinku. Pouze doklady T1, které jsou určeny k proclení zásilky na Celním úřadu v Praze (jedná se o zásilky, které si nechá zákazník na přání proclít u společnosti), jsou založeny do speciálního pořadače celní deklarace. Na oddělení celní deklarace jsou zpracovány a ukončovány doklady T1 nebo si je přebírají smluvní celní deklarace, které doklady odnášejí na celní úřad (podrobněji o tom na str. 50). Po proclení kontejneru se naavizuje silničnímu dispečerovi, že je kontejner proclený, ten dá poté dispozice řidiči k odjezdu na vykládku, pokud není kontejner proclený, nesmí odjet na vykládku, musí zůstat na terminále do doby, než bude proclený, je to z důvodu, když by si celní úřad vyžádal kontrolu zboží. Ostatní kontejnery, které společnost neproclívá, pokračují v režimu tranzit, buď tahačem nebo jako kusová zásilka s Českými drahami k příjemci zboží. To je další způsob clení zásilky, kdy zákazník požaduje od obchodního oddělení zaslání dokladu T1, zákazník si zásilku proclí sám ve vlastní režii a informuje obchodního referenta v okamžiku, kdy je kontejner proclený. Tato informace se dále předá silničnímu dispečerovi, který opět uvolní kontejner pro rozvoz. Doklad T1 má platnost 10 dní a v případě, že rozvoz kontejneru se do této doby neuskuteční, musí celní deklarace doklad T1 ukončit a vystavit nový. K proclívání, čili propouštění do volného oběhu dochází na celním úřadu, který je zajištěn od příjemce. U zásilek, které nebyly rozvezeny, je celním deklarantem každý den kontrolována platnost dokladů T1. Ty doklady, kterým končí platnost, kontroluje deklarant v programu PS2. V těchto případech musí celní deklarace jako schválený příjemce doklad T1 ukončit a kontejner:

- a) uskladnit v dočasném celním skladu – v tomto případě musí být vystaven nový doklad SCP, jedná se o souhrnné celní prohlášení<sup>34</sup>, kterým se navrhuje propuštění zboží do celního režimu, lze jej podat elektronicky. Doklad SCP je povinen podat ten, kdo zboží dopravil do tuzemska
- b) když je pevně znám rozvoz, vystaví se nový celní doklad T1

U dočasně uskladněných kontejnerů je nutné sledovat další dispozice v systému PS2. Obecně platí v případě uskladnění nad zákonem povolenou lhůtu 20 dní, je nutné podat žádost na celní úřad (tato žádost je zpoplatněna) a uskladnit na dalších 20 dnů. V kombinované přepravě, v návaznosti na námořní dopravu, je povolena zákonem stanovená lhůta 45 dnů. Po ukončení dočasného uskladnění, vystavuje oddělení celní deklarant nové doklady T1 jako schválený odesílatel.

Celní doklady T1 ke kontejnerovým vlakům z Rotterdamu a ostatním kusovým zásilkám např. z Východu, nejsou posílány elektronicky, doklady T1 nebo CIM<sup>35</sup> předává strojvůdce, nebo řidič na dispečink, dispečink dále předá celní deklaraci k evidenci a kontrole, dále je postup stejný jako u elektronicky posílaných dokladů T1. Doklad CIM odnáší celní deklarace na celní úřad k ukončení a vystavuje následně další doklad T1 nebo JSD (jednotný správní doklad), označený zkratkou IM, viz příloha G. Požadavky, které zajišťuje celní deklarace podle objednávky zákazníka, jsou shrnuty níže:

- 1) zákazník si přeje proclít a vyzvednout zásilku přímo na kontejnerovém terminále společnosti – v takovém případě jsou připraveny patřičné dokumenty k převzetí a zákazník je informován. Zboží je propuštěno do volného oběhu, buď celní deklarací společnosti, nebo jinou smluvní deklarací, tzn., že je vystaven doklad JSD, který je předložen celnímu úřadu, ten na základě dokladu vyměří clo, které zaplatí buď přímo zákazník nebo společnost ČSKD INTRANS, s. r. o., která pak následně dle smlouvy tyto náklady přeúčtuje zákazníkovi. Z tohoto důvodu je společnosti složena v začátku uvedená celní jistinná záruka.
- 2) zákazník zboží proclívá na jiném celním úřadu, zboží odjíždí z terminálu v režimu tranzit s doklady T1

---

<sup>34</sup> Upravuje prováděcí předpis: Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), článek 183

„Souhrnné celní prohlášení“

<sup>35</sup> CIM je zkratka využívaná pro označení nákladního železničního listu

- a) zákazník si přeje dopravit zásilku na určené místo převzetí po železnici – v takovém případě jsou dispečinkem zpracovány doklady – nákladní železniční listy a připraveny ostatní průvodní doklady a také doklady T1, které převezme z pořadače. Pak je zásilka naložena na vlak, zákazník informován o stávajícím průběhu a na určeném místě převzetí si zákazníkem určená osoba přebírá zásilku včetně výše zmiňovaných dokladů a zboží je procleno na celním úřadu příjemce.
- b) zákazník si přeje zásilku dopravit na určené místo převzetí po vlastní ose (tahačem) – v takovém případě je řidiči tahače předán tzv. KPL a patřičné další doklady k danému kontejneru, také doklady T1, které si na určeném místě převzetí odebere i se zásilkou zákazníkem určená osoba, zboží je procleno na celním úřadu příjemce.

Veškeré vícenáklady spojené s ukončením a vystavováním nových dokladů pro uskladnění či nových dokladů T1 nebo s celními poplatky, jsou fakturovány zákazníkovi, v případě neuhrazení jsou tyto náklady vymáhány.

## **2.2 Exportní přeprava**

Exportní přeprava začíná exportní objednávkou od zákazníka, jedná se o objednávku tahače pro přistavení kontejneru na nakládku zboží a následnou přepravu po železnici do přístavu Hamburg/Bremerhaven. Proces začíná u vstupní brány, která zajišťuje výjezd a vjezd silničních návěsů na překladiště. Silniční dispečer si vytvoří tabulkový soupis všech přeprav pro daný den, ve kterém jsou přiřazeny k jednotlivým zásilkám vhodné dopravci. Podle tohoto soupisu jsou dispečerem telefonicky kontaktováni jednotliví řidiči a je jim sděleno, kdy a kde si mají vyzvednout kontejner. Při příjezdu silničního návěsu jde řidič na silniční dispečink, kde získá evidenční lístek s číslem prázdného kontejneru, který má být na jeho návěs naložen a KPL (kontejnerový přepravní list), silniční dispečer pak vysílačkou naavizuje jeřábníkovi, který kontejner má naložit na tahač. Na KPL má řidič zapsané dispozice, kam má jet s kontejnerem na nakládku a popř. na celnici. Po nakládce a proclení jede řidič s loženým kontejnerem zpět na terminál ČSKD INTRANS, s. r. o., kde odevzdá potvrzenou KPL, která se archivuje spolu s objednávkou od zákazníka a k tomu odevzdá doklady z nakládky a z celnice. Řidič přistaví tahač na příslušné místo, kde mu je kontejner složen z návěsu na plochu terminálu. Řidičem odevzdané vývozní doklady se dále předávají drážnímu dispečinku. Procesní schéma celní deklarace ve vztahu

k exportním přepravám nalezneme v příloze H. Při exportních zásilkách, je na základě naplánování obchodního oddělení a následné objednávce na silniční dispečink formou e-mailu, naplánovaná kamionová přeprava pro danou zásilku na určitý den podle systému PS2. Podle přání zákazníka, které je zaznamenáno v objednávce či smlouvě, je zásilka proclena na určeném celním úřadu po trase nebo přímo na kontejnerovém terminále ČSKD INTRANS, s. r. o.. U zákazníka, neboli na jím zvoleném a zajištěném celním úřadu jsou celními deklaranty vystaveny celní doklady VDD (vývozní doprovodné doklady). Tyto doklady jsou buď oddělením celní deklarace nebo celníky celní správy zapsány do systému NCTS. Tyto doklady, včetně ostatní průvodní dokumentace (bezpečnostní listy) jsou předány silničnímu dispečinku. Ten úzce spolupracuje s drážním oddělením a výsledkem této spolupráce je kontrola, kompletace a přiřazení potřebných a správných dokumentů k dané zásilce. Po složení kontejneru na terminál společnosti, je plánován v obchodním oddělení se zákazníkem kontejner na exportní vlak, aby byl přepraven do přístavu Hamburg/Bremerhaven. Na obchodním oddělení naplánuje obchodní referent se zákazníkem plánovaný export a obchodní referent objedná u oddělení Rail operating plánovaný exportní vlak, rail operating podle objednávek a podle kapacity naplní vlak a objedná přepravu po železnici u Českých drah a německých drah. Dále objednávají přetahy kontejnerů z terminálu na jednotlivé terminály. Společnost má plánované pravidelné ucelené vlaky, protože jich je několik týdně, jsou označeny názvy. To umožní lepší orientaci a určení, o jaký vlak se jedná. Názvy vlaků také pomáhají v komunikaci se zahraničními drahami, kdy si operátor u německých drah zjišťuje, kde se právě vlak nachází, zda nedochází ke zpoždění. Drážní dispečink také vyplňuje a k daným loženým zásilkám přiřadí průvodní doklad pro drážní přepravu s označením CIM. Takto zkompletovaná dokumentace je odeslána fyzicky se zásilkou vlakem do konečné stanice v Hamburgu a Bremerhavenu, popřípadě Rotterdamu je tato dokumentace odesílána ještě elektronickou formou. V okamžiku, kdy zásilka vlakem přijede do přístavu Hamburg, Bremerhaven, kde je překládána na zaoceánskou loď<sup>36</sup>, je tato skutečnost vždy zaevidována celníky celní správy do systému NCTS. Povinností celní správy je vždy ukončit trasu každé zásilky v okamžiku

---

<sup>36</sup> Schéma nakládky kontejnerových zásilek na kontejnerovou loď nalezneme v příloze B, cit.: Port Guide Rotterdam, Moerdijk and Dordrecht

opuštění EU pomocí tohoto centrálního systému. Na tento mezinárodní celní systém je napojen i druhý celní informační systém společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o., Helios. Tento informační systém podává hlášku celním deklarantům pouze v okamžiku, kdy nastal se zásilkou nějaký problém. Pakliže hláška neproběhne, je průběh považován za bezproblémový. Kusové exportní zásilky na Východ, které nejedou do přístavu, mají na zboží v kontejnerech doklady VDD, nebo doklad T1, které ukončí jako „schválený příjemce“ celní deklarace a dále pokračují na železniční nákladní list CIM.

### 3 Právní úprava celních režimů

Tato kapitola dává obecnou představu o tom, jaké se v oblasti celní problematiky vyskytují celní režimy. V této kapitole nalezneme základní právní úpravu celních režimů. Problematikou celních režimů se zabývá Celní zákon č. 13/1993 Sb., (dále jen Celní zákon). Celní zákon stanovuje celní režimy jako jednu z forem schváleného určení. Druhá forma schváleného určení jsou svobodná celní pásma. Existuje celkem 8 celních režimů. Přehlednější úprava celně schváleného určení je popsána níže.

**Celně schválené určení**<sup>37</sup> – způsob užívání zboží, které povolily celní orgány, patří sem:

a) celní režimy (8 druhů)

Při dovozu:

- volný oběh
- dočasné použití
- uskladňování v celním skladu
- aktivní zušlechťovací styk
- přepracování pod celním dohledem

Při vývozu:

- pasivní zušlechťovací styk
- vývoz

Tranzit samotný

b) svobodná celní pásma a svobodné celní sklady, které jsou umístěny blízko přístavu a letišť, doba umístění pro skladování je neomezená. Zboží je dováženo bez celních formalit, je zde zpracováno a vyvezeno do jiné země. Tyto sklady zřizují a ruší vlády. Jsou pod dohledem celního úřadu. Na toto zboží se nemusí vystavovat celní prohlášení, pouze výjimečně, když se zboží vrací. Zboží zde uskladněné se může propustit do všech režimů, v tomto případě stačí vést evidenci zboží.

---

<sup>37</sup> Srov. Celní správa [online]. Praha: [cit. 2012-11-17]. Dostupné na WWW: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/Stranky/default.aspx>

**Dovoz zboží**<sup>38</sup> - jedná se o proces, kdy zboží vstoupí na území EU (v našem případě do ČR), je mu přiděleno celními orgány nějaké celně schválené určení, (jde o to, aby zboží nebylo do tuzemska dováženo v rozporu s celními předpisy a bylo pod celním dohledem), tím podléhá při vstupu celnímu dohledu. Zboží se musí při vstupu do EU přihlásit na celní úřad (dle celního zákona, celního kodexu). Zboží se může buď při vstupu do EU nechat proclít – propustit do volného oběhu, nebo je pro zboží vystaven doklad T1, musí mít také kontejner se zbožím celní závěru. Při dopravě je odpovědný za dodání zboží dopravce, ten (nebo ten, kdo převzal odpovědnost za zboží) musí předložit zboží celnímu úřadu nebo schválenému příjemci. Zde se propustí do volného oběhu (proclí) nebo dočasně uskladní. Větší pozornost je věnována v celních předpisech dovozu zboží než vývozu zboží.

**Celní režim volného oběhu**<sup>39</sup> - jedná se o případy, kdy dovezené zboží ze třetí země má být považováno za české a může být s ním tedy volně nakládáno. Toto zboží podléhá dovoznímu clu, DPH nebo spotřební dani. Při propouštění zboží vzniká celní dluh, který se musí zaplatit.

**Propuštění zboží** – jde o úkon, kterým celní orgány dovolují deklarantovi nebo určené osobě nakládat se zbožím podle podmínek celního režimu, do kterého je podáno zboží.

**Celní režim – dočasné použití**<sup>40</sup> – jedná se o dovozy zahraničního zboží pouze dočasné, které je dále vyvezeno zpět do zahraničí, toto zboží je používáno v tuzemsku s částečným osvobozením cla nebo úplným osvobozením. U úplného osvobození od cla se jedná o zboží určené pro výstavy nebo veletrhy (dokladem je ATA Carnet). Zboží propuštěné do tohoto režimu musí zůstat v nezměněném stavu.

**Celní režim - uskladňování v celním skladu**<sup>41</sup> - tento režim umožňuje skladovat v soukromých nebo veřejných skladech zahraniční zboží, jedná se o celní sklady, kdykoli je možné zboží zpětně vyvést nebo umístit na tuzemském trhu po propuštění zboží do volného oběhu. Cílem je využít nákupu v podmínkách nejvýhodnějších cen a

---

<sup>38</sup> Srov. Žemlička, L., „Celní zákon a předpisy související v praxi“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 71

<sup>39</sup> Srov. Žemlička, L., „Celní zákon a předpisy související v praxi“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 84

<sup>40</sup> Srov. Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), článek 553

<sup>41</sup> Srov. Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), článek 525

následně zboží prodávat opět v nejpříznivějších podmínkách. Celní dluh se vyměřuje a platí po ukončení skladování, tzn. po propuštění do volného oběhu.

**Celní režim vývozu**<sup>42</sup> – umožňuje, aby české zboží opustilo dočasně nebo trvale území EU, nejde však o dočasný vývoz, kdy dochází ke zpracovatelským operacím v pasivním zušlechťovacím styku, takové zboží je pak propuštěno do režimu pasivního zušlechťovacího styku.

**Celní režim tranzit**<sup>43</sup> – jedná se o režim, kterému podléhá zboží dopravované pod celním dohledem z jednoho celního úřadu do druhého, tzn. z místa odeslání do místa určení. U tohoto zboží musí být zajištěn celní dluh, hlavním povinným, tedy deklarantem může být i zahraniční osoba.

Celní zákon stanovuje, že každý, kdo přepravuje zboží z EU, je povinen (v dovozu a vývozu) přihlásit zboží celnímu úřadu a předložit doklady, které se k zásilce vztahují. Jde o povinnost každého, aby toto zboží přihlásil k celnímu dohledu. Při nesplnění této povinnosti se nelze odvolávat na to, že celníci se na toto zboží neptali. Zboží, které bylo dopraveno do ČR<sup>44</sup>, musí být bez zbytečných průtahů dopraveno příslušné osobě, k příslušnému celnímu úřadu, nebo na místo schválené celními orgány, popř. do svobodného celního pásma. Celní plombu (námořní) sejmou celníci při fyzické kontrole, pokud není celní kontrola, plombu na místě vykládky sejme příjemce při přejímce zboží. Je velmi důležité zdůraznit, že hlavní povinný se předáním zboží jiné osobě nezbavuje povinnosti dodat zboží celnímu úřadu určení. Při dovozu je zboží pod celním dohledem až vstupem do ČR. Zboží, které nebylo předloženo celnímu úřadu, nemůže být propuštěno do žádného celního režimu (jako je tranzit, volný oběh, uskladnění v celním skladu, aktivní zušlechťovací styk, dočasné použití, vývoz), nemůže být umístěno do svobodného celního pásma nebo celního skladu, dále nemůže být vyvezeno do zahraničí, zničeno pod dohledem celních orgánů a nemůže být převedeno ve prospěch státu. Paragraf 93 odst. 1 Celního zákona říká, že má zahraniční zboží, které bylo předloženo celnímu úřadu, postavení dočasně uskladněného zboží,

---

<sup>42</sup>Srov. Žemlička, L., „Celní zákon a předpisy související v praxi“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 89

<sup>43</sup> Srov. Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“)

<sup>44</sup> Srov. Žemlička, L., „Celní zákon a předpisy související v praxi“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 72



zahraniční zboží, které nebylo předloženo celnímu úřadu, nemá postavení dočasně uskladněného zboží, ale nelze opomenout to, že je stále pod celním dohledem, pod dohledem zůstává tak dlouho, dokud není přiděleno nějaké celně schválené určení. Nelze se zahraničním zbožím nepředloženým celnímu úřadu vůbec nakládat. Zahraniční zboží je do ČR dopravováno v režimu tranzit. Velmi zásadní pojem je předložení zboží celnímu úřadu, které se týká vlastního propuštění zboží do navrženého celního režimu, celní úřad podané prohlášení okamžitě přijme, zároveň musí být splněny tyto podmínky: celní prohlášení musí mít určitou formu a obsahovat předepsané náležitosti a být doloženo potřebnými doklady.

Celní zákon stanovuje každému, kdo se přímo nebo nepřímo účastní vývozu a dovozu či tranzitu zboží<sup>45</sup>, aby poskytl na jejich žádost celním orgánům veškeré doklady a informace, které jsou důležité k provádění celního dohledu. Celní zákon vytváří podmínky pro to, aby dovoz, vývoz, tranzit zboží byl plynulý a nedocházelo ke zbytečným průtahům. Celní dohled lze provádět také pouhou kontrolou dokladů, které se k vývozu, dovozu nebo tranzitu zboží vztahují.

**Celní dohled** – vykonávají příslušné celní orgány, jde o souhrn úkolů a opatření, kterými orgány dohlíží na dodržování zákonů a právních předpisů. Zahraničním zbožím<sup>46</sup> je od jeho vstupu do ČR v souladu s celními předpisy až do okamžiku změny celního statusu (propuštění do volného oběhu, popř. umístění do svobodného celního pásma, nebo celního skladu či zpětného vývozu). Propuštění zboží do volného oběhu získává status českého zboží, dále už není pod celním dohledem. Vyvážené české zboží<sup>47</sup> je navrženo k propuštění do režimu vývoz, další možností je uskladnění v celním skladu od okamžiku přijetí do celního prohlášení až do chvíle, kdy vystoupí z tuzemska. Vyvážené zahraniční zboží je také pod celním dohledem, v případě, že musí být nejprve toto zboží dovezeno. Při celním dohledu se zjišťuje, zda se dovoz a vývoz uskutečňují v souladu s celními předpisy, zjišťuje se druh zboží, výsledky dohledu se chrání před zneužitím. Celní dohled je prováděn celní kontrolou (prověřování existence

---

<sup>45</sup> Srov. Žemlička, L., „Celní zákon a předpisy související v praxi“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 44

<sup>46</sup> Srov. Žemlička, L., „Celní zákon a předpisy související v praxi“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 39

<sup>47</sup> Srov. Žemlička, L., „Celní zákon a předpisy související v praxi“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 40

a pravost dokladů, kontrola účetních dokladů, kontrola dopravních prostředků).

Celní zákon stanovuje<sup>48</sup>, že celním územím je území ČR, celní zákon umožňuje specifickým osobám (celníkům) zastavovat dopravní prostředky, provádět celní kontrolu zboží, nákladu a přepravních dokladů. Kontrola nesmí obsahovat jiný zájem než je odhalení zboží, které by uniklo celnímu dohledu. Celní orgány zabezpečují<sup>49</sup> státní správu v oblasti celnictví, celních sazeb, celní politiky a statistiky. Celní zákon zvláště zdůrazňuje správu daně z přidané hodnoty (DPH) a spotřebních daní, které jsou vybírány v rozsahu stanoveném zákonem, také se to týká poplatků spojených s vývozem a dovozem.

Dalším důležitým pojmem, který se v celní problematice užívá je celní sazebník.

**Celní sazebník**<sup>50</sup> - celní sazby a celní sazebník vydává nařízením Vláda ČR. Clo se vyměřuje podle sazeb, které jsou stanoveny celním sazebníkem. Smluvní sazby jsou přiznávány na základě mnohostranných smluv (např. GATT – doložka nejvyšších výhod). Každé zboží je pro celní účely z důvodu vyměřování cla a daně z přidané hodnoty a správného popisu zboží vždy určeno číselně, říkáme mu zbožový kód nebo celní nomenklatura. Sazebník, který je seřazen do určitých skupin a podskupin. Sazební zařazení má podobu číselného zařazení kapitol, čísel, položek a podpoložek nomenklatury celního sazebníku.

Důležitým pojmem, který právní úprava vymezuje pro stanovení výše celního dluhu (tedy cla), je

**Celní hodnota**<sup>51</sup>

Vypočítá se:

cena na faktuře za zboží

+ připočitatelné položky (doprava - zahraniční úsek, pojištění, licenční poplatky, manipulace)

- odčitatelné položky (nákupní provize, úroky z finančního ujednání uzavřeného kupujícím. Celní hodnota<sup>52</sup> má velký význam jako základ pro vyměření cla

---

<sup>48</sup> Srov. Žemlička, L., "Celní zákon a předpisy související v praxi", Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 24

<sup>49</sup> Srov. Žemlička, L., "Celní zákon a předpisy související v praxi", Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 25

<sup>50</sup> Srov. Žemlička, L., "Celní zákon a předpisy související v praxi", Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 47

<sup>51</sup> BENDA, V., TOMÍČEK, M: *DPH U INTRAKOMUNITÁRNÍCH DODÁVEK A DOVOZU A VÝVOZU ZBOŽÍ*, 2. Vydání, Praha: Nakl. Polygon, 2007, ISBN 978-80-727-3141-1, str. 73

v mezinárodním obchodě, proto byla v rámci GATT vypracována Dohoda o provádění článku VII Všeobecné dohody o clech a obchodu (GATT) a Protokol k ní, který je označován jako Ženevský zákoník<sup>53</sup>. Dohodou je zřízen Výbor pro celní hodnocení WTO, rozhodnutí její jsou závazná.

Celní zákon dále stanovuje tyto typy cel<sup>54</sup>:

**Dovozní clo**<sup>55</sup> – jde o částku, kterou musí dovozce zaplatit státu, vybírá se při dovozu zboží do ČR, tomuto clu podléhá veškeré dovážené zboží (výjimka je zboží označen „bez cla“).

**Vývozní clo** – je vybírané při vývozu, vývoznímu clu podléhá zboží, jen pokud celní sazebník stanoví, vývozní clo v ČR není stanoveno nebo je uvaleno přechodně na zboží, kterého je na domácím trhu nedostatek a hrozí růst ceny<sup>56</sup>.

**Clo vyrovnávací** – jde o zvláštní typ cla, vybírané za účelem vyrovnání subvence, je zaměřeno na odstranění výhod z dotací, které dostávají ve své zemi exportéři<sup>57</sup>.

**Antidumpingové clo** – clo vybírané na ochranu před dovozem antidumpingových výrobků<sup>58</sup>.

**Odvetné clo** – jsou přírážky k celním sazbám

Vyrovnávací a odvetné clo stanovuje vláda ČR nařízením.

---

<sup>52</sup> Srov. Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), článek 142 „Celní hodnota“

<sup>53</sup> V této dohodě nalezneme právní úpravu průběhu a výsledku antidumpingových opatření, které jsou nejčastějšími předměty obchodních sporů, srov. KALÍNSKÁ, E. a kolektiv: *Mezinárodní obchod v 21. století*, Praha: Grada Publishing, a. s., 2010, ISBN 978-80-247-3396-8, str. 113

<sup>54</sup> Srov. Žemlička, L., „Celní zákon a předpisy související v praxi“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 46

<sup>55</sup> Srov. HOLMAN, R. *Ekonomie. 5. Vydání*. Praha: C. H. Beck, 2011, ISBN 978-80-7400-006-5, str. 118

<sup>56</sup> NEUMANN, P., ŽAMBERSKÝ, P., JIRÁNKOVÁ, M.: *Mezinárodní ekonomie*, Praha: Grada Publishing, a. s., 2010, ISBN 978-80-247-3276-3, str. 38

<sup>57</sup> KALÍNSKÁ, E. a kolektiv: *Mezinárodní obchod v 21. století*, Praha: Grada Publishing, a. s., 2010, ISBN 978-80-247-3396-8

<sup>58</sup> Antidumpingové clo se stanovuje v případě, když se výrobci obrátí na Evropskou komisi s požadavkem ochrany domácích výrobců kvůli neúměrně dotovaným dovozům zboží, např. z Číny. Výrobci předkládají podklady jako je stanovení výrobních nákladů (náklady na nákup materiálu, na spotřebu energie, mzdy, skladování a náklady na distribuci výrobku). Dále musí doložit, jaké následky má dovoz zboží z Číny na nezaměstnanost u nás v určitých regionech, kde se nacházejí naše výrobní podniky. Dále prokazují, že i přes maximální snížení výrobních nákladů nejde pokračovat dále v této výrobní činnosti. Evropská komise následně přijme možnost nekalé hospodářské soutěže ze strany Číny a stanoví v určené výši prozatímní antidumpingové clo. Dovozy z Číny jsou od tohoto okamžiku zatíženy kromě stávající celní sazby ještě o prozatímní antidumpingové clo, platí to u vybraných výrobků. Jako příklad uvádím, že se jedná o výrobky, které musí posoudit zemědělská a potravinářská komise Evropského parlamentu, která zjistí oprávněnost požadavku výrobců, výbor pro celní politiku vyhlásí k určitému datu, že dovozy zboží z Číny budou zatíženy konečným antidumpingovým clem.

### 3.1 Režim volný oběh

Smyslem propuštění zboží do režimu volného oběhu<sup>59</sup> je, aby se zbožím, které je dovážené z jiných států, mohlo být v tuzemsku volně nakládáno. Celní zákon stanovuje, že po propuštění zboží do volného oběhu je zahraniční zboží považováno již za české a přestává být pod celním dohledem. Propuštěním se rozumí úkon, kterým celní úřad deklarantovi dovoluje nakládat se zbožím podle podmínek režimu volného oběhu. Propuštění zahrnuje nejen uplatnění obchodně-politických opatření, splnění dalších formalit, které jsou stanoveny právními předpisy na dovoz zboží, patří sem také vyměření cla ve výši, která je stanovena právními předpisy. Celní prohlášení na propuštění zboží, které má obchodní charakter se podává pohraničnímu celnímu úřadu. Aby se zachovala plynulost dopravy, je celním zákonem stanoveno, že celní prohlášení na propuštění zboží do volného oběhu musí být podáno u kteréhokoliv vnitrozemského úřadu. Celní prohlášení týkající se propuštění zboží do volného oběhu musí být doloženo dokladem o ceně (obchodní fakturou), na jejímž základě je určena celní hodnota. V některých případech může dojít k osvobození od dovozního cla a to doložením dokladu potřebným pro uplatnění celních preferencí. K nepropuštění zboží do volného oběhu může dojít v případě nepředání potřebných dokladů, které musí být předloženy před propuštěním zboží do volného oběhu nebo se jedná o nezajištění celního dluhu, které mělo být provedeno vzhledem k dovoznímu clu, následně je deklarantovi<sup>60</sup> stanoveno, aby tyto nedostatky odstranil nebo, aby podal žádost o přidělení jiného celně schváleného určení. Celní zákon dále stanovuje, pokud není zajištěn celní dluh, mohou být zahájeny kroky k prodeji zboží. Zboží nesmí být propuštěno do režimu volného oběhu, dokud není celní dluh splněn, tzn. zapláceno clo a daně. Celní zákon vymezuje, že zboží může být propuštěno běžným způsobem, nebo

---

<sup>59</sup> Srov. Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), článek 290 „Propuštění zboží do volného oběhu“

<sup>60</sup> Deklarant – je fyzická nebo právnická osoba, která provádí celní prohlášení vlastním jménem. Celní deklarant musí mít předepsané školení, na základě kterého může provádět svou činnost. Jedná se o přímé zastoupení. Může jít také o nepřímého zástupce, deklarant pak jedná ve prospěch někoho jiného, jedná svým jménem, celní prohlášení může také podat dovozce nebo vývozce. Vývozce popř. dovozce je osoba, která je vlastníkem předmětného zboží v době přijetí celního prohlášení. Kdo podává celní prohlášení, je povinen předložit zboží příslušnému celnímu úřadu, na které se celní prohlášení vztahuje, předložení zajistí se všemi doklady.

zjednodušeným postupem.<sup>61</sup> Při běžném postupu musí deklarant na dovážené zboží podat osobně písemné prohlášení. Některým společnostem a nebo v některých případech je dovoleno připravovat podklady JSD tzv. „zjednodušeným postupem“, v tomto případě není povinností deklaranta zanést podklady fyzicky na celní úřad.

### **3.2 Režim tranzit**

Režim tranzit<sup>62</sup> umožňuje přepravu od jednoho celního úřadu k druhému. Pod pojmem tranzit se rozumí přeprava zboží od jednoho celního úřadu k druhému celnímu úřadu. Celní úřad odeslání se nachází na území jedné ze smluvních stran. Celní zákon vymezuje, že české zboží je v režimu tranzit pod celním dohledem od okamžiku přijetí celního prohlášení do okamžiku, dokud nevystoupí z tuzemska. Zahraniční zboží je pod celním dohledem od okamžiku jeho vstupu do tuzemska do okamžiku změny jeho celního statusu, tzn., jeho propuštěním do volného oběhu (propuštěním zboží do volného oběhu ztrácí zboží status zahraničního zboží a získá status českého zboží) nebo umístěním zboží do svobodného celního pásma nebo celního skladu. Celní zákon dále vymezuje, aby hlavní povinný zajistil, aby bylo zboží ve stanovené lhůtě dopraveno celnímu úřadu určení v nezměněném stavu spolu s připojenými doklady. Celní prohlášení na propuštění zboží do režimu tranzit se podává u celního úřadu odeslání na tiskopise JCD, tedy jednotná celní deklarace. Celní úřad odeslání je oprávněn požadovat, aby společně s prohlášením byl předložen přepravní doklad v souladu s mezinárodními smlouvami (např. Celní úmluva o karnetu ATA). Zajištění celního dluhu v režimu tranzit se povinně vyžaduje pouze v silniční dopravě a to v případě, pokud jsou při dopravě zboží v režimu tranzit používány dopravní prostředky (jako železniční nákladní vozy, kamiony, lodě) s uzavíratelnými prostory určenými pro dopravu zboží, které jsou zabezpečeny celní závěrou.

---

<sup>61</sup> Srov. Žemlička, L., „Celní zákon a předpisy související v praxi“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 86

<sup>62</sup> Srov. Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), kap. 4

### 3.3 Režim vývoz

Tento režim umožňuje<sup>63</sup>, aby české zboží opustilo tuzemsko. Do režimu vývoz nelze propustit zahraniční zboží. Týká se vyváženého zboží, které bylo navrženo k propuštění do režimu vývoz, zboží je pod celním dohledem od okamžiku přijetí celního prohlášení až do okamžiku, dokud nevystoupí z tuzemska nebo dokud není platnost celního prohlášení zrušena. Celní zákon stanovuje, že i v tomto režimu musí být celní prohlášení doloženo přepravními doklady, celní prohlášení se podává celnímu úřadu, v jehož územním obvodu má vývozce sídlo. Prohlášení lze podat písemně nebo ústně. Celní úřad propustí zboží k vývozu s podmínkou, že zboží vystoupí do zahraničí ve stejném stavu a za podmínek, které platily v okamžiku přijetí celního prohlášení k vývozu. Také může celní úřad stanovit lhůtu, ve které musí zboží vystoupit do zahraničí. Pokud nevystoupilo zboží do zahraničí, je povinen vývozce informovat bez odkladu příslušný celní úřad.

Celní projednávání u kontejnerových zásilek probíhá u importu i exportu.

V zásadě platí, že ten, kdo dováží zboží nebo vyváží zboží, musí předat správné podklady pro výpočet cla a daní (nejdůležitější pro výpočet cla a daní je hodnota zboží uvedená na faktuře) a zároveň je nutné správné určení původu zboží, které má také velký význam pro určení výše placeného cla a daně. Celní ředitelství vydávalo do roku 2012 na žádost, v případě nejistoty celního deklaranta, informace o původu zboží. Žádost o informaci o původu zboží je doložena vzorky, nebo vyobrazením a technickým popisem, plány, fotodokumentací, katalogy, tyto podklady umožní celním orgánům správně zařadit zboží.

V kapitole 4 bude proces propouštění zboží do volného oběhu rozebrán podrobněji nejprve v obecné rovině a dále bude proveden rozbor z praktického hlediska, tedy zaměřen na konkrétní společnost ČSKD INTRANS, s. r. o.. V závěru této kapitoly bude navrženo zlepšení dosavadních postupů v oblasti propouštění zboží do volného oběhu.

---

<sup>63</sup> Srov. Žemlička, L., "Celní zákon a předpisy související v praxi", Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 90

Následující 5. kapitola bude pojednávat o režimu vývoz. V této kapitole bude režim vývozu také podrobněji vymezen nejprve teoreticky, v druhé části pak bude rozebrána praktická část, ve které budou uvedeny konkrétní případy ve společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o., které jsou pro ukončování režimu vývoz typické a specifické. V závěru této kapitoly bude navrženo zlepšení dosavadních postupů při vystavování ZAPP/BHT referencí v oblasti ukončení režimu vývoz.

## 4 Proces propouštění zboží do volného oběhu – obecná část

### 4.1 Proces propouštění zboží do volného oběhu

V rámci celkového procesu propouštění zboží do volného oběhu v praxi se jedná o propouštění obchodního zboží při dovozu z třetích zemí v rámci celního řízení. Proces začíná objednávkou a dopravou zboží na území Společenství a končí propuštěním zboží do volného oběhu u konečného příjemce. Před příjezdem zboží na území Společenství dojde k jednání mezi prodávajícím a kupujícím. Během tohoto jednání se dohodne cena, způsob a měna, ve které bude částka uhrazena a harmonogram dodávek. Musí být dohodnuty přepravní, pojišťovací a dodací podmínky. Před uzavřením obchodu bývají také zasílány vzorky, které jsou určeny pro průzkum trhu, posuzuje se kvalita, certifikace a hlediska bezpečnosti, aby dovezené zboží neohrozilo zdraví nebo životní prostředí. Dalším postupem je, jakmile se kupující a prodávající dohodnou na výše uvedených podmínkách, dochází k sepsání kontraktu, kupující a prodávající si dále dohodnou ve smlouvě penále za nedodržení podmínek. Pak následuje proces výroby, balení do předem dohodnutého přepravního obalu a zásilka je naložena do kontejneru. Před odesláním k přepravě si musí odesílatel zajistit celní formality, které jsou spojené např. s vývozem z Číny nebo jiných zemí, např., zda jde o preferenční původ zboží<sup>64</sup>.

Pro původ zboží rozlišujeme<sup>65</sup> v celní problematice:

**Preferenční původ zboží** – jedná se o případ, kdy je clo sníženo o procentní slevu nebo sníženo až na nulu u dovozu zboží z 3. zemí (např. z Indie jako jsou látky, textil), z dovozu platí nižší clo, nebo žádné, pouze DPH. Patří sem také Malajsie.

---

<sup>64</sup> Původ zboží<sup>64</sup> – k tomu, aby mohla být správně uplatněna obchodní politika, je nutné znát původ zboží. Pro původ zboží se považuje zboží, které bylo vyrobeno nebo získáno ve státu odkud pochází (patří sem nerostné produkty vytěžené v té zemi, rostlinné produkty, které byly v zemi sklizené, produkty mořského rybolovu, živá zvířata a produkty z nich, ale také odpady z výroby). V případě, že na výrobě se podílí více států, je pro původ zboží určena země, kde došlo k poslednímu podstatnému zpracování, kde představuje důležitý stupeň výroby.

<sup>65</sup> Srov. Žemlička, L., „Celní zákon a předpisy související v praxi“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5, str. 51



**Nepreferenční původ zboží** – jedná se o zboží z hospodářsky vyspělých zemí, např. z Číny, při dovozu zboží z Číny nelze uplatnit slevu na zboží, jedná se pouze o některé zboží, dříve bylo také zahrnuto do preferenční skupiny jako rozvojová země.

Potvrzení, že se jedná o zboží preferenční, slouží speciální tiskopis FORM A<sup>66</sup>, vydává ho hospodářská komora v zemi, odkud pochází zboží. Pravidla o stanovení preferenčního původu jsou zakotvena v každé mezinárodní smlouvě o preferencích, tyto smlouvy uzavírá ČR v mezinárodních dohodách. Celní zákon stanoví poskytování preferencí (jedná se o preferenční smluvní celní sazby). Oblasti, které tuto problematiku upravují, se týkají významných mezinárodních dohod v oblasti celní unie a oblasti volného obchodu.

Dále musí odesílatel např. na čínské straně podat vývozní celní prohlášení, dále si nechá potvrdit doklad o původu zboží, kterým je Certificate of Origin<sup>67</sup>, dále si vyřídí přepravní formalities u lodní společnosti, do kterých spadá vystavení Bill of Lading, což je přepravní doklad, který se využívá při námořní přepravě kontejnerových zásilek. Naložený kontejner se zbožím pak může být následně na základě tohoto dokladu naloděn a přepraven dále do Evropy. Přeprava po moři trvá tři až čtyři týdny, je nejlevnější a nejvíce používaným druhem přeprav z Číny, nevýhodou námořní přepravy je, že je pomalejší než rychlejší letecká přeprava. Před příplutím lodi do evropského přístavu, jako jsou Hamburg, Bremerhaven nebo Rotterdam, lodní společnost zajišťující přepravu, má povinnost zaslat do přístavu tzv. předhlášku o zboží, lodní společnost zasílá tuto předhlášku celnímu úřadu, kde jsou informace o kontejneru, jeho číslo, údaje o odesílateli, příjemci a údaje o samotném zboží. Údaje o zboží jsou velmi důležité pro posouzení, zda dovážené zboží není rizikové a zda má povolení k vykládce zboží na území Evropské unie. Poté je příjemce zboží, ještě v době, kdy je kontejner přepravovaný po moři, včas informován o předpokládaném doplutí kontejneru do přístavu. Příjemce zboží musí dát přepravní firmě dispoziční, jak má být s jeho zásilkou při přepravě do přístavu naloženo. Po vylození kontejneru v přístavu je kontejner umístěn do svobodného celního pásma, tam čeká na další odbavení. Příjemce má

---

<sup>66</sup> Upraveno předpisem: Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), podle článku 80

„Prokazování původu zboží“

<sup>67</sup> Tento doklad je základním předpokladem pro přiznání celního zvýhodnění. Tento certifikát lze získat u hospodářské komory, srov. Jihočeská hospodářská komora [online]. Praha: [cit. 2012-11-29]. Dostupné na WWW: <http://www.jhk.cz/sluzby-jhk/ovovatelsk-sluzby/121-certifikty.html>

možnost podat celní prohlášení<sup>68</sup> na propuštění zásilky do volného oběhu kdekoli na území Evropské unie, tzn., že může zásilku celně projednat a nechat propustit do volného oběhu již v přístavu. Pokud si příjemce zvolí alternativu transportu neproclené zásilky, pak se příjemce spojí se speditérem, objedná si u něho dopravu a sdělí mu důležité dispozice pro přepravu zboží a u které lodní společnosti je zboží uloženo v přístavu. Zboží ze třetích zemí, které je neproclené, se po území EU přepravuje v režimu tranzit, platí tu povinnost zajistit celní dluh<sup>69</sup>. Musí se vyřídit tranzitní celní prohlášení u některé celně spediční firmy, ta zajistí zaručení celního dluhu. Tato spediční firma si za zajištění účtuje provize. Jakmile je tranzitní celní prohlášení vyřízeno, lodní společnost se souhlasem celního úřadu naloží kontejnerovou zásilku na dopravní prostředek a kontejner je dopravován k příjemci. Přepravce musí ze zákona dopravit ložený kontejner do celního prostoru k vnitrozemskému celnímu úřadu určení. Po příjezdu kontejneru je příjemce informován o dodání zboží a příjemce nebo zmocněná osoba si převezme tranzitní doklady. Ta se poté dostaví na celní úřad k provedení celního řízení s vypsáním dovozním celním prohlášením. Deklarant, který proclení vyřizuje se po příchodu na celní úřad zapíše do pořadí a čeká na výzvu k odbavení. Celní úřad poté během celního řízení porovnává údaje na předloženém celním prohlášení s údaji na dodavatelské faktuře, přepravních a tranzitních dokladech, porovnává údaje s osvědčením o původu zboží „Certificate of Origin“. Během dokladové kontroly, pokud nejsou shledány rozdíly mezi předloženými doklady a celním prohlášením, přijde na řadu dokladová kontrola na splnění podmínek, které se týkají bezpečnosti zboží. Po této kontrole následuje kontrola dodacích podmínek, kontroluje se správnost kurzu měny a rozpočítání nákladů na dopravu, dále se někdy zajišťuje fyzická kontrola zboží. Fyzická kontrola se provádí buď částečnou vykládkou zboží z kontejneru, nebo dochází k úplné vykládce zboží. Zboží v kontejneru je v případě nezjištění nesrovnalostí propuštěno do volného oběhu okamžitě (u naší

---

<sup>68</sup> Celní prohlášení – jde o úkon, který je stanoven celními předpisy, kterými deklarant navrhuje celní režim, do kterého má být zboží propuštěno, zároveň navrhuje režim ukončit a sděluje údaje, které požadují celní orgány. Celní prohlášení vystavuje také deklarant v případě, že některý údaj (např. váha zboží) byl na dokladu uveden špatně, pak musí v celním prohlášení uvést opravu, že zboží má jinou správnou váhu. Podání celního prohlášení představuje projev deklaranta, kterým navrhuje celní režim, do kterého má být zboží propuštěno, nebo navrhuje režim ukončit. Podání se uskutečňuje písemně na předepsaných tiskopisech, tzv. JSD (jednotný správní doklad).

<sup>69</sup> Celní dluh – povinnost dlužníka zaplatit clo, poplatky a daně při dovozu nebo vývozu, výše celního dluhu odpovídá částce vyměřeného cla a daní.

společnosti, protože ručí globální zárukou) a po propuštění zboží musí být zaplacená výše cla do 10 dnů. Podle sdělených informací pana Lubomíra Kubeše, vedoucího celní deklarace, deklarant, který nemá celní záruku, musí nejdříve zaplatit výši celního dluhu a poté je zboží propuštěno do volného oběhu. Pokud není celní dluh zajištěn nějakou celní zárukou, vybírá celní úřad clo v hotovosti. Celní záruka zahrnuje globální záruku nebo se jedná o složení peněz fyzicky na účet celního úřadu. V praxi to probíhá tak, že 25% z vybraného cla je příjmem státního rozpočtu ČR, zbylých 75% celní úřad odvádí do rozpočtu Evropské unie.

#### **4.1.1 Následná kontrola po propuštění zboží**

Oprávnění provádět následnou kontrolu má Celní správa ČR podle §127 Celního zákona<sup>70</sup>. Úlohou této následné kontroly je přesvědčit se o správnosti údajů uvedených v daném celním prohlášení, na které bylo propuštěno zboží do volného oběhu. Porovnávají se doklady, které má celní správa s údaji kontrolovaného subjektu. Kontrolované osoby jsou v postavení tuzemského příjemce, deklaranta, popř. přímého zástupce, osoby, které se nepřímo nebo přímo podílí na některé z operací, které souvisí s propuštěním zboží do navrženého režimu, dále to může být dopravce zboží. Kontrolované doklady jsou např. objednávka, kupní smlouva, kontrakt, doklady o ceně zboží jako je dodavatelská faktura, doklady potvrzující platbu, např. akreditiv, směnka, doklady osvědčující výši obchodních nákladů, např. faktury za dopravu, pojištění, skladné, dále doklady o zaplacení faktury, jde o příjmový doklad o platbě v hotovosti, dalším dokladem mohou být dopravní doklady, jako jsou konosament a různé nákladní přepravní listy. Také je kontrolováno účetnictví z důvodu možné dvojí fakturace. Na základě falešné faktury by se zboží mohlo propustit do volného oběhu, tím by došlo ke zkrácení celního dluhu, v případě, že by tak bylo prokázáno, by se jednalo o celní delikt<sup>71</sup>. Za propuštění zboží na základě nepravých informací, jsou uvalovány sankce až do výše 4 000 000,- Kč podle §293 Celního zákona. Kontrolovaná osoba je povinna umožnit celním orgánům přístup do každé budovy, místa, místnosti a dopravního prostředku. Celní orgány mají pravomoc odebírat vzorky zboží, aby mohly být provedeny laboratorní rozbory a také kvůli zjištění správného tarifního zařazení. Vzorky

<sup>70</sup> Srov. Zákon č. 13/1993 Sb., Celní zákon

<sup>71</sup> Celní přestupky řeší § 293 Celního zákona (zákon č. 13/1993 Sb.)

jsou odebírány ve třech vyhotoveních<sup>72</sup>, jeden vzorek získá celní úřad, jeden laboratoř a jeden celní deklarant. Za odebrání vzorků není poskytnuta finanční kompenzace. Kontrola je prováděna po předchozím oznámení a celní správa je oprávněna pořizovat při kontrole kopie všech dokladů, které potřebuje prověřit a také má možnost pořídit při kontrole fotodokumentaci. V případě celního deliktu může celní orgán zadržet i originální doklady, nebo v případě, když může hrozit nebezpečí, že doklady budou zničeny. Pokud kontrolovaný subjekt vznese námitky na zaměstnance celní správy, nepřerušuje se tím provádění kontroly. Celní správa může následnou kontrolu provést ve lhůtě tří let od konce roku, kdy vznikla povinnost zaplatit clo nebo daň. Ukončení následné kontroly se provádí sepsáním kontrolního protokolu, ten obsahuje označení celního orgánu, kontrolované osoby, místo kontroly, datum, razítko a podpisy zúčastněných osob. Pokud je zjištěno porušení právních předpisů, např. únik na clo z důvodu chybného tarifního zařazení, je sepsán protokol o spáchání celního deliktu, ten se projednává ve správním řízení. Uniklý celní dluh je dodatečně vyměřen a zúčtován ve lhůtě 2 dnů.

#### **4.1.2 Zrušení platnosti celního prohlášení po propuštění zboží do celního režimu**

Celní úřad může zrušit platnost celního prohlášení<sup>73</sup>, pokud se prokáže, že zboží bylo v celním prohlášení navrženo omylem do celního režimu, který obsahuje povinnost zaplatit dovozní clo, místo propuštění do jiného celního režimu. Je-li žádost o vrácení dovozního cla podána ve lhůtě do tří měsíců od přijetí celního prohlášení, také musí být splněny tyto podmínky:

- že zboží nebylo použito jinak, než stanovil celní režim, do kterého mělo zboží být propuštěno
- zboží bylo okamžitě navrženo k propuštění do celního režimu, pro který bylo určeno, tzn., že bylo podáno celní prohlášení na propuštění zboží do jiného celního režimu
- zboží v celním prohlášení bylo navrženo k propuštění do jiného celního režimu, ve kterém splnilo požadované podmínky.

---

<sup>72</sup> Podle celní deklarantky společnosti Evy Pukančíkové

<sup>73</sup> Podle článku 251 odst. 1 prováděcího nařízení: Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“)

Pokud jsou splněny podmínky pro zrušení platnosti celního prohlášení, zruší celní úřad platnost prohlášení písemným rozhodnutím. Zrušením platnosti celního prohlášení na propuštění zboží do volného oběhu zboží ztrácí celní status Společenství.

#### 4.1.3 Opravné prostředky

Opravné prostředky<sup>74</sup> slouží k dodatečné nápravě některých nesrovnalostí nebo nepřesností, které mohou vzniknout v souvislosti s nedostatečnými podklady, na základě kterých dojde k prvotnímu rozhodnutí nebo s nesprávným právním posouzením dané věci. Existuje více druhů opravných prostředků, patří sem řádné a mimořádné opravné prostředky, dále zrušení platnosti celního prohlášení, odvolání, obnova řízení, nebo zrušení rozhodnutí, prominutí daně. Zrušení celních prohlášení, rozhodnutí o propuštění zboží do celního režimu, provádění změn a oprav je upraveno právními předpisy, jako jsou:

- zákon č. 185/2004 Sb., o Celní správě České republiky
- nařízení Komise EHS č. 2454/93 z 2. 6. 1993, kterým se provádí nařízení Rady EHS č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství
- celním zákonem č. 13/1993 Sb.
- vyhláškou Ministerstva financí č. 199/2004, tato vyhláška provádí některá ustanovení celního zákona a kterou se ruší některé vyhlášky upravující osvobození od dovozního cla a nepreferenční původ zboží
- zákon o DPH č. 235/2004 Sb.
- zákon o správních poplatcích vybíraných správními orgány ČR
- zákon o spotřebních daních č. 353/2003 Sb.

**Odvolání**<sup>75</sup> je řádný opravný prostředek, proti rozhodnutí o propuštění zboží do celního režimu lze podat do 30 dnů ode dne doručení, odvolání proti rozhodnutí se podává u celního úřadu, který rozhodnutí vydal. Celní úřad po obdržení odvolání následně ověří, zda odvolání bylo podáno oprávněnou osobou, činit za odvolatele právní úkony, zda obsahuje náležitosti podle zákona o správě daní. Pokud nebude podané odvolání

---

<sup>74</sup> Podle pana Kose, vedoucího kanceláře celního úřadu Praha 1

<sup>75</sup> Odvolání je upraveno § 104 Celního zákona, odst. 7 a 8, § 48-50 zákonem č. 337/1992 Sb. o správě daní a poplatků a článkem 243-245 Celního kodexu Společenství podle nařízení Rady (EHS) č. 2913/92

obsahovat tyto náležitosti, vyzve celní úřad odvolatele, aby odvolání bylo doplněno, ve výzvě dále celní úřad stanoví lhůtu, která nesmí být kratší 15 dnů.

**Obnova řízení** je mimořádný opravný prostředek<sup>76</sup>, na žádost příjemce rozhodnutí o propuštění zboží do celního režimu lze povolit obnovu řízení, pokud je původní řízení ukončeno pravomocným rozhodnutím. Žádost o obnovu řízení je podávána u celního orgánu, který rozhodl v dané věci v prvním stupni. Lhůta pro podání žádosti na obnovu řízení je 6 měsíců od té doby, kdy se žadatel dozvěděl o důvodech obnovy řízení, nejpozději před uplynutím lhůty, ve které zaniká právo doměřit nebo vyměřit clo.

Pokud jsou zákonné podmínky pro povolení/nařízení obnovy řízení splněny, celní orgán vydá o povolení nebo nařízení obnovy řízení písemné rozhodnutí. Proti tomuto rozhodnutí se nelze samostatně odvolat. Jestliže příslušný orgán žádost o obnovu řízení zamítne, lze se proti tomuto rozhodnutí odvolat do 30 dnů od data, který následuje po jeho doručení. Pokud je obnova řízení povolena, vyzve celní úřad deklaranta, aby podal nové celní prohlášení, které slouží pro účely vydání nového rozhodnutí v obnoveném řízení.

**Prominutí daně**<sup>77</sup> spadá pod mimořádné opravné prostředky podle zákona o správě daní a poplatků.

#### 4.1.4 Přezkoumání rozhodnutí o propuštění zboží do celního režimu<sup>78</sup>

je dalším mimořádným opravným prostředkem, je upraven zákonem o správě daní. Na základě tohoto přezkoumání lze posoudit rozhodnutí na základě žádosti deklaranta nebo z úřední povinnosti. Žádost o přezkoumání rozhodnutí podléhá správnímu poplatku podle zákona o správních poplatcích. Přezkoumání může být započato nejpozději do dvou let po roce, ve kterém nabylo právní moci přezkoumávané rozhodnutí. Pro to, aby mohlo být povoleno přezkoumání rozhodnutí, musí být splněny zákonně tyto předpoklady:

- vše musí nasvědčovat tomu, že došlo v nesprávné výši k vyměření cla, spotřební daně nebo DPH
- rozhodnutí musí být odůvodněno a přezkoumání vydá vždy vyšší celní orgán.

<sup>76</sup> Je upraveno v § 54-55 zákona č. 337/1992 Sb. o správě daní a poplatků

<sup>77</sup> Je upraveno v § 55 zákona č. 337/1992 Sb. o správě daní a poplatků

<sup>78</sup> Je upraveno v § 55 zákona č. 337/1992 Sb. o správě daní a poplatků

Přezkoumávané řízení provede celní orgán, který rozhodl ve věci v posledním stupni. Celní orgán je vázán právním názorem celního orgánu, který rozhodnutí o přezkoumání nařídil nebo povolil. Proti rozhodnutí o výsledku řízení se lze odvolat do 60 dnů od doby jeho doručení. V přezkoumaném řízení může celní orgán přezkoumané rozhodnutí změnit, zrušit, nebo nahradit novým. Doporučuje se rozhodnutí spíše změnit, hlavně v případě změny výše vyměřeného cla a daní.

#### 4.1.5 Opravy zřejmých omylů a nesprávností

Oprava zřejmých nesprávností a omylů<sup>79</sup> se týká rozhodnutí celních orgánů, tyto opravy jsou opravným prostředkem, jsou upraveny zákonem o správě daní. Tyto opravné prostředky lze použít k opravám omylů a nesprávností v rozhodnutích, která dosud nenabyla právní moci a to na základě žádosti deklaranta nebo z úřední povinnosti. Lze opravit údaje uvedené celním úřadem v rozhodnutí o propuštění zboží do celního režimu. Může se jednat o chyby gramatické, omyly, kterých se celní úřad dopustil v oblasti rozhodnutí o propuštění zboží do celního režimu a rozhodnutí, kterým clo a daně nebyly vyměřeny. Tyto opravy nesprávností a omylů týkajících se cla a daní nelze provést po uplynutí doby, ve které zaniklo právo clo vyměřit nebo doměřit. Celní úřad vydává vždy o opravě omylů písemné rozhodnutí, proti němu se lze odvolat do 30 dnů ode dne následujícího po doručení.

Příklad žádosti o vrácení cla při dodatečném předložení důkazu původu:

Představme si firmu ALFA, která doveze z Egypta např. bavlněnou přízi a odesílatel nedodá se zásilkou potvrzení o preferenčním původu zboží, při projednání a propuštění si nemůže firma ALFA uplatnit preferenční zvýhodnění. Zásilku celní správa propustí do volného oběhu s vybráním dovozního cla. Za 2 týdny příjemce, firma ALFA, obdrží potvrzení o preferenčním původu zboží – doklad EUR 1<sup>80</sup> a na základě toho požádá celní úřad o dodatečné přiznání celní preference na propuštěné zboží, které bylo uvedené v prvotním rozhodnutí. Následně celní úřad po posouzení vydá rozhodnutí, kde přiznává preferenční zacházení se zbožím. Jakmile nabyde toto rozhodnutí právní moci, je přeplatek na cle vrácen.

<sup>79</sup> Je upraveno v § 56 zákona č. 337/1992 Sb. o správě daní a poplatků, odst. 6

<sup>80</sup> Upraveno předpisem: Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), podle článku 110 „Průvodní osvědčení EUR 1“

## 4.2 Propouštění zboží do volného oběhu ve společnosti ČSKD

### INTRANS, s. r. o.

V této části bude proveden rozbor problematiky propouštění zboží do volného oběhu v konkrétní společnosti a v následující části bude představen návrh na zlepšení dosavadních postupů.

Na překladišti operátora společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. se zajišťuje celní odbavení, po proclení zásilky lze na žádost provést překládku zboží z kontejneru do nákladního auta, buď pracovníky společnosti za poplatek, nebo si příjemce obstará firmu na vyložení zboží sám. Na překladišti se uskladňují kontejnery v tzv. „dočasných skladech“ (jedná se o krátkodobé uskladnění kontejneru v případě, že zákazník nemůže z nějakého důvodu zboží přijmout, může si nechat uskladnit kontejner na terminále bez poplatku). Pokud zásilka není proclena, nemůže být dopravována po ČR a musí se rozvážet až, když bude proclena. Do té doby, než bude zásilka proclena a zákazník bude mít jasný termín dodání, zůstává kontejner v tomto dočasném skladu. Dále jsou prováděny manipulace s kontejnery, v případě, že je nutné provést celní kontrolu<sup>81</sup>, kontejnery musí být složeny na plochu před příjezdem celní správy na vhodné prostorné místo, aby celníci mohli kontejner otevřít a zkontrolovat zboží. Kontejner, který je celníky zkontrolován, musí být zpětně novou celní plombou uzamčen, aby mohla být zásilka opět bez poškození přepravena příjemci. Příjemce má právo celní plombu odstranit před samotnou vykládkou zboží. Společností jsou poskytnuty celní plomby

---

<sup>81</sup> upraveno předpisem: Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), podle článku 182 a 241  
Celní kontrola je prováděna příslušnými celními orgány (celníky) v rámci celního dohledu, ověřuje se vlastnost zboží, pravost dokladů a přepravovaného zboží. Celní zákon vymezuje, že zboží dovážené, vyvážené a přepravované v tranzitu představitelů jiných států a jejich zavazadla nepodléhají celní kontrole. Zboží osvobozené od celní kontroly není automaticky osvobozeno přímo od cla, osvobození stanoví vyhláška Ministerstva financí o osvobození zboží propuštěného do celního režimu volného oběhu od dovozního cla. Také dokumenty úřední, které slouží pro potřebu ozbrojených sil, nepodléhají celní kontrole. Musí být splněna podmínka, že jsou označeny úředním razítkem a osvědčením, že obsahuje tato zásilka pouze úřední dokumenty. Osoby, u kterých je kontrolováno zboží, jsou povinné strpět úkony, které jsou při provádění celního dohledu nezbytné, osoby musí poskytnout celním orgánům součinnost (poskytnout doklady a informace). Informace spolu s doklady nesmí celní orgán dále postupovat. Při celní kontrole kontejnerové zásilky jsou odebrány 3 vzorky, vzorky si odeberou celníci jako důkaz pro sebe a laboratoř, která provede rozbor, kontrola může trvat i dva měsíce, kontroluje se složení, zda odpovídá zboží potravinářským normám.



zákazníkům za úplatu, dále polepení nálepek ADR na kontejner nebo odlepení, v případě, že se jedná o zásilku s nebezpečným zbožím.

Společnost vydala pro stanovení činností všech oddělení směrnice, diplomová práce je zaměřena na rozbor činností týkající se oddělení celní deklarace, které se zabývá samotným procesem propouštění zboží do volného oběhu. Úkolem celní deklarace je proclívat veškeré kontejnerové zásilky na přání zákazníka, které jsou společností přepravovány a které podléhají celní kontrole. Každá zásilka v kontejneru musí mít průvodní a celní doklady (T1 – tranzitní doklad, bezpečnostní listy). Výjimku dělají zásilky s procleným zbožím, které si zákazník nechal v přístavu proclít, jedná se asi o 10% objemu přeprav kontejnerů s procleným zbožím. U zásilek importního charakteru v režimu tranzit je povinnost přepravní společnosti složit zákonem stanovenou výši jistinné záruky pro případ celního úniku (při propuštění zboží do volného oběhu). U exportních zásilek tato povinnost odpadá.

V oddělení celní deklarace ve společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. se pracuje v programu Helios, ve kterém dochází k procesu proclívání zásilek a vystavování řady dokladů a podkladů JSD pro celní úřad. Celní deklarace musí brát v úvahu Celní zákon, Nařízení Rady, celní kodex Evropského Společenství. Společnost musí brát v úvahu důležité předpisy, které se týkají přepravy, např. vyhláška „Evropská dohoda o mezinárodní dopravě nebezpečného zboží na silnici (ADR)“. Dalším důležitým předpisem je vyhláška „Mezinárodní úmluva o zjednodušení a sladění celních režimů“, „Úmluva o společném tranzitním režimu mezi zeměmi Evropského sdružení volného obchodu (ESVO) a evropským společenstvím“<sup>82</sup>.

Dále deklarant společnosti při vystavování podkladů využívá celního sazebníku.

V praxi jsou tato čísla závazná pro celní deklaranty, kteří při přípravě podkladů pro proclívání zboží potřebují toto zbožové označení pro vytvoření správných celních podkladů a správného vypočtení výše dovozního cla.

Při dovozu vystavuje společnost doklad JSD sloužící pro proclení zásilky. Jedná se o jednotný správní doklad. Připravené celní podklady JSD, které se vystavují

---

<sup>82</sup> Tranzitem Společenství se rozumí režim, kterému podléhá zboží dopravované pod celním dohledem příslušných úřadů od celního úřadu odeslání jednoho členského státu Společenství k jinému celnímu úřadu členského státu Společenství, srov. Celní správa [online]. Praha: [cit. 2012-12-02]. Dostupné na WWW: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/tranzit-spolecenstvi-a-spolecny-tranzitni-rezim.aspx>

v systému elektronicky, zašle celní deklarant na celní úřad a zanesse zároveň doklady fyzicky na Celní úřad Praha (od 1.1.2013 slouží pro tyto účely Celní úřad Hostivař). Podrobnější rozbor procesu proclívání najdeme na straně 50. U některého zboží jsou výjimky pro zjednodušený postup, jedná se o zboží přepravované při dovozu i tranzitu, u kterého není nutná celní kontrola. Při režimu tranzit se vystavuje doklad T1. Při vystavování dokladů T1 vystupuje společnost jako „schválený odesílatel“ nebo schválený příjemce. Jako „schválený příjemce“ má společnost právo ukončit doklad T1 a nemusí žádat o ukončení celní úřad, jako „schválený odesílatel“ má právo celní deklarant vystavit nový doklad T1 po ukončení původního dokladu T1, od této doby může být zboží dočasně uskladněno na terminále. Do doby, kdy je platný doklad T1 musí být uskutečněn rozvoz kontejneru na vykládku. V režimu volného oběhu se vyměřuje clo a dokud není zapláceno, vzniká celní dluh. Správce daně není celní úřad, ale finanční úřad. Celní úřad vybírá pouze clo, každý dovozce je zodpovědný za výběr daně u finančního úřadu, protože donedávna (je to asi dva roky), se vybíralo clo i DPH pro celní úřad. Důležitý v celní problematice je systém NCTS (jde o elektronický systém pro zpracování prohlášení, které pořizují celní deklarace, popř. zástupce deklaranta, který je majitelem zboží (příjemcem zboží). Příjemce se může nechat zastupovat, najme si někoho, kdo mu zpracuje podklady na členění (třeba v našem případě spol. ČSKD INTRANS, s. r. o. nebo jiná celní deklarace, soukromá osoba s živnostenským listem). Cílí se zboží ze třetích zemí, zboží, které vstupuje do EU, jedná se o kontejnerové zásilky, které přijedou přes moře při námořní přepravě nebo železnicí z Východu. Na základě dokumentu B/L Bill of lading se vystavuje doklad T1, ten se vystavuje, jakmile má kontejnerová zásilka vystoupit z přístavu a má být přepravena do tuzemska. Dále jsou dvě možnosti, první je, že se zásilka může v přístavu Hamburg/Bremerhaven rovnou proclít (podle faktury, plné moci, packing listu, dokladu B/L). Zásilku může proclít i spedice nebo celní deklarace společnosti. Proclení může také zařídit pobočka společnosti ČSKD INTRANS BREMEN, která musí mít k proclení zásilky výše uvedené doklady. V druhém případě přijede kontejner se zbožím z evropského přístavu Hamburg/Bremerhaven do Prahy na terminál spolu s doklady T1, které jsou zaslány e-mailem od pobočky ČSKD INTRANS BREMEN, jsou dále zpracovány tak, že jsou všechny dokumenty T1 vytištěny na celní deklaraci v Praze ve dvojím vyhotovení a seřazeny podle čísel kontejnerů tak, aby sloupeček vytištěných

dokladů odpovídal jednomu kontejnerovému vlaku. Tyto doklady, které mají jet na celnici s kontejnerem, si dále třídí silniční dispečeri podle termínu rozvozu na vykládku, doklad je předán řidiči, který následně zaveze kontejner s tímto dokladem na celnici, kde je zásilka proclena a řidič po potvrzení o proclení do KPL pokračuje dále na vykládku. Další doklady T1, které se týkají importního vlaku a nebyly v Hamburгу procleny ani nebyly předány řidiči, aby s nimi jel na celnici a dále na vykládku, si ponechají pracovníci na celní deklaraci, zpracují v celním programu Helios. V programu připraví návrh na vyclení v elektronické formě a poté fyzicky odnesou na celní úřad (dříve se předávaly podklady na propuštění zboží na Celní úřad Praha 1, Washingtonova 11, od 1.1.2013 je kontaktním celním úřadem Celní úřad Hostivař). K tomu, aby celní deklarace společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. mohla vytvářet podklady na proclívání, musí mít u celního úřadu registrováno EORI číslo<sup>83</sup>, jde o identifikační číslo platné po celé EU, evidenčním číslem je DIČ společnosti, na základě EORI čísla může společnost proclívat zboží. V případě, že si zákazník chce nechat proclít zásilku od společnosti, musí mít také zaregistrované EORI číslo, poté musí včas zaslat na oddělení celní deklarace podklady nutné pro proclení<sup>84</sup> (obchodní faktury, Bill of lading, packing listy, plnou moc, osvědčení o DIČ, podklady o zastupované firmě, pro kterou společnost cílí kontejner se zásilkou). Vedle základních dokladů, které jsou důležité pro proclívání kontejnerových zásilek (uvedené v kapitole 2), je podle povahy zboží u mimořádných případů ještě důležité dodat podklady pro proclení např. „Společný vstupní doklad“, který je nutný k doložení u přepravy výrobků z plastu, u zboží, které se dováží pro kuchyňské účely, měl by být vystaven a potvrzen Celním úřadem Hamburg při vstupu do EU, dokládá se jím, že zboží není závadné.

Tyto veškeré doklady se zpracovávají v programu Helios. Klasický pracovní postup je takový, že se nejprve připravují podklady JSD v okamžiku, kdy kontejner přijede na terminál, dále se ukončí doklad T1 (jako schválený příjemce). S ukončeným dokladem T1 a podklady JSD musí být doklady zaneseny fyzicky na celní úřad. Poté společnost čeká na vyjádření celníků, až celníci propustí zboží do volného oběhu. Při samotném ukončování dokladu T1, ukončuje celní deklarant doklad sám, aniž by ho

---

<sup>83</sup> Podle poskytnutých informací pana Lubomíra Kubeše, vedoucího celní deklarace společnosti

<sup>84</sup> Srov. Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), článek 218 „Doklady přikládání k celnímu prohlášení“

musel předkládat celnímu úřadu k ukončení (schválený příjemce), teprve až s ukončeným dokladem musí jít celní deklarant na celní úřad. Po odevzdání podkladů JSD pak deklarant čeká na vyjádření. Samotný proces<sup>85</sup> ukončování dokladu T1 probíhá v systému tak, že si v záložce NCTS vytiskne deklarant potřebný doklad T1 k danému kontejneru, v této záložce pak upravuje údaje, že se jedná o přepravu kontejneru po železnici a podá návrh na ukončení dokladu T1, zároveň odešle požadavek elektronickým podpisem na celnici, kde elektronický podpis ověří. Celní deklarant pak čeká, až celní systém zpracuje požadavek a dostane informaci, že je vykládka povolena, v takovém případě systém nevyžádá žádnou kontrolu zboží. Dále pošle deklarant v systému Helios hlášení o vykládce, celní úřad zašle povolení, že kontejner může být odeslán na vykládku. U problémového zboží se může stát, že po ukončení dokladu T1 a zanesení podkladů na celní úřad, si celníci přesto vyžádají kontrolu. Po obdržené informaci ze systému o propuštění k vykládce, musí ještě vyhlásit celní úřad, že je zboží propuštěno do volného oběhu, když tímto opravdu celníci uvolní k vykládce zboží, dostane fyzicky celní deklarant při předání dokladů platební výměr, jedná se o výpočet cla k zaplacení. Toto clo se platí z celní záruky, kterou má společnost složenou v bance. Ten, kdo nemá celní záruku, musí nejprve zaplatit vypočtené clo a poté je zboží propuštěno do volného oběhu, v případě společnosti je zboží propuštěno okamžitě, protože společnost ručí touto globální zárukou. Po přípravě podkladů pro celní účely u všech importních zásilek se zaslání JSD zabezpečuje elektronickým podpisem, veškeré připravené doklady zašle celní deklarant elektronicky na celní úřad k projednání a pak s potřebnými doklady (Bill of lading, faktury, packing listy a další) zajde celní deklarant společnosti na celní úřad, kde si celník otevře tento podaný elektronický doklad a zpracuje ho. Celníci pak propustí zásilku, pokud si nevyžádají kontrolu. Clo vyměřuje vždy celní úřad, vyměřené clo musí být uhrazeno společností ČSKD INTRANS, s. r. o.. Ta sepisuje se svými zákazníky (speditéry) komisionářskou smlouvu, která slouží jako potvrzení toho, že společnost uhradí za zákazníka celní dluh a po zaplacení přeúčtuje společnost zákazníkovi tyto náklady. Také společnost se zákazníky vytváří mandátní smlouvy, v takových případech, zastupuje ČSKD INTRANS, s. r. o. zákazníka, ten ale platí výši celního dluhu sám. Společnost upřednostňuje komisionářské smlouvy se zákazníky. Kdyby zákazník sám za sebe nezaplatil výši celního dluhu a společnost by

---

<sup>85</sup> Podle poskytnutých informací paní Evy Pukančíkové, celní deklarantky společnosti

zákazníka zastupovala, přišla by o určité výhody (jako je např. vysoká důvěra celního úřadu ve společnost, která se řádně a podle veškerých platných pravidel stará o proces propouštění zboží do volného oběhu, za to má určité výhody v podobě poskytnutí povolení delší lhůty pro dočasné uskladnění na terminále bez složitých procedur). Celní správa by v případě nezaplacení účtovala penále. K tomu, aby mohla společnost platit za všechny zákazníky celní dluhy, musí mít u banky složenou určitou hotovost (celní záruku), v případě, že by nějaký celní dluh nebyl zaplacen, byl by zúčtován z této rezervy. Je to záruka pro celní úřad, že společnost bude mít vždy předem peníze na zaplacení vypočteného cla. Celní doklady jsou ve společnosti archivovány 10 let, protože celní úřad může vyhlásit kontrolu ještě zpětně, poté, co byla přeprava již ukončena.

V některém případě se může stát, že kontejner, který přijede na terminál, zákazník nechce clít a nechá ho uskladnit na překladišti v tzv. dočasném skladu<sup>86</sup>, kontejner může být uskladněn 40 dní (20 dní + 20 dní dalších na základě žádosti), v případě, že se jedná o delší dobu a doklad T1 propadne (platnost dokladu je 10 dní), je požádán ČSKD INTRANS, s. r. o., aby ukončil propadlý doklad T1. Zboží je dočasně uskladněno, než se bude rozvážet a poté je vystaven nový doklad T1, na který bude moci být zboží v kontejneru procleno (řidič odveze kontejner spolu s dokladem na celní úřad, který určí zákazník) a následně vyloženo. Při celním řízení je možno u některých případů použít tzv. „**zjednodušený postup**“, jedná se o proces, kdy se nemusí chodit na celní úřad (u některého zboží, které nepodléhá kontrole), společnost má povolení vystavovat doklady mimo úřední hodiny celního úřadu. Vystavení dokladů probíhá elektronicky (jedná se také o doklady T1, které společnost vystaví jako schválený příjemce a vystaví nový jako schválený odesílatel.

---

<sup>86</sup> Srov. Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“), článek „Dočasné uskladnění“, jedná se o místa, která jsou celními orgány schváleny pro skladování dočasně uskladněného zboží. Tyto sklady jsou označeny jako „dočasné sklady“.

### **4.3 Návrh na zlepšení dosavadních postupů pro společnost v oblasti propouštění zboží do volného oběhu**

Návrh na zlepšení dosavadních postupů by jistě pro společnost bylo začlenění zjednodušeného postupu při přípravě veškerých podkladů pro proclívání importních zásilek. Týkalo by se to hlavně vytváření podkladů JSD a ukončování dokladů T1, které se doposud musejí kromě elektronického návrhu týkajícího se propuštění zboží do volného oběhu, ještě zanést fyzicky na celní úřad. V dnešní době se zasílají veškeré dokumenty elektronicky. Elektronizace podání samotného návrhu na propouštění zboží do volného oběhu a dalších dokladů by usnadnila společnosti práci i čas. Zlepšení by spočívalo v tom, že by se podávalo elektronicky nejen celní prohlášení, ale i další doklady důležité pro kontrolu správného vyměření cla (faktury, B/L, balící listy). Tyto dodatečné doklady by se již nemusely fyzicky nosit na celní úřad, celní úřad by je měl k dispozici v elektronické podobě. U zjednodušených postupů by pak stačilo elektronické podání veškerých podkladů JSD a ukončeného dokladu T1 a zároveň by odpadla nutnost fyzicky nosit tyto podklady na celní úřad, které jsou potřeba pro propuštění zboží do navrženého režimu. Stačilo by v elektronickém prohlášení uvést do kolonky, o jaký doklad se jedná a případně zkopírovat miniaturu dokladu (např. faktury). I přesto, že by se doklady zasílaly elektronicky, musela by společnost dodržovat archivační požadavky dokladů, lhůta činí 10 let. Také elektronická hlášení by bylo nutné archivovat jako podklad pro zpětnou kontrolu, že elektronické hlášení bylo zasláno deklarantem i s požadovanými doklady. Výhodou by bylo, že elektronický systém by umožnil zjednodušit dovozní postupy, tím by se snížily i finanční náklady společnosti na tisk podkladů a ušetřil by se i čas, který by byl nutný pro fyzické zanesení dokladů na celní úřad, urychlilo by se celní odbavení, zajistila by se tím i rychlá výměna informací a komunikace mezi společnostmi a celním úřadem. Proces dodání zboží od odesílatele k příjemci by byl tak plynulejší a nebyl by zdržován celními procesy, pouze pokud by došlo ke kontrole, kterou by si celní úřad vyžádal. Toto ulehčení by společnosti ušetřilo čas minimálně 2 hodiny denně, který by společnost mohla věnovat pro přípravu dalších podkladů JSD pro jiné zásilky.

## **5 Ukončení přepravy v režimu vývoz ve společnosti ČSKD**

### **INTRANS, s. r. o.**

V rámci tohoto procesu ukončení přepravy v režimu vývoz se jedná o exportní přepravy. Režim vývozu umožňuje, aby zboží z evropského společenství opustilo celní území. Vývoz zboží je regulován v České republice nepatrně. Vývozu se věnuje pouze zvýšená pozornost kvůli vývozním omezením. Režim vývozu je upraven celními předpisy<sup>87</sup>. Vývozní prohlášení se podává celnímu úřadu, kde má vývozce sídlo, na terminále společnosti nebo v přístavu Hamburg. Od 1.7.2009 došlo k bezpečnostní změně novelou Celního kodexu EU (nařízení č. 648/2005), byla nařízena povinnost podat celním orgánům elektronicky veškerá data o zboží, které opouštějí celní území evropského společenství. Cílem je provádět bezpečnostní rizikové analýzy. Údaje lze podávat na základě podání celního prohlášení vývozního nebo tranzitního. Data lze poskytnout také podáním samotného výstupního souhrnného celního prohlášení. Od 1.7.2009 se může vývozní celní prohlášení podávat v elektronické formě. V rámci systému NCTS je možnost podat data v rámci tranzitního celního prohlášení sloužící k provedení rizikové analýzy, tím dojde k zamezení následných kontrol. Při vývozu se vystavuje doklad VDD. Této fázi ukončení přeprav v režimu vývoz předchází proces (jak je popsáno v kap. 2), kdy řidič, kterému má být na silniční návěs naložen prázdný kontejner, si vyzvedne u silničního dispečera tzv. KPL – kontejnerový přepravní list, na kterém jsou uvedeny údaje, kde musí být vyzvednut z terminálu v Praze prázdný kontejner a naložen na silniční návěs, řidič si zapíše na tento doklad číslo prázdného kontejneru, na KPL je dále uvedeno, kam má řidič jet na nakládku zboží, je zde uveden také čas, který řidič musí dodržet, dále je zde uvedeno, kam má řidič jet na celnici v případě, že zboží není procleno přímo na nakládku. V KPL jsou dále uvedeny další důležité informace, které jsou pro nakládku důležité, např. že musí být použitý návěs s posuvným chassis, s možností nastavitelnosti výšky návěsu pro lepší nájezd na rampu, dále informace, že řidič musí mít s sebou plombu, kterou pak je po naložení zboží kontejner uzamčen. Po potvrzení razítkem do KPL v místě nakládky může dostat řidič

---

<sup>87</sup> Nařízením Komise EHS č. 2454/93, kterým se provádí nařízení Rady EHS, kterým se vydává celní kodex Společenství

ještě doklad VDD a doveze naložený kontejner zpět na terminál, kde si pracovník na hlavní příjezdové bráně zapíše číslo kontejneru a číslo plomby, řidič pak předá silničnímu dispečerovi kopii potvrzené KPL a doklady z nakládky (jedná se o vývozní doklady). Vývozní doklady VDD také může vystavovat společnost sama (jedná se zhruba o 20% přepravovaných zásilek). V případě, že společnost vystavuje na základě žádosti zákazníka vývozní doklady, vystupuje deklarant společnosti jako schválený vývozce. U režimu vývoz již funguje zjednodušený postup, kdy se s dokladem fyzicky nemusí chodit na celní úřad.

Vystavení vývozních dokladů probíhá elektronicky. Celní úřad zpracuje vystavené podklady a potvrdí elektronicky propuštění zásilky k vývozu. K tomu, aby mohl být doklad VDD vystaven, potřebuje společnost také plnou moc od odesílatele. Tyto vývozní doklady dále silniční dispečer předává drážnímu dispečerovi, ten si veškeré přijaté vývozní doklady třídí podle data plánovaného exportního vlaku a podle toho, jaké mají být kontejnery naloženy na vlak. Po naložení všech kontejnerů na vlak, všechny vývozní doklady jsou předány na oddělení celní deklarace, které mimo jiné zabezpečuje kromě proclívání importních zásilek také proces ukončení zásilek v režimu vývoz. Exportní vlaky odjíždějí vždy z terminálu ČSKD INTRANS, s. r. o. v nočních až ranních hodinách po půlnoci. Každé ráno po odjezdu vlaku musí být ze systému vytištěn seznam kontejnerů, které odjely na vlaku a ke kterým má být vystaveno tzv. ZAPP/BHT číslo. ZAPP číslo se vystavuje u kontejnerů, které se přepravují do přístavu Hamburg, BHT číslo se vystavuje u ložených kontejnerů, které se přepravují na vlaku do přístavu Bremerhaven. Tyto čísla slouží jako potvrzení, že kontejner může být naložen na kontejnerovou loď a slouží jako potvrzení od celníků, že zboží je uvolněno po proclení a je ukončena přeprava v režimu vývoz. Ukončení celního procesu při přepravě proběhne, jakmile na celnici v Hamburgu/Bremerhavenu dojde k ukončení vývozních dokladů. Celní úřad Hamburg ukončí doklad na základě informace, kterou zasílá rejdař nebo terminál do informačního systému, tzv. gate out, jako informaci, že kontejner opustil terminál a je vyvážen lodí do třetí země.

Pro vystavování ZAPP referencí a BHT referencí, slouží program Datatrans, tento program je vytvořen v souladu s požadavky na vystavování referencí samotných celnic Hamburg a Bremerhaven. Pro možnost vystavování referencí, se musela i v tomto případě spol. ČSKD INTRANS, s. r. o. zaregistrovat u celního úřadu



v Hamburgu i Bremerhavenu a získat EORI<sup>88</sup> číslo a tím i oprávnění vystavovat dané reference pro zásilky do Hamburgu a Bremerhavenu. Pro správné vystavení ZAPP a BHT referencí je nutné do systému Datatrans zadat minimálně tyto údaje: název lodi, rejdař, přístav určení, terminál v přístavu Hamburg/Bremerhaven, číslo kontejneru, typ kontejneru, název zboží, popř. HS kód a hrubou váhu.

## 5.1 Vystavování ZAPP reference

V systému Datatrans lze vystavovat následující ZAPP reference:

- Z-Nummern, jedná se o klasické standardní případy vývozu, které jsou vystaveny v elektronickém vývozním hlášení
- S-Nummern, jedná se o souhrnná vývozní hlášení
- B-Nummern, jedná se o ostatní případy, které se týkají například vystavování referencí pro zásilky, u kterých je vystaven např. doklad T2L

Celnice Hamburg vydala v roce 2011 závazná pravidla<sup>89</sup> pro vystavování referencí, které musí být dodržovány. Zapp je zkratka pro Zollausfuhrüberwachung im Paperless Port a systém ATLAS (Automatisiertes Tarif- und Lokales Zollabwicklungssystem) slouží pro kontrolu, zda je tato Zapp reference v pořádku a uvolněná. Kromě řádného vystavení referencí si mohou celníci z přístavu vyžádat pro kontrolu zasláním ještě doklady, jako jsou: doprovodné obchodní faktury, popřípadě doklad VDD (doklady T1 nebo ATA Carnet, ty obdrží Celní úřad Hamburg od odesílatele, který tam doklady zašle fyzicky). Tyto pravidla<sup>90</sup> dále předpokládají dodání zboží před jejich vývozem z celní oblasti EU u příslušné celnice vývozu. Naložení na zámořskou loď se uskutečňuje nejprve po prověření pomocí odbavení Ericus jakožto výchozí celnice Hamburg. Podle pravidel dodání v rámci ZAPP a udělení souhlasu k naložení, se předpokládá, že data uvedená v ZAPP referenci jsou správně uvedena. Od

---

<sup>88</sup> EORI Nummer (Economic Operators Registration and Identifikation), slouží k registraci a identifikaci všech hospodářských subjektů EU, kteří chtějí vystavovat ZAPP, BHT reference, srov. SCHÜTT, R., *Erfolgreich als Exporteur, Das Praktiker-Handbuch für den erfolgreichen Aufbau des Exportgeschäftes*, Schütt Verlag, ISBN 978-3-9800299-4-0

<sup>89</sup> Srov. Verbindliche Regeln für die Eingabe zollrelevanter Daten des Hafendatensatzes in ZAPP, Hauptzollamt Hamburg-Hafen, Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus, Hamburg, im Januar 2011

<sup>90</sup> Srov. Verbindliche Regeln für die Eingabe zollrelevanter Daten des Hafendatensatzes in ZAPP, Hauptzollamt Hamburg-Hafen, Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus, Hamburg, im Januar 2011

roku 2009 je povinností předávat vývozní hlášení<sup>91</sup> v elektronické formě. Toto se vztahuje pro celou oblast EU. Od těchto pravidel jsou např. vyjmuty případy, kdy jde o zboží, které bylo ústně nahlášeno, nebo o zboží ze společenství, pro které byl vystaven doklad ATA Carnet.

Následující případy (zkratky), které jsou důležité pro správné nahlášení a vystavení jednotlivých referencí:

AES – jedná se o vývozní hlášení, u kterého se uvádí MRN číslo z vývozních dokladů

AUS – hlášení v rámci vývozního hlášení, které je v papírové formě

DOK – součástí jsou doprovodné správní dokumenty nebo jsou součástí obchodní faktury pro přepravu zboží týkající se spotřební daně.

SBF – jedná se o zvláštní případy, např. uvolnění po předložení vývozního hlášení v elektronické popř. písemné formě

MIT – jde o vývozní hlášení pro doklady T1, pro zásilky z celního skladu

EUB – určení pouze pro zboží dodané pro oblast EU, hlášení pro zásilky s dokladem T2L

### 5.1.1 Případy hlášení se zkratkou AES

Reference se zkratkou AES<sup>92</sup> se používají u vývozních zásilek, které jsou elektronicky předávány. Jedná se o přepravované zboží, které je doprovázeno elektronicky vývozním doprovodným dokladem VDD, tento dokument je vystaven po předání zboží, jakmile se zboží začíná vyvážet. Vývozní hlášení jsou v režimu vývoz platná max. 90 dní po přepravě, tzn., že výstup zboží musí být uskutečněn před uplynutím této lhůty. Většina standardních zásilek je hlášena pomocí kódu AES.

---

<sup>91</sup> „Ausfuhranmeldung“ – vývozní hlášení musí být vystaveno elektronickou formou přes ATLAS systém a elektronicky zasláno na celnici, která propouští zásilky do režimu export, tzn., tam, kde se vystavují vývozní doklady), srov. SCHÜTT, R. *Import-Export Business, Praktiker-Handbuch für Einstieg in den internationale Handel mit den interessantesten Informations- und Bezugsquellen weltweit*, Schütt Verlag, 5. Auflage 2011, ISBN 978-3-9800299-0-2, S. 201

<sup>92</sup> Srov. Verbindliche Regeln für die Eingabe zollrelevanter Daten des Hafendatensatzes in ZAPP, Hauptzollamt Hamburg-Hafen, Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus, Hamburg, im Januar 2011

### 5.1.2 Případy hlášení se zkratkou AUS

Jedná se o případy<sup>93</sup>, kdy jsou pro vývozní zásilky na základě výpadku systému vystaveny v papírové formě vývozní hlášení, např., které jsou zaopatřeny služebním razítkem vývozního celního úřadu. Období mezi předáním zboží do režimu vývoz a časovým úsekem výstupu zboží nesmí být delší než 90 dní. Prodloužení lhůty není možné. Nebo se jedná o souhrnné vývozní hlášení, která byla vystavena v papírové formě. Předání vývozního hlášení v papírové formě je možné u režimu vývoz za předpokladu, že hodnota vyváženého zboží není větší než 3000 EUR. Je ale nutné předložit originály hlášení v papírové formě před vystavením ZAPP reference oddělení ERICUS pro odbavení. Tento výstupní celní úřad potvrdí předání do režimu vývoz prostřednictvím služebního razítka na přední stranu dokladu. Ve zjednodušeném režimu při výpadku systému, není nutné dávat služební razítko na dokument. Pod zkratkou AUS se nahlašuje vývozní zboží, které je doprovázeno dokumentem T5 (Kontroll exemplar). Pro vystavení ZAPP reference je nutné u vývozního hlášení v papírové podobě, doklad VDD. Pro vystavení reference není nutné zpracovávat doklad T5. Je nutné do reference, např. do kolonky zboží, připsat pouze T5, aby bylo jasné, že se zásilkou je přepravovaný ještě doklad T5. Vývozní hlášení může být vytvořeno na základě uvedených dokumentů jako základ pro vystavení dané reference. Musí být zohledněno, že vývozní hlášení musí obsahovat:

- označení zboží a množství
- zbožíový kód
- počet, druh a označení balení
- zemi určení
- adresu celního úřadu, který tento režim povoluje

a na obchodních dokumentech jako jsou obchodní faktury, dodací listy, musí být také otisk služebního razítka vývozního celního úřadu.

---

<sup>93</sup> Srov. Verbindliche Regeln für die Eingabe zollrelevanter Daten des Hafendatensatzes in ZAPP, Hauptzollamt Hamburg-Hafen, Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus, Hamburg, im Januar 2011

### 5.1.3 Případy hlášení se zkratkou DOK

Jedná se o případy pro vystavení ZAPP referencí<sup>94</sup>, kdy zboží doprovází správní dokumenty nebo obchodní dokumenty jako jsou obchodní faktury pro přepravu zboží. Jedná se o zboží, které podléhá daňovým účelům, také se to týká přeprav vinařského zboží. Jedná se tedy o zásilky, pro které byl vystaven správní dokument nebo doprovodný obchodní dokument pro přepravu zboží, které jsou zatíženy spotřební daní (minerální oleje, tabákové výrobky, alkohol, pivo a jiné alkoholické nápoje). Jedná se o zásilky, které jsou určeny pro nečlenské země EU, tedy mimo EU, nebo část regionu celní oblasti EU. Zásilka je doprovázena dokladem ADD, který slouží jako potvrzení o tom, že je spotřební daň zaplacená a došlo k propuštění z daňového skladu. Tento doklad se používá např. při vývozu piva.

Číslo na vývozním dokumentu (MRN) je pravidelně označeno na doprovodném správním dokladu nebo obchodním dokladu. Přesto jsou data zadána pod nahlašovací kódem DOK a ne pod nahlašovací kódem AES nebo AUS. Záměna nahlašovacích kódů může vést k odmítnutí potvrzení vývozu a neuvolnění kontejneru. Tím pádem i neodplutí z přístavu. Doprovodné správní a obchodní dokumenty týkající se spotřební daně nebo doklady pro vinařské produkty musí vedle čísla vývozního dokladu obsahovat poznámku EXPORT a služební razítko vývozního celního úřadu.

### 5.1.4 Případy hlášení se zkratkou SBF

Jedná se o zásilky<sup>95</sup>, kde je předáno vývozní hlášení v elektronické, popř. písemné formě podle zvláštních předpokladů. Jedná se o některé případy, které jsou při vystavování od některých procesů zjednodušeny, nahlašují se při vystavení ZAPP reference kódem SBF. Usnadnění při vystavování platí s výjimkou u níže uvedeného zboží, které nemá obchodní charakter:

- zboží, které je dováženo s dokladem ATA Carnet (v tomto případě se nahlašuje reference s kódem MIT)

---

<sup>94</sup> Srov. Verbindliche Regeln für die Eingabe zollrelevanter Daten des Hafendatensatzes in ZAPP, Hauptzollamt Hamburg-Hafen, Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus, Hamburg, im Januar 2011

<sup>95</sup> Srov. Verbindliche Regeln für die Eingabe zollrelevanter Daten des Hafendatensatzes in ZAPP, Hauptzollamt Hamburg-Hafen, Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus, Hamburg, im Januar 2011

- zboží jako jsou datové nosiče, zvláštní magnetky, diskety, CD, DVD, USB nosiče, paměťové karty, filmy, televizní vybavení
- nevojenské přepravní prostředky a části z nich, které jsou vyváženy za účelem údržby nebo zlepšení z oblasti společenství nebo po její údržbě nebo vylepšení dovezeny do oblasti společenství, vyjmuty z toho jsou helikoptéry
- části železničních vozů, které jsou dováženy zpět, také náhradní díly pro poškozené části po dohodě EU nebo členských států se třetími zeměmi

### 5.1.5 Případy hlášení se zkratkou MIT

Jde o zásilky<sup>96</sup>, které jsou určeny k definitivnímu setrvání mimo celní oblast EU a pro vývozní hlášení (v elektronické, písemné nebo ústní formě) a hromadné vývozní hlášení (v elektronické nebo písemné formě) předané u Celního úřadu Waltershof jakožto výstupního celního úřadu. Základ pro uvolnění zásilky je předpokladem splnění:

v zámořské přepravě požadované zboží je přeloženo v přístavu Hamburg

- zboží nezůstane déle než 14 dní v přístavu Hamburg a není přepraveno ze svobodného pásma do celního pásma nebo opačně
- místo určení a příjemce se nemění se zřetelem na údaje uvedené v hromadném vstupním hlášení nebo vývozním hlášení, pro které je již režim vývozu před příjezdem do Hamburgu ukončen

Je dáno k dispozici elektronické zasilatelské hlášení, které obsahuje údaje souhrnného vývozního hlášení a obsahuje poznámku EXPORT. Jde o přepravu zásilek, u kterých je doklad T1, jedná se o přepravu zboží, která pochází ze skladu v EU.

### 5.1.6 Případy hlášení se zkratkou EUB

Jde o zásilky<sup>97</sup>, které jsou určeny k definitivnímu setrvání v celní oblasti evropského společenství. Přeprava nepodléhá ani nejmenším formalitám. Se zkratkou EUB se vystavují reference pro kontejnerové zásilky, u kterých je vystaven dokument T2L, jde o doklad, u kterého se jedná o přepravu zboží pouze v rámci EU, nejde o zboží

<sup>96</sup> Srov. Verbindliche Regeln für die Eingabe zollrelevanter Daten des Hafendatensatzes in ZAPP, Hauptzollamt Hamburg-Hafen, Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus, Hamburg, im Januar 2011

<sup>97</sup> Srov. Verbindliche Regeln für die Eingabe zollrelevanter Daten des Hafendatensatzes in ZAPP, Hauptzollamt Hamburg-Hafen, Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus, Hamburg, im Januar 2011

přepřavované do třetích zemí, jak je to mu u vývozního dokladu VDD. V tomto případě na dokladu T2L není uvedeno MRN číslo.

Se zaváděním uživatelského rozhraní vznikly mezi ATLAS a ZAPP systémy podstatné změny při vystavování ZAPP referencí. Při volbě vhodné zkratky (vhodně zvoleného případu) pro nahlášení je také bráno v úvahu, jestli bylo vystaveno vývozní hlášení v elektronické formě nebo se jedná o nějaký jiný případ. Pokud se správně nenahlásí kód v referenci, může dojít k tomu, že jmenované statusové hlášení GATE-In, GATE-Out nebo LADE-IST nebude správně zpracované a nutné procesy pro odbavení elektronických vývozních operací nebudou v rámci vývozní kontroly provedeny. Potvrzení výstupu a s tím spojené ukončení vývozních operací je potřebné jako důkaz pro:

- řádné ukončení celního jednání ohledně hospodářského významu (patří sem celní sklady, zušlechťovací styk, přechodné užití) a účely daňových obrátů.

V přístavu Hamburg si mohou pracovníci celního úřadu dovolit provést kontrolu na zásilce nebo mohou provést kombinaci kontrol, jedná se o:

- kontrolu dokumentů
- tzv. rentgen, neboli prosvícení kontejneru („Containerprüfanlage CPA“)
- fyzickou kontrolu kontejnerové zásilky

## 5.2 Vystavení BHT reference

Společnost DBH Logistics IT, AG vydala určitá pravidla<sup>98</sup> pro vystavování BHT referencí, tedy referencí pro přepřavované exportní kontejnerové zásilky z Prahy do Bremerhavenu. Od 1. srpna 2006 bylo zavedeno celní elektronické vývozní hlášení, které mělo také účinek na BHT (Bremer Hafanteleamatik). Tyto vydaná pravidla slouží k tomu, aby se vědělo, jak správně BHT referenci vystavit. Základem pro vystavení BHT reference je platný vývozní doprovodný doklad (VDD), v příloze č. I nalezneme vývozní doklad, který má během přepravy doprovázet zásilky až do výchozího celního úřadu. Dříve muselo opravdu doprovázet zásilku fyzicky, dnes stačí, aby byl doklad doložen elektronickou formou na celní úřad. Nejdůležitější údaje na vývozním dokladu jsou MRN č., počet položek, počet kontejnerů a počet balení. Tyto údaje rozhodují ve

---

<sup>98</sup> Srov. Leitfaden für die AES-Zollanmeldung in der BHT

velké míře při vystavení reference. Při vystavení ZAPP reference není nutné počet balení a počet položek zohledňovat, protože na to systém Celního úřadu Hamburg neklade takovou důležitost zadání v systému. Číslo MRN obdrží vývozce, když vystaví v celním systému ATLAS své vývozní hlášení. U vystavování BHT reference je ale na počet položek a balení kladen velký důraz, neuvedení správného počtu může vést k neuvolnění a neodplutí kontejneru. Číslo identifikuje jednoznačně vývozní hlášení. Bez MRN č. by nešlo vystavit referenci, která je důležitá pro odplutí kontejneru z přístavu. Jak u exportních zásilek pro Hamburg, tak i v případě Bremerhavenu se skládá MRN číslo z:

- 1. a 2. č. značí roční období např. 12
- 3. a 4. č. značí označení země např. CZ
- pozice 5 – 17 je pouze číselné značení
- poslední 18. pozice je kontrolní číslo

Platnost MRN propadá po uplynutí 90 dní od vystavení. Do té doby musí být zásilka přepravena a doklad je možno po vystavení reference ukončit.

### **5.2.1 Příklady vystavování některých zvláštností u BHT referencí**

U vystavování BHT referencí je nutné (u ZAPP referencí není tak složité) složitým způsobem rozlišovat, zda je u jednotlivých zásilek MRN č. kompletní či nikoli. Tyto údaje nenalezneme na samotném vývozním dokladu, ale musí se určit při vystavování reference, zda se jedná o 1 kontejner na vývozním dokladu, nebo je vývozní doklad vystaven pro více kontejnerů dohromady. Pokud by se špatně rozlišila kompletnost MRN čísla, dojde k neuvolnění kontejneru a nemohl by odplout z přístavu. Může se stát, že z nějakého důvodu, může být uvedeno MRN č. špatně, pak BHT reference nedostane uvolnění, ale lze jej po opravě znovu se zkratkou „GZA“ zaslat, takto zasláná reference znamená pro celníky, že v dané referenci bylo opravované pouze MRN č. a celníci po prověření správnosti čísla MRN nově poslanou referenci uvolní.

Pokud je vývozní doklad vystaven pro jeden kontejner, pak musíme vyplnit, že MRN č. je kompletní (komplett „J“ Ja). Pokud je zboží rozděleno do více kontejnerů, v tomto případě musí být uvedeno u vystavovaných referencí „komplet N – Nein“ a musí být rozepsáno kolik balení je v kterém kontejneru. Velmi důležité je do nově vystavované reference uvést počet balení a uvést, zda jsou úplné, tzn. že musí být u

každé reference pozice balení vyplněná písmenem „N – Nein“ a v poslední referenci bude písmeno „J – Ja“, označení písmenem „J“ znamená, že počet balení je již kompletní. Chybí-li tyto údaje o úplnosti, často to vede k tomu, že reference nejsou uvolněny celníky v Bremerhavenu a kontejnery nemohou být naloženy na loď. Také druh balení musí odpovídat tomu, co je uvedené na dokladu. Dále musí být uvedeno v referenci, že se jedná o minimální množství, nebo zda se o minimální množství nejedná. Nejprve poté, co je zboží úplně nahlášeno, sdělí systém ATLAS uvolnění reference RLS „Released“, tedy celní uvolnění. V případě, že zašleme referenci na zpracování, získá reference status IDU „In Disposition“, tzn., že reference je vystavená správně a čeká se na uvolnění od celního úřadu nebo tato reference nedostala ještě status RLS a může obsahovat nějakou chybu, poté je dobré zavolat na celní úřad do Bremerhavenu a zjistit problém, proč kontejner není uvolněný.

U BHT referencí, jakmile je vývozní doklad vystaven na více kontejnerů, je vystavováno více referencí, podle toho, kolik je uvedeno na doprovodném dokladu. Na rozdíl u ZAPP referencí, pokud je obsaženo více kontejnerů na jednom dokladu, stále se vystavuje pouze jedna reference, která zahrnuje všechny uvedené kontejnery.

Existují případy, kdy kontejnery neodplouvají na lodi najednou, ale jsou naloženy v přístavu na loď rozděleně a odplouvají ve dvou etapách. V takovém případě je první várka určená k přepravě naložena na loď a získá celní uvolnění, v referenci se musí uvést status TVU<sup>99</sup> – Teilverladung Umschlag, tzn., že se jedná pouze o částečnou nakládku na loď (zbytek kontejnerů zůstává v přístavu a čeká na jinou loď nebo teprve kontejnery přijedou na vlaku z Prahy do Bremerhavenu). V referenci musí být uveden pouze počet balení a skutečná váha, která se týká této první naložené zásilky. Aby se provedlo ukončení celního odbavení pro tuto zásilku, musí se ještě udělat druhá BHT reference na zbývající přepravované zboží a zaslat jej se statusem GZA – Änderung Zolldaten. U této reference se doplní zbývající váha a počet balení a teprve tehdy dojde ke konečnému celnímu odbavení. V případě, že je nenaložený kontejner, musí být vyžádáno od zákazníka nové MRN číslo, ale množství, které bylo původně na dokladu, se nesmí změnit, protože část byla již nahlášena v první BHT referenci.

Poté, co reference dostane celní uvolnění, tzv. „Zollfreigabe“, se může stát, že na základě nějakých okolností (např. poškození kontejneru a zboží) nebyla kompletně

---

<sup>99</sup> Srov. Leitfaden für die AES-Zollanmeldung in der BHT



zásilka naložena. V tomto případě se musí nahlásit reference se statutem NEU<sup>100</sup> – Nicht Erledigung Umschlag, na základě tohoto označení je zbývající zásilka opět uvolněna, tak, že je opět možné disponovat se zásilkou a není celně zablokována.

Systém ATLAS přezkoumává údaje MRN. Poté, co byl započat celní proces, porovnává systém ATLAS obsah MRN s BHT referencí v systému Datatrans v zaslaných „AUA“ datech (tzn. ČSKD INTRANS, s. r. o. v zaslané BHT referenci s údaji v přístavní objednávce od zákazníka). Pokud se jeví porovnání údajů stejné a veškeré informace a údaje jsou shodné, je zaslána BHT reference se statutem AUB, tzn., že je reference správně vystavená. Pokud reference získá status MOB, znamená to, že údaje, které byly porovnávány, nesouhlasí, chybou může být špatné MRN č. nebo váha. V takových případech je nutné zjistit, kde byl uveden špatný údaj a referenci opravit, zaslat ji znovu a čekat na zpětnou odpověď se statutem AUB.

Celní úřad Bremerhaven, tak jako Celní úřad Hamburg, má oprávnění, některé kontejnery z důvodu nějakého podezření nebo pouze náhodně, zadržet a udělat kontrolu zboží v kontejneru. Kontrola se provádí fyzicky a jde hlavně o:

- kontrolu dokumentů
- tzv. rentgen, neboli prosvícení kontejneru
- fyzickou kontrolu kontejnerové zásilky

V případě, že je zboží nahlášeno na kontrolu, nesmí být vyvezeno. Celnímu úřadu se musí nejprve předat doklady nebo celnice musí provést kontrolu zboží prohlídkou nebo rentgenem. Hlášení o jakou kontrolu se jedná, lze najít také v hlášení v systému Datatrans. Konečné celní odbavení se pozná, když reference (která je správně vystavená a získá status AUB), je celně uvolněná a získá status ZAZ (Zollabschluss), je to potvrzení o ukončení celního odbavení, MRN číslo je systémem ATLAS ukončeno, toto MRN nemůže být již vícekrát použito pro vystavení nějaké jiné BHT reference. Celní odbavení se musí uskutečnit během 90 dní po započetí celního procesu. Po uplynutí lhůty 90 dní propadá platnost MRN v systému ATLAS.

Při vystavování BHT referencí se musí zohlednit více kritérií, než u ZAPP referencí. BHT reference se vystavují složitějším způsobem, protože se musí brát v úvahu i minimální množství, zároveň při vystavování BHT referencí u kontejnerů se

---

<sup>100</sup> Srov. Leitfaden für die AES-Zollanmeldung in der BHT

zbožím nebezpečným, se musí vyplňovat kromě údajů o nebezpečném zboží jako je „třída“ a UN kód, také údaje o tom, v kolika stupních se může vznítit nebezpečné zboží, další nutnou poznámkou je také označení třídy balení a přesně musí být udáno množství a typ balení.

### **5.3 Vystavování ZAPP referencí v praxi podle konkrétních dokladů**

Pro vystavení ZAPP referencí je nutné z provozního systému vytisknout seznam kontejnerů, u kterých se má vystavit tato reference, dále se vývozní doklady seřadí podle toho, jak jsou uvedeny kontejnery v pořadí na seznamu, jsou rozděleny podle toho, na který terminál do přístavu Hamburg přijíždějí. Seznam je tedy rozdělen na čtyři části – terminál Burchardkai, CTA, TCT a Eurogate. Seřazené doklady musí být zkontrolovány, o jaké vývozní doklady se jedná. Dále musí být zkontrolováno, zda k zásilce není dodáno více dokladů, pro ukončení přepravy v režimu vývoz je nutné veškeré dokumenty pomocí nahlašovacího kódu nahlásit, aby doklady mohly být v Hamburgu/Bremerhavenu ukončeny a tím celně propuštěny kontejnery k naložení na loď a propuštěny do režimu vývoz, tím je režim vývozu ukončen. Podkladem pro vystavení reference může být:

- A) klasický vývozní doklad VDD s označením EX
- B) klasický vývozní doklad VDD s označením CO
- C) T1
- D) T2L
- E) ATA Carnet

K tomu, aby mohlo být vystaveno ZAPP číslo, má společnost ČSKD INTRANS, s. r. o. vytvořený speciální program na vystavování těchto referencí, který byl vytvořen tak, aby byl propojený s celníci v přístavu Hamburg/Bremerhaven. Tento systém byl vytvořen v Brémách a následně představen v Praze společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. na podzim roku 2011. Systém by měl ulehčit práci a zlepšit dřívější spolupráci s celníci v Hamburgu. Přesto se pokusím o analýzu jednotlivých základních případů u vystavování referencí a o navržení některých řešení ke zlepšení tohoto systému.

Do systému se vždy uvádí základní údaje o vyváženém zboží z ČR, jedná se hlavně o název zboží, váhu, počet a balení, dále se uvádí údaje o kontejneru, zda se jedná o 20´stopý nebo 40´stopý kontejner. Uvádí se údaje o terminálu, na kterém je

kontejner v přístavu složen z vlaku (Burchardkai, CTA, CTT, Eurogate) a název lodi, dále přístav, do kterého připluje kontejner na námořní kontejnerové lodi a closing. Closing je speciální označení pro čas, do kterého musí být kontejner dodaný na terminál, např. když zákazník uvede do objednávky, že ložený kontejner má být na terminále do 12.3. do 22:00 je nutné poslat kontejner na exportním vlaku nejpozději tak, aby byl kontejner do tohoto času na daném terminále, musí se také brát v úvahu čas, který je potřeba na přetažení kontejneru z terminálu na terminál, pokud exportní vlak nenajíždí z nějakého důvodu na všechny 4 výše uvedené terminály. Pokud kontejner nestihne být do tohoto časového termínu přetažen, hrozí, že tento kontejner nebude naložen na plánovanou loď a to i přesto, že kontejnerová loď se v přístavu nachází. Je to kvůli tomu, že každý kontejner má předem zarezervované místo na lodi a nakládka kontejnerů z terminálu na loď musí probíhat průběžně a nelze čekat na dodání zpožděných kontejnerů. Někteří rejdaři zpoždění o pár minut tolerují. Všechny ZAPP reference musí být také vystaveny do closingu, pokud z nějakého důvodu není vystavena ZAPP reference, např. nedodáním potřebných dokladů zákazníkem, není kontejner naložen na loď a kontejner neodpluje, kontejner pak čeká na terminále v přístavu do té doby, dokud zákazník (speditér) s rejdařem nedohodne další plánovanou loď, na kterou má být kontejner naložen. Za prostoje kontejneru v přístavu si terminál účtuje skladné, které je pak následně přeúčtováno zákazníkovi.

Vystavování ZAPP reference není jednotné, vždy se musí zohlednit, o jaký přepravní dokument se jedná, u každého dokumentu se vystavuje ZAPP číslo jinak a to proto, že pokud je zboží dováženo pouze do EU, jedná se o doklad T2L a pokud je dovoz do třetích zemí, pak jde o klasický vývozní doklad VDD, existují i jiná specifika, kdy je vystaven doklad T1.

U vystavování ZAPP čísla u každého dokladu je důležité číslo kontejneru, váha a počet balení, tyto údaje musí být při uvádění do systému zkontrolovány a musí souhlasit, pokud nesouhlasí některé z údajů, musí se kontaktovat obchodní oddělení, které následně musí se svým zákazníkem, který poslal objednávku na přepravu kontejneru, prověřit, jaký správný údaj platí. Do systému Datatrans je uvedena vždy váha, která je uvedena na vývozním dokladu, po odeslání vypracované ZAPP reference, Celní úřad Hamburg kontroluje na základě dokladů údaje a porovnává je s údaji, které zadám do systému Datatrans, pokud se všechny údaje shodují a celníci nepovažují

zásilku v kontejneru za nijak zvláštní, dostane tato vystavená ZAPP reference označení zelenou barvu, což znamená, že je kontejner celně uvolněn a může být naložen na loď, celní uvolnění kontejner dostane také do termínu closingu. Pokud se celníkům údaje v celním systému s doklady neshodují, reference dostane červenou barvu, což je upozornění, že ZAPP reference není správně vystavená, nebo se některé údaje neshodují, systém Datatrans nahlásí chybu a ZAPP reference může být opravena a zpět odeslána pro posouzení, po dalším překontrolování a dobře provedené opravě, získá reference celní uvolnění.

Vývozní doprovodný doklad je doklad, který doprovází zásilku od nakládky až po dodání zboží na terminál ČSKD INTRANS, s. r. o. nebo se vystaví doklad na terminále společnosti. Dříve to ale fungovalo tak, že veškeré doklady musely být přepraveny fyzicky s exportním vlakem, kde byly dále předány, dnes se již nemusí všechny doklady posílat fyzicky, protože se zasílají elektronicky a jen se zpracují, na základě dokladů se vystaví ZAPP reference a dále jsou exportní doklady uloženy a archivovány ve společnosti.

#### **A) Vystavování ZAPP u klasického vývozního doprovodného dokladu EX (viz. příloha J)**

Jedná se o vystavování ZAPP referencí pro přepravy, kdy je zboží přepravováno z EU do třetích zemí.

U vývozního doprovodného dokladu (Ausfuhrbegleitsdokument) jsou nejdůležitější údaje o kontejneru, zboží, počtu balení a váze.

Dalším důležitým údajem, podle kterého je posuzována správnost vystavení Zapp, je MRN číslo, jedná se o čárový kód v pravém horním rohu dokumentu. MRN je zkratka označení Movement Reference Number. MRN číslo obsahuje 18 znaků, první 4 znaky označují rok vydání vývozního dokladu a zkratku země celního úřadu, která vývozní doklad vydala, zbytek jsou číslice, př. 12CZ1665002ZB3I5J0. Údaje o MRN se vyplňují v políčku AES. Pro to, aby mohla být reference Zapp celně uvolněna, je nutné správně uvést do systému Datatrans úplnost dokladu písmenem J (komplett Ja).

Při vystavování referencí systém Datatrans, který je svázán s celním programem v Hamburgu, zobrazuje všechny ZAPP reference, které mají status NRL nebo RLS. NRL znamená not released – neuvolněný, kontejner nedostal od celnice v Hamburgu celní uvolnění a nebude naložen na loď, systém Datatrans může ukázat o jakou chybu se

jedná, někdy se může jednat jen o chybu, kdy byl uveden omylem nějaký údaj, v těch komplikovanějších případech, musí zavolat referent celní deklarace na celnici do Hamburgu a zjistit, jaký problém se u reference vyskytl. Někdy se může jednat také o to, že v místě nakládky byl vydaný vývozní doklad a omylem byl vyplněn v místě nakládky na dokladu kód C400, to znamená, že pro vývoz zboží je nutné ještě doložit doklad CITES (povolení při vývozu jako potvrzení, že se nejedná o chráněný druh zvířat nebo rostlin, povolení vydává veterinární správa nebo rostlinná správa a se zásilkou musí být přepraven originál dokladu CITES až na místo určení. V tomto případě se pak musí oznámit zákazníkovi, aby nechal opravit vývozní doklad a údaj o C400 vymazal, pokud k přepravě zásilky, např. mokrosolených kůží není vyžadován doklad CITES.

RLS - znamená released – uvolněný, to je nejlepší případ, kdy údaje v systému Datatrans souhlasí s těmi údaji, které mají k dispozici celníci v Hamburgu.

- a) pokud je vystaven pouze jeden **vývozní doklad pro jeden kontejner**, je nutné uvést do systému písmeno J, které znamená, že toto MRN se vztahuje pouze na tento kontejner.
- b) Pokud máme k dispozici **více exportních dokladů k jednomu kontejneru**, zadává se do systému Datatrans úplně stejně, ale musí se zahrnout do reference všechny MRN čísla a to z toho důvodu, aby byly všechny na celnici Hamburg vzaty v úvahu a celně ukončeny, v případě, že se zapomene zadat, nebo zákazník nedodá některý z vývozních dokladů, je tento nenahlášený doklad neukončený a po nějaké době přijde od zákazníka dotaz nebo z Hamburgu dopis, ve kterém je uvedeno, že daný doklad MRN není ukončený. Celní úřad, který vydal toto VDD poté vyžaduje zaslat faxem doklad Bill of lading a vývozní doklad, na základě, kterých celní úřad v ČR doklad ukončí.
- c) Může nastat situace, kdy dostane referent celní deklarace z nakládky **jeden vývozní doklad, na kterém je více kontejnerů**, tzn., že jeden doklad je vystavený na více kontejnerů (viz. příloha K). Systém umožňuje nahlásit jednou referencí více kontejnerů najednou. V tomto případě se musí rozpočítat celková váha z VDD na celkový počet kontejnerů a všechny kontejnery uvést do reference, ke každému kontejneru je pak uvedeno to samé MRN.

- d) Vývozní doklad může být vystaven také na nebezpečné zboží, v takovém případě musí zákazník doložit IMO doklad<sup>101</sup>, ze kterého lze vyčíst, o jaký typ nebezpečného zboží se jedná, k tomuto určení slouží třída a UN kód. Tyto údaje musí být uvedeny v systému v políčku „Gefahrgut“ a také v políčku AES spolu s MRN číslem.

### **B) Vystavování ZAPP u klasického vývozního dokladu VDD s označením CO**

Vystavování ZAPP referencí je stejné jako u dokladu s označením EX, rozdíl je jen v tom, že vývozní doklad, který má označení CO, se týká zboží, které je z EU, ale pochází z provincie za mořem, která patří k EU.

### **C) Vystavování ZAPP u dokladu T1 (viz. příloha L)**

Doklad T1 slouží pro přepravu zboží z celního skladu, jde o zboží, které je pod celním dohledem. Důležitý je zde dočasný celní sklad, znamená to, že zboží je dovezeno, vyloží se v tomto skladu, zboží se dále neproclívá, dokud zákazník nebude sám chtít, jakmile zákazník bude chtít zboží rozvést, nechá si zásilku proclít. U dokladu T1 je důležité zadat do systému nejen údaje o zboží, váze, ale také údaje o odesílateli, příjemci a také MRN číslo, které je na tomto dokladu uvedeno. Veškeré údaje se zadávají do políčka „Zolldaten“ s nahlašovací kódem MIT, jedná se o doprovodný zasilatelský doklad (Versandbegleitsdokument).

### **Vystavování ZAPP u klasického vývozního doprovodného dokladu + T1**

Jde o speciální případ, kdy byl celníci vystaven nejen doklad T1, ale i klasický vývozní doklad, v tomto případě se jedná o tzv. „zastřešování“, kdy se musí nejprve vystavit první reference s údaji o vývozním dokladu (viz. vystavování ZAPP reference u klasického vývozního dokladu) a dále se vystaví druhá reference s údaji o T1 (viz. vystavování ZAPP u dokladu T1). Poslední třetí reference je ta, která tyto dvě vystavené reference zastřešuje, uvede se v ní číslo kontejneru a pouze se uvedou již vystavené dvě reference. Předpokladem, je že první a druhá reference musí být celně uvolněny, pak se může zaslat třetí reference, po uvolnění třetí reference je zákazníkovi zaslána pouze tato reference. Tento případ vystavování ZAPP reference je velmi složitý a proto lze počkat (v některých případech to jde) až doklad T1 bude ukončen, v případě, že je doklad T1 ukončený, lze vystavit ZAPP referenci pouze na vývozní doklad (viz. vystavování Zapp u klasického vývozního dokladu). To se ale může udělat pouze v případě, že je dostatek

---

<sup>101</sup> IMO – doklad, že se jedná o nebezpečné zboží

času na vytvoření reference. Je-li closing např. do dvou následujících dní a pokud se zjistí, že je nutné vystavit referenci ještě tentýž den, musí se reference vystavit podle výše zmíněného složitějšího postupu.

Někdy se může stát, že již uvolněná ZAPP reference při zastřešování zpětně zčervená (tzn., že hlásí problém), může se jednat o situace, kdy systém zpracuje referenci jako správnou a reference získá uvolnění, následně pak Celní úřad Hamburg zjistí, že MRN číslo na vývozním dokladu bylo ukončeno a stává se neplatné. V tomto případě je nutné nahlásit zákazníkovi, aby dodal platný doklad s platným MRN číslem. Pak je 1. referenci nutné stornovat a vystavit novou. Jakmile je vystavena nová reference pro vývozní doklad, musí se následně opravit i ta třetí poslední reference, která tyto dvě reference zastřešuje.

V případě některých nejasností, lze na Celní úřad Hamburg nafxovat pro posouzení doklady, které jsou k dispozici, důležité je, aby doklady byly vyplněny řádně se všemi náležitostmi.

#### **D) Vystavování ZAPP u dokladu T2L (viz. příloha M)**

Dokument T2L je doklad, u kterého se jedná o přepravu zboží pouze v rámci EU, nejde o zboží přepravované do třetích zemí, jak je tomu u vývozního dokladu VDD. V tomto případě na dokladu není uvedeno MRN číslo, ale do systému Datatrans se vyplňují do kolonky „Zolldaten“ pouze údaje o odesilateli, příjemci (adresa a stát), druhu a váze zboží, důležitý je zbožový kód, který určuje povahu zboží. Kód pro nahlášení této reference je EUB.

#### **E) Vystavování ZAPP u dokladu ATA Carnet**

Při vystavování reference u zásilky s dokladem ATA Carnet je důležité zaevidovat do reference také registrační číslo ATA karnetu. Jde o doklad, u kterého se zboží neproclívá, jen se na celním úřadu zaregistruje a pak odepíše z celního systému, když se vrací zpět, vystavuje se reference obdobně jako u přeprav s doklady T1, ale místo MRN se do příslušné kolonky uvede číslo celnice. Doklad ATA Carnet se vystavuje pro zásilky určené pro výstavy, nahlašovací reference se uskutečňuje pomocí kódu MIT. Doklad musí fyzicky zaslat odesílatel celnímu úřadu do přístavu Hamburg.

U ZAPP referencí probíhá v systému Datatrans proces uvolnění následovně: nejprve je po zaslání reference označeno políčko zaslání reference žlutou barvou, po získání ZAPP čísla, reference zezelená, to je známka toho, že se zdá být reference

vystavená v pořádku, za několik hodin získá i celní uvolnění a bude obsahovat dvě zelená označení (že je reference vystavena správně a ještě je uvolněna). V dalším případě může po zaslání reference vyskočit červené označení, po rozkliknutí dané reference zjistíme chybové hlášení. Existují ale případy, kdy reference zezelená, má i uvolnění a za nějakou dobu dostane červenou barvu a je zpět neuvolněná. V těchto případech se jedná o problémy popsané dále v kap. 5.6 (Důvody neuvolnění kontejnerů před naložením kontejnerů na loď).

V elektronickém vývozním hlášení<sup>102</sup> je elektronicky sdělena informace o druhu kontroly. Systém Datatrans tuto informaci předává společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. v hlášení, tím, že příslušná ZAPP reference, které se kontrola týká, zčervená. V některých případech, ale není přesně stanoveno, o jaký problém se zásilkou se jedná, pouze se společnost dozví při otevření dané reference, že má referent celní deklarace volat na Celní úřad Hamburg, který sdělí podrobnosti, v problémové referenci pak nalezneme příslušný kontakt na pracovníka ERICUS pro odbavení tohoto případu.

#### **5.4 Vystavení BHT referencí v praxi podle konkrétních dokladů**

Pro vystavení BHT referencí je také vytištěn seznam kontejnerů. Doklady se řadí podle terminálu CT1, CT2, NTB a pořadí na seznamu.

Vystavování BHT referencí je rozdílné podle toho, jaké doklady k zásilce máme k dispozici, lze vystavovat referenci na základě podkladů, kdy jsou k dispozici:

- A) klasický vývozní doklad VDD s označením EX pro jeden kontejner
- B) klasický vývozní doklad VDD s označením EX pro více kontejnerů
- C) více vývozních dokladů VDD s označením EX pro jeden kontejner
- D) T1
- E) T2L

---

<sup>102</sup> Elektronické vývozní hlášení znamená, že údaje o zboží, které je vyváženo je elektronicky zasláno na Celní úřad Hamburg, který dále informace zpracovává



**A) klasický vývozní doklad VDD s označením EX pro jeden kontejner** (viz. příloha N)

Jedná se o vystavování BHT referencí pro přepravy, kde je zboží přepravováno z EU do třetích zemí. U vývozního doprovodného dokladu (Ausfuhrbegleitsdokument) jsou nejdůležitější údaje o kontejneru, zboží, počtu balení a váze.

Dalším důležitým údajem, podle kterého je posuzována správnost vystavení BHT reference, je MRN číslo. Pokud je vývozní doklad VDD vystaven pouze na jeden kontejner je nutné uvést v políčku, zda je MRN kompletní, písmeno „J- komplett Ja“, tzn., že MRN č. se vztahuje pouze na tento jeden kontejner.

**B) klasický vývozní doklad VDD s označením EX pro více kontejnerů**

Jedná se o složitější případ než je tomu u referencí, které se vystavují pro přepravu do Hamburгу. Jde o to, že každý kontejner uvedený na VDD musí mít svou vlastní referenci, jde o složitý proces zadávání, kdy se musí vyplnit veškeré kolonky u všech kontejnerů stejně a u posledního kontejneru bude v políčku „Packstücke“ písmeno „J“, které znamená, že je již posledním kontejnerem balení kompletní (oproti předchozím referencím, které mají písmenko N = Komplett Nein). Celková váha na vývozním dokladu bude rozdělena v přesném poměru, pokud zákazník vysloveně nesdělí váhu pro jednotlivý kontejner.

**C) více vývozních dokladů VDD s označením EX pro jeden kontejner**

Zadávání do systému je úplně stejné jako u ZAPP reference, také zde se musí zahrnout do reference všechny MRN čísla, které ke kontejneru patří. V případě, že zapomene zákazník nějaký doklad VDD dodat, stává se nedodaný doklad nenahlášeným a tím pádem není ukončen z celního hlediska. Neukončený VDD doklad si pak musí nechat zákazník ukončit u celního úřadu, kde byl VDD doklad vydán, zákazník musí předložit pro ověření také doklad B/L.

**D) vystavení reference na základě dokladu T1** (viz. příloha O)

Při vystavení je nutné uvést také kromě základních informací o přepravované zásilce (jako u ZAPP reference) také číslo celnice (vždy se uvádí Celní úřad Bremerhaven). Pro bezproblémový proces pro vystavení je nutné zadat kód 3333N, který je nutné uvést právě v referenci pro zásilku, u které je vystaven doklad T1. Číslo MRN a zboží kód se také do reference musí uvést.

### **E) vystavení reference na základě dokladu T2L (viz. příloha P)**

Také při vystavování BHT reference můžeme vystavovat výjimečně společnou referenci pro více kontejnerů<sup>103</sup>, musí být splněna podmínka, že všechny kontejnery budou dodány do přístavu ve stejnou dobu a budou odplouvat na lodi společně. V případě, že by kontejnery nebyly přepraveny do přístavu Bremerhaven společně, nepluly by na stejné lodi, nesmí se pro více kontejnerů vystavit společná reference, ale pro každý kontejner musí být jedna reference. Jinak by celníci neuvolnili kontejnery k naložení na loď. U reference, která se vystavuje pro zásilku, kde je doklad T2L, je nutno uvádět do reference kód 3333G a zbožíový kód.

Celní uvolnění probíhá v rozmezí 15 minut až 12 hodin<sup>104</sup>, podle toho, zda jsou doklady již elektronicky dodané, nebo musí celní úřad prozkoumat nově zaslané doklady, celní uvolnění se provádí automaticky přes Zolltimer nebo ručně samotnými celníky.

Po uvolnění kontejnerů pro naložení na loď přesto mohou celníci přerušit dokončení celního procesu a to tím, že při kontrole zjistí, že MRN je již ukončené. V takovém případě pozastaví proces celního uvolnění (celní uvolnění tedy ztratilo platnost) a je nám systémem Datatrans nahlášena chyba tím, že se objeví v systému status INZ (Information Zoll), nebo ZUZ (Zollstatus zurückgesetzt). K tomu, aby byl znovu celní proces obnoven a došlo k uvolnění kontejneru, musí zákazník zaslat na celní deklaraci nový doklad s platným MRN č., reference s původním MRN číslem se stornuje a vystaví se nová s novým MRN č. (nejprve po potvrzení stornování chybné reference, se může zaslat nová reference) nebo stačí blokovanou referenci opravit a zaslat ji s kódem GZA – po změně MRN čísla.

Pokud při zadávání údajů do systému Datatrans nejsou údaje úplné nebo chybné, systém to rozpozná, to vede k tomu, že vystavená reference nedostane celní uvolnění a status RLS „Released“. U neúplných údajů bohužel neobdržíme žádné chybové hlášení k referenci BHT, ale musí se chyba zjistit otevřením reference.

Při přezkoumání celních dat, mohou vzniknout problémy, poté, co byl započat celní proces, porovnává systém ATLAS obsah MRN v BHT referenci v zaslaných AES datech systému Datatrans, opět s údaji od zákazníka v přístavní objednávce, systém

---

<sup>103</sup> Srov. Leitfaden für die AES-Zollanmeldung in der BHT

<sup>104</sup> Srov. Leitfaden für die AES-Zollanmeldung in der BHT

Datatrans při nějakém problému zašle chybové hlášení se statusem MOB, jedná se o problémy uvedené v kap. 5.7.

## 5.5 Kontrola již vystavených ZAPP a BHT referencí

Po vystavení ZAPP reference je možné na internetových stránkách DAKOSY<sup>105</sup> [www.dakosy-direct.de/zappreferenz/](http://www.dakosy-direct.de/zappreferenz/) prověřit aktuální status reference, např., zda je či nebyla vystavena reference ke kontejneru zákazníkem a zda je již kontejner se zbožím uvolněn. Na těchto stránkách lze prověřit B-Nummer, Z-Nummer, S-Nummer, dá se také zjistit podle čísla kontejneru. V některých případech se i stane, že si ji zákazník nechá referentem vystavit od naší společnosti, přestože je již vystavená, program poté reference nahlásí, že je již k tomuto kontejneru reference vystavena a musí se na těchto internetových stránkách prověřit, zda ji opravdu vystavil někdo jiný.

Na těchto internetových stránkách lze prověřit jednotlivé níže uvedené statusy o zásilce. Pro terminály Eurogate v přístavu Hamburg a Eurogate v přístavu Bremerhaven slouží:

[http://www.eurogate.de/containerinfo/state/show?\\_state=ae9uxn7dnd6r&\\_unique=1uy5n9n7b0cjz&\\_transition=public.start](http://www.eurogate.de/containerinfo/state/show?_state=ae9uxn7dnd6r&_unique=1uy5n9n7b0cjz&_transition=public.start)

Pro terminály Burchardkai, CTA, CTT v přístavu Hamburg slouží internetový odkaz:

<https://coast-preview.hhla.de/coast/displayhome.jsf>

Prověřuje se:

- příjezd zásilky na terminál, tzv. Gate-In
- opuštění zásilky z místa, kde bylo dodáno tzv. Gate-Out
- naložení kontejnerové zásilky na námořní loď tzv. LADE-Ist

Toto jednoduché hlášení umožňuje automatizované řízení celých procesů souvisejících s uvolněním kontejnerů a umožňuje tím nejrychlejší nakládání na loď a odbavování kontejnerů, zároveň tento systém umožňuje potvrzení vývozu do třetí země a potvrzení o ukončení procesu pro vývoz v ATLAS systému.

Stejně údaje o lodi, přístavu, terminálu, názvu zboží, váze, počtu balení a o velikosti kontejneru, které se zadávají do systému Datatrans, zasílá pracovník oddělení

---

<sup>105</sup> Jedná se o datový centrální komunikační systém celnice Hamburg

„rail operating“ (RO) do Hamburgu do systému HABIS, aby získal HAE číslo, vystavuje se pro zásilky, u kterých je vystaven doklad T1 nebo T5. Spolu s originálním dokladem se číslo předá na celní úřad, kde je doklad ukončen, nebo si Celní úřad Hamburg vyžádá celní kontrolu.

Po vystavení ZAPP/BHT referencí jsou vystavené reference kopírovány do provozního systému PS2, jakmile jsou všechny reference nakopírovány do systému, zašle referent celní deklarace na obchodní oddělení informaci, že jsou ZAPP/BHT reference k příslušnému vlaku hotové, tzn. odešle tzv. „departure“. U kontejnerů (referencí), ke kterým chybí doklad v elektronické podobě, se požádá o doklad.

## **5.6 Problémy neuvolnění ZAPP referencí**

### **5.6.1 Důvody neuvolnění kontejnerů před naložením kontejnerů na loď**

- jedním důvodem může být, že celníci v Hamburgu nesouhlasí s povahou zboží a samotné MRN číslo na vývozním doprovodném dokladu nestačí. Celníci si vyžádají zaslání obchodních faktur a packing listů, aby mohli lépe definovat druh a povahu zboží, chtějí vždy tyto doklady nafxovat. Po kontrole dokladů, dostane ZAPP reference zpět uvolnění
- dalším důvodem může být neplatný vývozní doklad (stornovaný doklad VDD), systém Datatrans pozná, pokud se jedná o neplatné MRN číslo (nebo špatně zadané MRN číslo do systému), v tomto případě musí referent celní deklarace kontaktovat pracovníka na zákaznickém oddělení, sdělit mu tuto informaci a ten požádá zákazníka o nový vývozní doklad se správným číslem
- dalším důvodem může být situace, kdy je vývozní doklad sice platný, ale již byl ukončený příslušnou celníci, která ho vydala, tzn., že číslo MRN již neplatí a musí se referent obrátit na zákaznické oddělení, aby vyžádalo od zákazníka nový platný doklad s platným MRN číslem. Původní reference se špatným MRN musí být stornována a po potvrzení storna, může být vystavena nová ZAPP reference s novým MRN číslem.

### 5.6.2 Situace, kdy nejsou kontejnery naloženy na loď

- zadržení kontejneru celníky, kteří chtějí provést kontrolu zboží, ta se provádí tzv. rentgenem, kdy je kontejner dopraven na určité místo, celý kontejner je prosvětlen rentgenem a je zkontrolován obsah zásilky. Systém Datatrans při zadržení kontejneru celníky automaticky nahlásí tuto skutečnost, tím, že daná ZAPP reference zčervená, po otevření reference můžeme zjistit, že se jedná o kontrolu CPA<sup>106</sup>, tedy rentgen „Containerprüfanlage“. Pokud je provedena kontrola ze strany celníků, je kontejner propuštěn a může být přepraven zpět na terminál. Většinou kontejner nestihne být díky tomuto zdržení naložen na plánovanou loď, proto musí zákazník uvést novou loď a původní ZAPP reference musí být stornována a vystavena nová reference se stejnými údaji, pouze s novým názvem lodi. Po odeslání nové reference se opět čeká na uvolnění této nové reference a po uvolnění celníky opět získá nová reference status RLS, tedy Released – uvolněn. Reference je zelená a může být odeslána zákazníkovi jako potvrzení, že režim vývozu je ukončen. Kontejner může být bez problémů naložen na nově plánovanou loď a být přepraven do dalšího přístavu
- další problém může být špatně uvedená váha, kterou zákazník nesprávně uvedl do své objednávky. Na nakládce, kde se zboží nakládalo, bylo naloženo více nebo méně zboží a váha nesouhlasí s plánem. Vzhledem k tomu, že jsou doklady VDD s objednávkami kontrolovány, těmto chybám, které by znamenaly neodplutí kontejnerů, se předchází.

### 5.7 Problémy neuvolnění BHT referencí

- zákazník zadá špatné údaje o názvu lodi, přístavu doplutí nebo rejdaři do objednávky, systém špatně nahlášenou kombinací lodění nenalezne, musí se informovat zákazník, že dané lodní spojení neexistuje, zákazník pak musí nahlásit správný přístav, nebo opravit název lodě. V případě, když zákazník

---

<sup>106</sup> V případě, že si celníci vyžádají kontrolu kontejneru nfaxují společnosti formulář, který se musí vyplnit a zpět zaslat na celní úřad vyplněný (viz. příloha č. Q), také je nutné nfaxovat na celní úřad příslušné doklady jako je Bill of lading a faktury.

tvrdí, že údaje o lodění, které uvedl v objednávce, jsou opravdu bez chyby a v našem systému Datatrans se tyto údaje nenachází, je možné, že zatím nenahlásil rejdař data do přístavního systému, ze kterého systém Datatrans čerpá informace. Pokud zákazník potvrdí správnost jeho zadaných údajů, potvrzuje si referent celní deklarace správnost údajů na internetových stránkách DBH <http://kis.dbh.de/index.php?id=631> (jde o lodní informační systém), kde je možné nalézt podle názvu lodě a přístavu dopluti tzv. SIS číslo, které zahrnuje veškeré informace o lodi, přístavu, terminálu a rejdaři a musí se v takovém případě údaje o lodění vystavit v systému ručně.

- počet balení, které bylo uvedeno v přístavní objednávce, nesouhlasí s údaji uvedenými v MRN č. uvedeném vývozcem
- nesouhlasí hrubá váha uvedená v přístavní objednávce s údaji, které obsahuje MRN číslo.
- neplatné MRN číslo<sup>107</sup>
- neplatné celní číslo TIN<sup>108</sup>

Veškeré chyby musí být co nejrychleji opraveny a v případě, že není jasné z hlášení, o jakou chybu se jedná, je nutné okamžitě zavolat na Celní úřad Bremerhaven a poradit se, jakým způsobem se dá reference opravit. V některých případech se jedná o jednoduché případy opravy, přesto je v systému Datatrans oznámení, že je nutné volat celní úřad a danou referenci při opravě nelze stornovat, problém se musí nejprve projednat s celníci, která následně referenci uvolní k tomu, aby se mohla stornovat a teprve pak může být vystavena nová se správnými údaji.

## **5.8 Návrh na zlepšení u procesu ukončení přepravy v režimu vývoz (při vystavování ZAPP a BHT referencí)**

U problematiky ukončení režimu vývoz se zatím setkáváme s tím, že systém nás informuje o chybách (např. u chybně zadaných informací – chybné číslo kontejneru, datum odjezdu lodi, MRN atd.) tím způsobem, že u špatné reference se objeví červené

---

<sup>107</sup> V takových případech se objeví v referenci chybové hlášení „že se má opravit MRN číslo platným a správným MRN číslem a zaslat opět referenci se statusem GZA, který slouží k opravě MRN čísla.

<sup>108</sup> Jedná se o číslo, které je přiděleno celním úřadem, slouží jako registrační číslo a potvrzení toho, že smí společnost vystavovat ZAPP a BHT reference, toto číslo obsahuje 7 čísel

políčko. Tím je znázorněno, že se jedná o nějaký problém, který je třeba vyřešit. Tuto červenou referenci je potřeba nejprve otevřít a otevřením reference zjistit o jakou chybu se konkrétně jedná. Popřípadě zjistíme, že se má volat na celní úřad do Hamburгу/Bremerhavenu a zeptat se, proč celníci tento kontejner zadrželi. Po opravě je zaslána reference a vrátí se odpověď již se správnými údaji. Chybové hlášení tzv. „Rückmeldungen“ jsou hlášeny z DAKOSY (pro ZAPP), tak z DBH (pro BHT), ale bohužel ne stejnou měrou, každý systém generuje chyby jinak. U DAKOSY se provádí kontrola čísla kontejneru a referent celní deklarace obdrží hlášení, pokud je chybně uvedeno. U DBH, pokud je zaslána reference se špatným číslem kontejneru, se tato kontrola neprovádí, a proto je potřeba číslo kontejneru zadávat s velkou pečlivostí. Zpětná hlášení z obou systémů se u jednotlivých objednávek v systému společnosti, která nám vytvořila systém Datatrans objevují a jsou tedy určitým způsobem viditelná.

I přesto by se tento program dal zlepšit. Návrh na zlepšení v oblasti vystavování ZAPP a BHT referencí by byl v tom, že by mohlo být v systému nastaveno, že v případě chybné reference by nejen zčervenala špatná reference, ale také by vyskočila výstražná alarmující tabulka s chybovým hlášením. Dosud to totiž funguje tak, že reference pouze zčervená, je to sice dobře viditelné, ale reference se vystavují jedna za druhou a během dne jich je vystaveno velmi mnoho. Reference musí být zpětně prohlíženy a vyhledávány, vždy se prohlíží reference např. 2x denně. Již několikrát se při práci stalo, že se ráno žádná chybná reference nenašla a některá reference zčervenala až odpoledne. Jako návrh na řešení by mohlo být, aby při každé špatné referenci vyskočila chybová hláška ve formě tabulky a nedocházelo k tomu, že velmi starou referenci, která zčervená za několik dní, by byla snáze přehlédnutelná při velkém počtu vystavených referencí.

Bylo by vhodné požádat společnost, která vytvořila program Datatrans a projednat s ní modernizaci systému a tento návrh na zlepšení. Další návrh na zlepšení je ten, že by měl systém rozpoznat u neúplných údajů zadané reference, kde některé údaje chybí. Bohužel referent neobdrží žádné chybové hlášení k referenci BHT. Pokud by systém uměl hlásit, že některé údaje nesouhlasí, mohla by tak společnost předejít vzniklým vícenákladům, které vzniknou v přístavu nenaloděním kontejneru. Jedná se např. o takové chyby, jako jsou špatně uvedená váha, typ kontejneru. Celní úřad v Bremerhavenu kontroluje elektronické údaje s údaji, které jsou uvedené v systému Datatrans. Pokud se zjistí, že nesouhlasí váha nebo dojde k tomu, že se neuvolní

kontejner k nakládce na loď a systém Datatrans v případě BHT referencí tyto špatně uvedené údaje neumí odhalit, popř. je zjistí referent celní deklarace (dále jen referent CD), až když zavolá obchodní referent na oddělení celní deklarace, že tento kontejner (reference) nedostal uvolnění, v takovém případě se musí obratem zjistit, který údaj je špatně zadaný, popř. zavolat na Celní úřad Bremerhaven, aby sdělili, o jaký problém se jedná. V systému Datatrans jsou jednotlivé reference uvolňovány postupně, buď podle toho, jak jsou vystavovány, nebo podle toho, jak spěchá uvolnění kontejnerů. Někdy se stává, že celní úřad má dostatek času na to, uvolnit vystavené reference, jenže v případě, kdy mají být dané vystavené reference uvolněné ten den, již není tak jisté, zda je nějaký problém v referenci (a proto není uvolněná) nebo ještě není uvolněná z důvodu, že na uvolnění celníci pracují. Seznam referencí se musí kontrolovat ráno, popř. odpoledne, aby referent CD zjistil, zda jsou vystavené reference již uvolněné. Může se ale stát, že ráno již uvolněné reference během dne zčervenají a referent CD to zjistí až odpoledne při odpolední kontrole. V tomto případě je návrhem na zlepšení, aby jakmile dojde k zablokování a neuvolnění některé reference, byl referent CD informován nějakým zřetelným upozorněním, např. také ve tvaru tabulky s hlášením o chybě, která by se v systému okamžitě zobrazila. Vzniklou chybu by pracovník mohl okamžitě řešit a nedocházelo by ke komplikacím a zdržení, které vznikají tím, že se na danou chybu přijde později. V takových případech se stává, i když je chyba odstraněna, že reference je později opravena a kontejner nemůže být naloděn, vzniká skladné, které pak zákazník nechá přeúčtovat jen z toho důvodu, že referent CD přišel pozdě na chybu. Těmto případům by se mohlo zabránit, pokud by včas systém na chybu výrazně upozorňoval. Dalším problémem, který může vzniknout a je nutné ho rychle vyřešit je informace o tom, že Celní úřad Hamburg nebo Bremerhaven zadržel kontejner a vyžádal si kontrolu kontejnerové zásilky. Hlášení o jakou kontrolu se jedná, lze najít také v hlášení v systému Datatrans, ale až po kontrole a po otevření samotné reference. Systém Datatrans sice nahlásí chybu konkrétněji, že zčervená celý řádek dané reference, ale v případě starších případů, na chybu nemusí referent CD přijít, pokud nekontroluje reference hodně zpětně. Při vystavování ZAPP nebo BHT referencí by společnosti opravdu pomohla modernizace systému, kdyby v případě nějakého chybového hlášení byl celní deklarant výraznějším způsobem informován. Referent CD je sice informován ze systému, že je nutno provést kontrolu v přístavu, ale tím, jak se vystavuje mnoho



referencí denně, je velmi složité ručně vyhledávat v tak velkém množství zpětně, jestli některé reference mají nebo nemají hlášení o kontrole. Zatím to referent CD zjistí po několikahodinovém intervalu. Nejde jen o to, že se zákazníkovi nahlásí problém s jeho kontejnerem, který musí být přepraven na kontrolu, ale celníci v přístavu často požadují, aby oddělení celní deklarace dodalo nějaké doklady (faktury obchodní, packing listy – balící listy) a případně, že na tuto informaci přijde referent CD pozdě, může se stát, že našeho zákazníka nezastihne v pracovní době a kontrolní proces se zdrží. Kontrola bude posunuta a nestihne se kontejner rychle přepravit na původní terminál, na kterém by měl být naložen na loď. V takovém případě pak zákazník musí naplánovat s rejdařem nový termín odplutí a naložení zásilky na jinou loď.

Další možností, jak vylepšit systém upozorňování na chyby, je možnost doplnit stávající systém o funkcionalitu zasílání e-mailů. V případě vzniklé chyby by program Datatrans sám odeslal zprávu referentovi CD okamžitě, jak by se chyba vyskytla.

## ZÁVĚR

Význam kombinované přepravy se neustále zvyšuje, vytvořením dobře fungujícího systému lze dosáhnout lepší kooperace mezi jednotlivými druhy doprav. Výsledkem je odlehčení silniční infrastruktury, snižování počtu nehod a zatěžování životního prostředí. V rámci EU má ochrana životního prostředí velký význam. Přestože význam kombinované přepravy neustále roste, lze přesto zaznamenat, že stále je o silniční přepravu velký zájem, tato nerovnoměrnost je způsobena tím, že veškeré druhy dopravy se lépe přizpůsobily potřebám dnešní moderní ekonomiky. Důsledkem toho je nárůst silniční přepravy v celé EU. V rámci EU má přesto kombinovaná doprava velký význam, protože ekologizace dopravy patří mezi podporované a důležité programy v rámci EU. Je velká snaha o regulaci nadměrného růstu silniční dopravy a podporuje se větší využití železniční dopravy, aby se odlehčilo silniční infrastruktuře. Velký význam kombinované přepravy lze vysvětlit tím, že překládka zboží je urychlena díky paletizaci, při přepravě zboží v kontejnerech se snižuje riziko poškození, objem nákladní dopravy po železnici stále roste. Tím, že se hodně využívá silniční doprava, je zároveň velký zájem o železniční dopravu, kvůli komplikacím, které vznikají přetížením silničních komunikací, např. na hraničních přechodech.

Vstupem ČR do EU skončila pro celní správu její základní dlouholetá činnost, která byla prováděna na státních hranicích a díky změnám v některých zákonech získala nové kompetence. Prioritní úkoly celní správy jsou ze zákona výběr cla, správa ekologických a spotřebních daní. Mezi druhotné úkoly patří kontrola stánkového prodeje, placení mýtného v oblasti kamionové přepravy, kontrola dálničních známek a přetíženosti nákladu. V rámci druhotných úkolů se provádí pouze zjištění o porušení pravidel, je sepsán zápis, který je odeslán dalším orgánům, které spravují konkrétní agendu, jedná se o živnostenské úřady, dopravní policii, atd.. Podle mého názoru by měla celní správa znatelně omezit druhotné úkoly a měla by se věnovat svým prioritním úkolům, kterými jsou výběr cla, ekologických a spotřebních daní.

Zavedení zjednodušeného postupu u proclívání veškerých importních zásilek by v komunikaci mezi společností ČSKD INTRANS, s. r. o. a celním úřadem bylo velkým přínosem. Znamenalo by určité ulehčení pro společnost, komunikace by probíhala elektronickou formou a všechny podklady na proclení by se nemusely podávat fyzicky

na celní úřad. Vystavení celních podkladů doposud probíhá stále elektronicky a zároveň se musí doklady ještě s tímto navrženým celním režimem zanést na celní úřad. Celní úřad zpracuje podklady a potvrdí propuštění zboží do volného oběhu. Pokud by se zavedl zjednodušený postup u všech importních zásilek a společnost by mohla vystavovat veškeré podklady jako „schválený dovozce“, nemusela by fyzicky nosit podklady na celní úřad. Znamenalo by to pro společnost úsporu nejen času, ale i financí. Navrhují zlepšení dosavadních zaběhnutých postupů o možnost zasílání navrženého celního režimu v elektronické formě včetně dalších potřebných podkladů.

Při vystavování ZAPP nebo BHT referencí, které jsou nutné při odbavení v režimu vývoz, by společnosti velmi pomohlo, kdyby v případě chyby, byla výraznějším způsobem systémem o této chybě informována. Jde hlavně o to, jakmile některá reference nezíská uvolnění a zčervená, bylo by žádoucí, aby se o problému dozvěděl referent celní deklarace okamžitě, např. hláškou ve formě alarmující tabulky nebo ve formě e-mailu. To by pomohlo společnosti rychle a bez průtahů aktuální problém ihned řešit nejen s obchodním oddělením, ale operativně jednat o problému s celníci v Německu. Bylo by žádoucí požádat dodavatele systému Datatrans o vylepšení dosavadního systému ohledně upozornění na vzniklé chyby.

## SEZNAM ZKRATEK

B/L – Bill of lading

CD – celní deklarace

CIM – zkratka používaná pro nákladní železniční list

CÚ – celní úřad

HS kód – zbožíový kód

JSD – jednotný správní doklad

KP – kombinovaná přeprava

KPL – interní označení průvodního dokladu k zásilce po silnici, jde o tzv. kontejnerový přepravní list

NCTS – elektronický celní systém EU

RO – oddělení Rail Operating

SCP – souhrnné celní prohlášení

T1 – tranzitní průvodní celní doklad ke kontejneru

VDD – vývozní doprovodný doklad

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- NOVÁK, J., „*Kombinovaná přeprava*“, Institut Jana Pernera, o. p. s.
- KLÍNSKÝ, P., „*Ekonomika mezinárodního obchodu*“, Praha 1, Fortuna, 1998, ISBN 80-7168-582-2
- HOLMAN, R. „*Ekonomie*“ 5. Vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, ISBN 978-80-7400-006-5, str. 118
- BENDA, V., TOMÍČEK, M: „*DPH u intrakomunitárních dodávek a dovozu a vývozu zboží*“, 2. vydání, Praha: Nakl. Polygon, 2007, ISBN 978-80-727-3141-1, str. 73
- PEŠTOVÁ, S., ROTPORT, M., *Stručný slovník ekonomických pojmů*, Praha: Fortuna, ISBN 80-7168-487-2
- Buchholz, J, Clausen, U, Vastag, A.: „*Handbuch der Verkehrslogistik*“, Springer DE, 1998, ISBN 3-540-64517-9
- Ryglová, K., Burian, M., Vajčnerová, I.: „*Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*“, Grada Publishing, a. s., 2011, ISBN 978-80-247-4039-3, str. 93
- KALINSKÁ, E. a kolektiv:, „*Mezinárodní obchod v 21. Století*“, Praha: Grada Publishing, a. s., 2010, ISBN 978-80-247-3396-8
- Žemlička, L., „*Celní zákon a předpisy související v praxi*“, Nakladatelství ANAG, 2002, ISBN 80-7263-136-5
- Zikánová, M., „*Bakalářská práce – Kombinovaná přeprava*“, UJAK v Praze, 2010-2011, str. 24
- NEUMANN, P., ŽAMBERSKÝ, P. JIRÁNKOVÁ, M., „*Mezinárodní ekonomie*“, Praha: Grada Publishing, a. s., 2010, ISBN 978-80-247-3276-3, str. 38
- SCHÜTT, R., „*Import-Export Business, Praktiker-Handbuch für Einstieg in den internationale Handel mit den interessantesten Informations- und Bezugsquellen weltweit*“, 5. Auflage 2011, ISBN 978-3-9800299-0-2, S. 201
- SCHÜTT, R., „*Erfolgreich als Exporteur, Das Praktiker-Handbuch für den erfolgreichen Aufbau des Exportgeschäftes*“, Schütt Verlag, ISBN 978-3-9800299-4-0
- Zákon č. 13/1993 Sb., Celní zákon
- Zákon č. 337/1992 Sb. o správě daní a poplatků
- Nařízení Komise (EHS) č. 2454/93: Prováděcí předpis k Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (dále jen „Celní kodex“)

**Směrnice a časopisy:**

České dráhy, a. s., Odbor nákladní dopravy a přepravy: „Průvodce nákladní přepravou

ČD – brožura 22. Kombinovaná doprava ČD, Olomouc, JERID, spol. s r. o., říjen 2005

Port of Hamburg liner services, Hamburg 2009/2010

Port Guide Rotterdam, Moerdijk and Dordrecht

World Cargo news, March 2010, page 30

Hafen Hamburg Marketing e. V., „Port of Hamburg, liner services“, 18. Jahrgang

Interní podklady společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o.:

Směrnice pro oddělení celní deklarace společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. – celní deklarant

Směrnice pro oddělení celní deklarace společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. – referent celní deklarace

Interní podklady přístavu Hamburg, Bremerhaven: přístavní systém Dakosy

Závazná pravidla pro vytváření ZAPP referencí:

Verbindliche Regeln für die Eingabe zollrelevanter Daten des Hafendatensatzes in ZAPP, Hauptzollamt Hamburg-Hafen, Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus, Hamburg, im Januar 2011

Závazná pravidla pro vytváření BHT referencí:

Leitfaden für die AES-Zollanmeldung in der BHT

**Internetové stránky:**

Přístav HHLA Hamburk, dostupné z [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)

Přístavní stránky:

[www.dakosy-direct.de](http://www.dakosy-direct.de)

[http://www.eurogate.de/containerinfo/state/show?\\_state=ae9uxn7dnd6r&\\_unique=1uy5n9n7b0cjz&\\_transition=public.start](http://www.eurogate.de/containerinfo/state/show?_state=ae9uxn7dnd6r&_unique=1uy5n9n7b0cjz&_transition=public.start)

<https://coast-preview.hhla.de/coast/displayhome.jsf>

Celní správa: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/Stranky/default.aspx>

Profil společnosti ČSKD INTRANS, s. r. o. [online]. Praha: [cit. 2012-11-18]. Dostupné na WWW: <http://www.intrans.cz/profil/o-spolecnosti.html>

Ministerstvo dopravy ČR [online]. Praha: [ cit. 2012-11-27]. Dostupné na WWW: <http://www.mdcr.cz/en/Railway+Transport/combined+transport/default.htm>

ČD Cargo [online]. Praha: [cit. 2012-11-29]. Dostupné na WWW: <http://www.cdcargo.cz/produkty-a-sluzby/intermodalni-preprava/-51/>

ČD Cargo [online]. Praha: [cit. 2012-11-27]. Dostupné na WWW: <http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/-74/>

Kombiverkehr [online]. Deutschland: [cit. 2012-11-30]. Dostupné na WWW: [http://www.kombiverkehr.de/web/Deutsch/Startseite/Wissen/Kombinierter\\_Verkehr/](http://www.kombiverkehr.de/web/Deutsch/Startseite/Wissen/Kombinierter_Verkehr/)

Fakulta dopravy ČVUT [online]. Praha: [cit. 2012-11-28]. Dostupné na WWW: <http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/clanky.html>

Fakulta dopravy ČVUT [online]. Praha: [cit. 2012-11-29]. Dostupné na WWW: <http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/pojmy.html>

Celní správa [online]. Praha: [cit. 2012-12-02]. Dostupné na WWW: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/tranzit-spolecenstvi-a-spolecny-tranzitni-rezim.aspx>

Jihočeská hospodářská komora [online]. Praha: [cit. 2012-11-29]. Dostupné na WWW: <http://www.jhk.cz/sluzby-jhk/ovovatelisk-sluzby/121-certifikty.html>

Dopravní noviny [online], Praha: [cit. 2012-11-18]. Dostupné na WWW: <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/kontejnerovy-terminal-v-brne-ceka-vyrazny-rozvoj>

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Dodací podmínky INCOTERMS .....	I
Příloha B – Kontejnerová loď Emma Maersk .....	V
Příloha C – Typy kontejnerů .....	VII
Příloha D – Členění a velikosti kontejnerů .....	IX
Příloha E – Kontejnerový přepravní list .....	X
Příloha F – Procesní schéma importních přeprav .....	XI
Příloha G – Doklad s označením IM .....	XII
Příloha H – Procesní schéma exportní přepravy .....	XIII
Příloha I – Vývozní doprovodný doklad .....	XIV
Příloha J – Vystavená ZAPP reference podle dokladu VDD .....	XVI
Příloha K – Vystavená ZAPP reference podle dokladu VDD – více kontejnerů .....	XVII
Příloha L – Vystavená ZAPP reference podle dokladu T1 .....	XVIII
Příloha M – Vystavená ZAPP reference podle dokladu T2L .....	XIX
Příloha N – Vystavená BHT reference podle dokladu VDD .....	XX
Příloha O – Vystavená BHT reference podle dokladu T1 .....	XXI
Příloha P – Vystavená BHT reference podle dokladu T2L .....	XXII
Příloha Q – Informace o kontrole CPA .....	XXIII
Příloha R – Kladené otázky .....	XXIV



# PŘÍLOHY

## Příloha A – Dodací podmínky INCOTERMS



Podmínky se člení podle skupin:

- **Skupina E**

„Ze závodu“ EXW (ex works)



Tato podmínka upravuje povinnost prodávajícího dodat kupujícímu zboží ve svém závodě, kupující hradí náklady na nakládku zboží ze závodu a hradí dovozní clo. Prodávající není zodpovědný za nakládku zboží ve skladu.

- **Skupina F**

„Vyplaceně dopravci“ – FCA (Free Carrier)



Prodávající má povinnost dodat celně odbavené zboží k dispozici dopravci, kterého určí kupující na předem stanovené místo.

„Vyplaceně k boku lodi“ – FAS (Free Alongside Ship)



Prodávající dodá zboží k boku lodi v přístavu nalodění a kupující nese od tohoto okamžiku náklady za ztrátu, popř. poškození zboží.

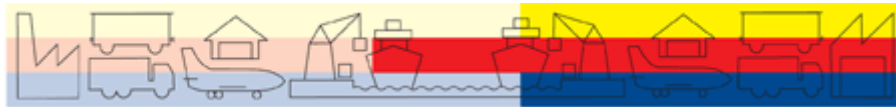
„Vyplaceně loď – FOB“ (Free on Board)



Rizika přecházejí nad zábradlím lodi a to v případě, kdy se nakládá zboží na loď. Po přeložení na palubu loď, nese rizika ztráty a poškození kupující.

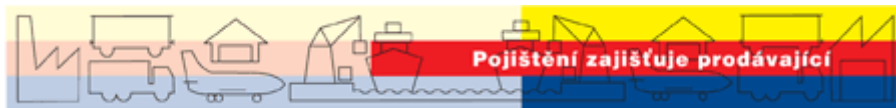
- **Skupina C**

„Výlohy a dopravné placeno“ – CFR (Cost and Freight)



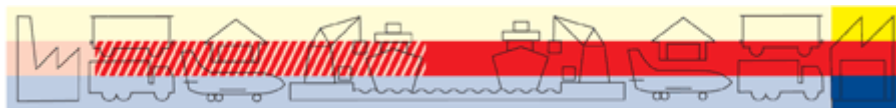
Prodávající dodá zboží přes zábradlí lodi a hradí náklady spojené s přepravou zboží do příslušného terminálu, kupující hradí všechny náklady z přístavu vylodění.

„Výlohy, pojistné, dopravné placeny“ – CIF (Cost, Insurance and Freight)



Prodávající je povinen dodat zboží přes zábradlí lodi v přístavu nalodění, prodávající platí náklady za přepravu do sjednaného přístavu, prodávající dále musí obstarat námořní pojištění pro případ poškození zboží nebo ztráty. Např., pokud je uvedeno v podmínkách CIF Hamburg, v praxi to znamená, že je doprava do Hamburgu v ceně zboží, výše cla se počítá podle faktury.

„Dopravné placeno do“ – CPT (Carriage Paid to)



Rizika přecházejí v místě předání zboží danému dopravci. Prodávající dodá zboží dopravci, hradí náklady a přepravné do místa určení, rizika ztráty a poškození zboží nese kupující.

„Dopravné a pojistné placeno do“ – CIP (Carriage and Insurance Paid to)



Prodávající dodá zboží jmenovanému dopravci, hradí náklady za přepravu do místa určení a nebezpečí ztráty a poškození zboží při předání dopravci, přechází na kupujícího. Prodávající zajistí pojištění, které kryje kupujícího v případě rizika poškození zboží.

- **Skupina D**

„S dodáním na hranici“ – DAF (Delivered at Frontier)



Prodávající dodá zboží kupujícímu na dopravním prostředku nevyložené na ujednaném místě a místě před celní hranicí sousední země.

„S dodáním z lodi“ – DES (Delivered ex Ship)



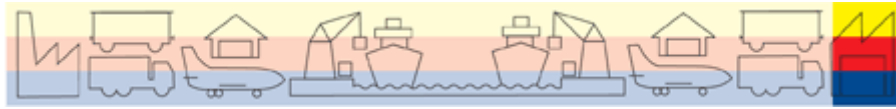
Náklady a rizika přechází na palubě lodi v přístavu vylodění, tj. před celní hranicí země. Prodávající dodá zboží určené pro dovoz k dispozici kupujícímu v ujednaném přístavu a prodávající nese veškeré náklady a nebezpečí spojená s dodáním zboží do přístavu určené před jeho vykládkou.

„S dodáním na nábreží“ – DEQ (Delivered es Quay)



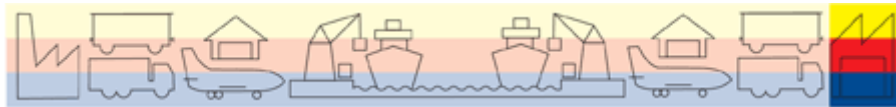
Prodávající dodá zboží kupujícímu neodbavené pro dovoz na nábreží v ujednaném přístavu. Prodávající nese všechna nebezpečí a náklady spojené s dodáním zboží do přístavu.

„S dodáním bez placení cla“ – DDU (Delivered Duty Unpaid)



Prodávající dodá zboží kupujícímu, celně neodbavené v dovozu, zboží je nevyložené z dopravního prostředku v místě určení. Kupující nese veškeré náklady a nebezpečí zaviněná jeho opomenutím při včasném odbavení zboží pro dovoz.

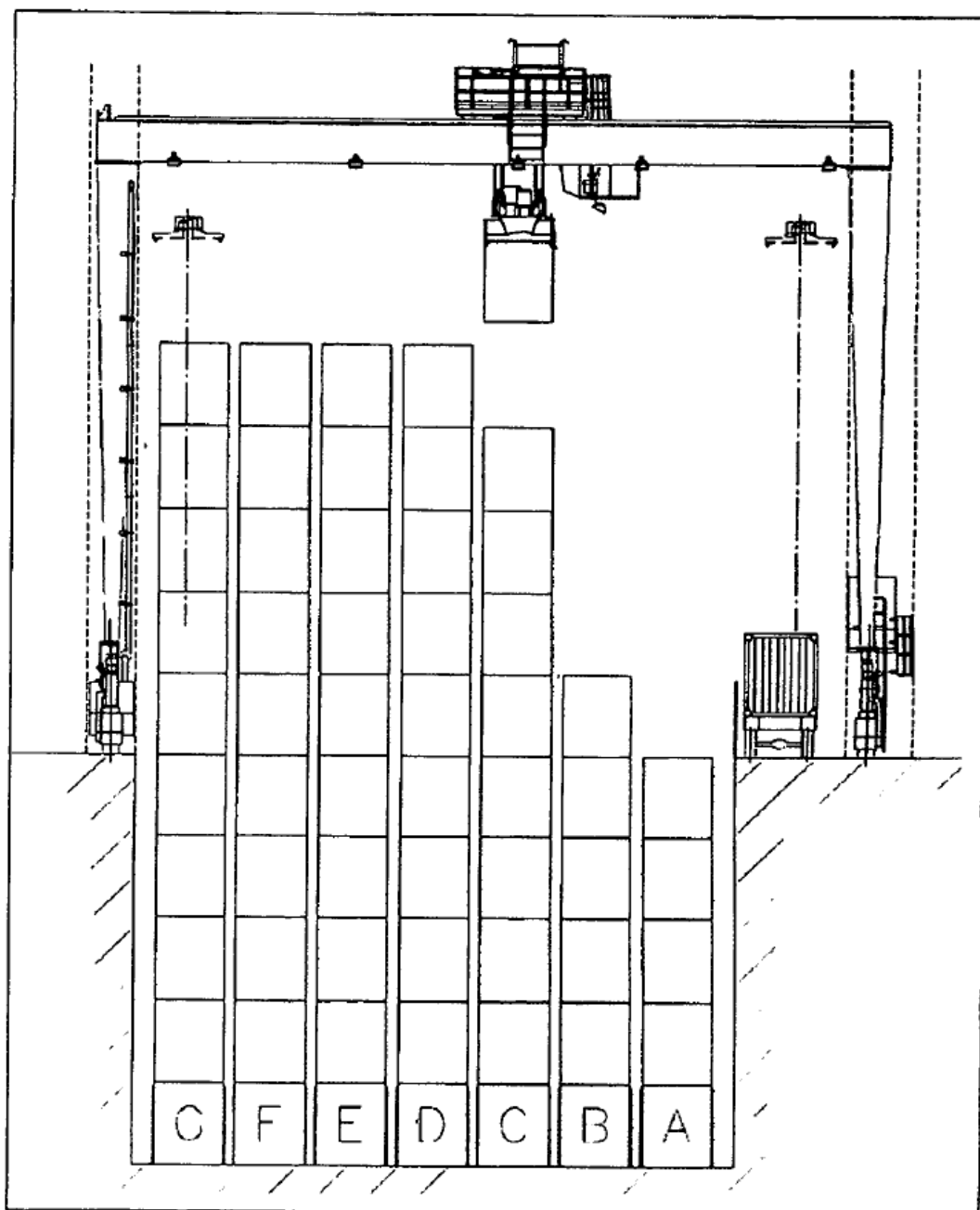
„S dodáním, clo placeno“ – DDP (Delivered Duty Paid)



Prodávající dodá zboží kupujícímu, které je odbavené pro dovoz a je nevyložené z dopravního prostředku v ujednaném místě, nese všechny náklady a nebezpečí při dodání do tohoto místa.

## Příloha B – Kontejnerová loď Emma Maersk





Pozn.: nakládka kontejnerů na loď

## Příloha C – Typy kontejnerů<sup>109</sup>

Universálním a nejrozšířenějším typem pro všeobecné použití je typ kontejneru ISO 1 A, který je plně uzavřený, splňuje požadavky na vodotěsnost (tento kontejner se může použít na přepravu koberců, nábytku, dřeva, cukru, konzerv, oděvů, nápojů, elektrického zařízení, jízdních kol, lze přepravovat i auta, měděné trubky, LCD panely, oblečení atd.).



**Opentop** je kontejner, který má otevřený vrch, je vhodný pro kusové zboží a pro sypké náklady a zboží, které je nutné nakládat vrchem, aby se neponičilo (příkladem jsou motory).



**Plošinový kontejner** je určen pro skladování tyčí, má sklopná čela, přepravují se na nich panely, zboží, které nepodléhá povětrnostním vlivům a automobily.



**Nádržkový kontejner** - vhodný pro chemické látky, pro volně ložený sypký materiál jako je např. cement, kapaliny – oleje, vápno, vápenec, rozsah teplot je v rozmezí -30 +70°C, má objem 20 m<sup>3</sup> a přepravují se v něm také kosmetické přípravky.



**Chladicí kontejner** je určen pro skladování zchlazeného nebo zmrazeného zboží, které podléhá snáze zkáze (jako jsou např. nápoje, potraviny), používá se led, suchý led, zkapalněné plyny, mechanické chlazení se používá pomocí kompresoru.



Kontejner pro suchý, sypký náklad se nazývá **BULK** kontejner, je vhodný pro sypké materiály, které je nutné chránit proti povětrnostním vlivům.

<sup>109</sup> Srov. Zikánová, M., "Bakalářská práce – Kombinovaná přeprava", UJAK v Praze, 2010-2011, str. 24

**Uhelný kontejner** je vhodný pro krátkodobé skladování zrnitých substrátů, jako je např. uhlí, koks, škvára, písek.





## Příloha D – Členění a velikosti kontejnerů

### Členění kontejnerů podle řady ISO 1<sup>110</sup>

- ISO 1 D (délka 3 metry = 10' stopý kontejner)
- ISO 1 C (20' stopý kontejner = 6 metrů)
- ISO 1 B (délka 30' = 9 metrů)
- ISO 1 A (40' = 12 metrů)

### Velikosti kontejnerů<sup>111</sup>

V praxi se můžeme setkávat s těmito typy kontejnerů:

- 20' stopý kontejner, který má velikost 6,1 metru (20' Dry Freight Container)
- *20' Flat Rack Container*
- *20' Collapsible Flat Rack Container*
- *20' Open Top Container s otevřenou střechou*
- 20' Reefer Container (chladicí kontejner)
- *40' Collapsible Flat Rack Container*
- 40' High Cube Dry Container
- *40' High Cube Reefer Container*
- *40' Flat Rack Container*
- *40' Open Top Container*
- 40' Reefer Container
- 40' stopý kontejner, velikost 12,2 metru (40' Dry Freight Container)
- *45' High Cube Reefer Container*
- 45' stopý kontejner (13,7 metru) (45' High Cube Dry Container)
- 48' stopý a 53' stopý (využívané v USA)

20', 40' a 45' kontejnery se v běžné námořní dopravě využívají v Evropě.

---

<sup>110</sup> Srov. Zikánová, M., "Bakalářská práce – Kombinovaná přeprava", UJAK v Praze, 2010-2011, str. 25

<sup>111</sup> Srov. Zikánová, M., "Bakalářská práce – Kombinovaná přeprava", UJAK v Praze, 2010-2011, str. 25

## Příloha E – Kontejnerový přepravní list

CONTAINER	ISO	SIZE	HEIGHT	TYPE	NETTO	DATE
<b>SUDU1730110</b>	22G0	20,00	8.6	20	21000	15.10.2012

### SHIPMENT:

Zboží / Goods	syntetický kaučuk	<b>235698 / 4</b>	<b>160014</b>
Plomba / Seal	224845	Nebeská	

Trucking company [REDACTED] Řidič převzal T1  
Truck [REDACTED] Chassis [REDACTED] Driver [REDACTED] Podpis řidiče.....

Řidič svým podpisem potvrzuje odpovědnost dopravce za svěřený náklad a doklady a jeho doručení na určený celní úřad a místo vykládky

### GATE OUT

Depo

Plán / Planned departure	Skut. / Real departure	
Plomba / Seal	Odjezd / Departure:.....	Potvrzení / Confirmation .....

### Naložení kontejneru / loading of cnt

Ref: 2PRGAE0235

[REDACTED]

Plán / Planned arrival 15.10.2012 7:00

Příjezd / Arrival: ..... Odjezd / Departure:..... Potvrzení / Confirmation.....

### Naložení zboží / loading of goods

[REDACTED] Kralupy nad Vltavou [REDACTED]

Plán / Planned arrival 15.10.2012 7:00 [REDACTED] ref.: 200007137

Příjezd / Arrival: ..... Odjezd / Departure:..... Potvrzení / Confirmation.....

Plán / Planned arrival

Příjezd / Arrival: ..... Odjezd / Departure:..... Potvrzení / Confirmation.....

Plán / Planned arrival

Příjezd / Arrival: ..... Odjezd / Departure:..... Potvrzení / Confirmation.....

### GATE IN

Full KP Praha Jana Želivského 2

Depo

Plán / Planned arrival

Plomba / Seal

Potvrzení / Confirmation .....

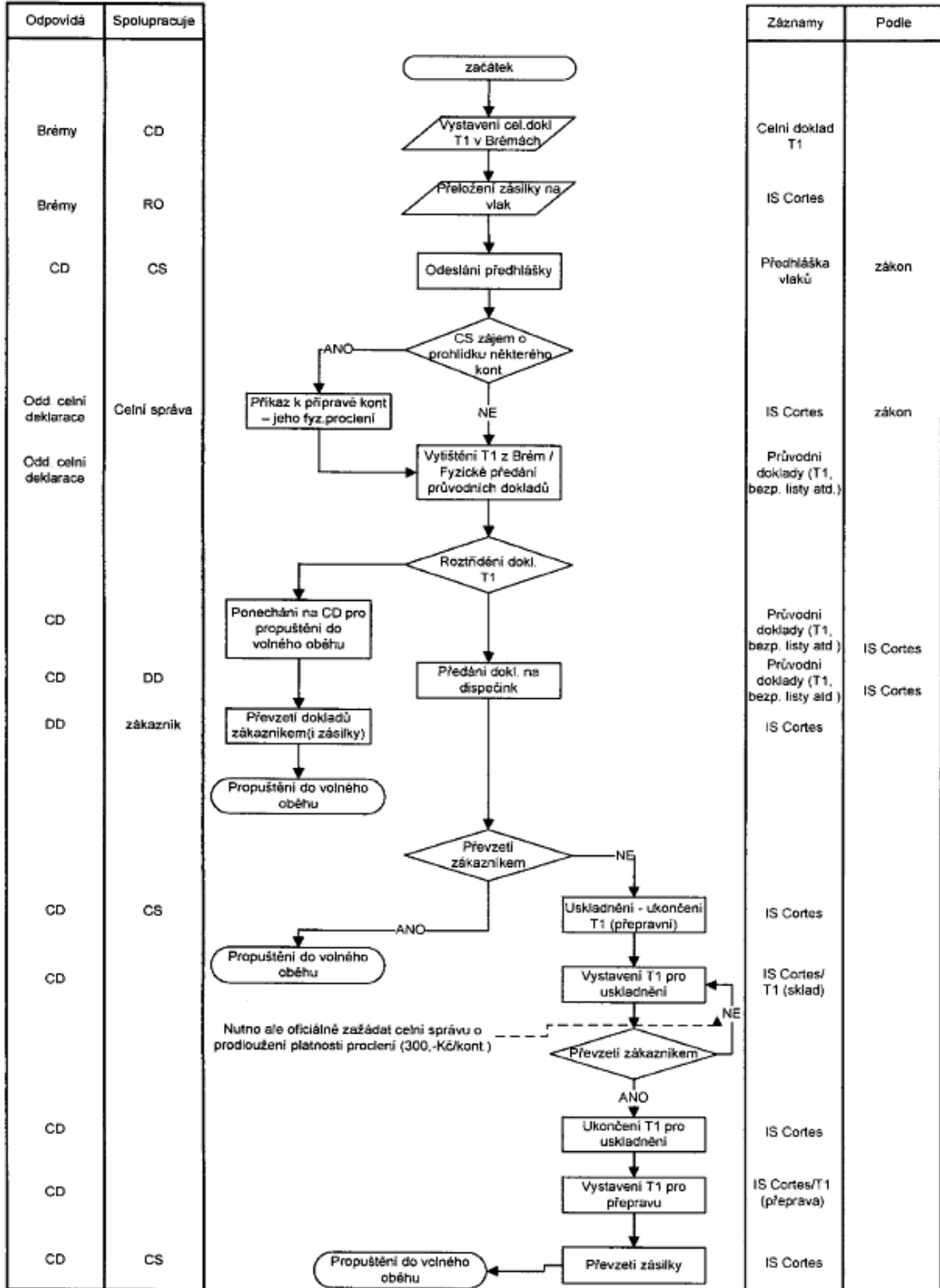
Požadavky: Námořní plomba, Krátké chassis s měchy

Poznámka: Výstupní CÚ/Customs office of exit: HAMBURG/DE004851

# Příloha F – Procesní schéma importních přeprav

## 6.1. IMPORT

### 6.1.1. Procesní schéma Celní deklarace – IMPORT

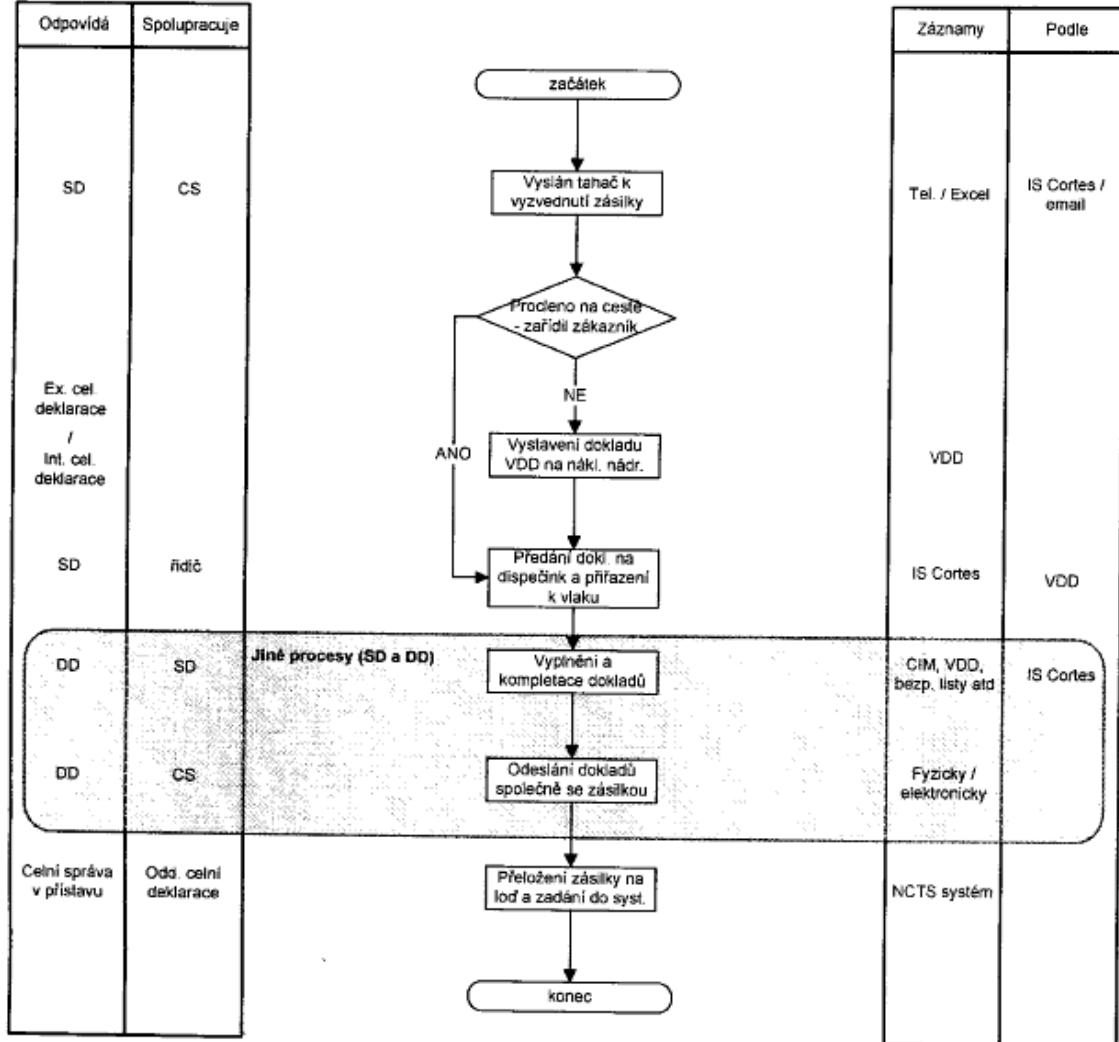




# Příloha H – Procesní schéma exportní přepravy

## 6.2. EXPORT

### 6.2.1. Procesní schéma Celní deklarace - EXPORT



# Příloha I – Vývozní doprovodný doklad

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ		DRUH PROHLÁŠENÍ (1)		MFOV	
VÝVOZNÍ DOPROVODNÝ DOKLAD	Odesílatel/vývozce (2) [redacted] [redacted] [redacted] CH	č. CZ682547048	EX   A	12CZ0663002Z9EFJU0	
	Příjemce (8) [redacted] [redacted] [redacted] ET	č. [redacted]	Tiskopisy (3)   Bezp.prohl. (800) 1   2		
	Deklarant/ Zástupce (14) [redacted] [redacted] [redacted] CH	č. CZ682547048	Palážky (5)   Nákl. kusy celkem (6)   Datum vydání : 17.10.2012 3   22   Celní úřad : CZ 066300	Referenční číslo (7) 1285770	
	Pozn. zn. a st. přísl. dopravního prostředku při odjezdu (18) 2H35977 3H34646	CZ	Kód způsobu platby přepravného (S29)   Kód z. odesl.vývozu (15)   Kód země určení (17) [redacted]   CZ   ET	Kód země/zemí na trase (S13)	
	Druh dopravy   Umístění zboží (30) 1   na hranici (26)   10CZ066300NV00275		Zástupce osoby podávající souhrnné prohl. (14b) č. CZ5906300213 [redacted] [redacted] [redacted] CZ		
	Výstupní celní úřad (29) DE 004851			Hrubá hmotnost (kg) (35) 20731	
	Značky a čísla - Č. kontajneru - Počet a druh Viz seznam položek		Číslo závěry (S28) CZ   CZ 066300 Pardubice 12CZ0663002Z9EFJU0   20121017 12CZ066300GE00022		
	32 Č. pol.   Počet a druh nákladových kusů, prohl. kusů, značky a čísla nákl. kusů		Popis zboží (31/2)		
	Odesílatel/vývozce (2) Pozn. zn. a st. přísl. dopravního prostředku při odjezdu (18) Jednotné referenční číslo záležitosti (7) Předložené doklady/osvědčení (44/1) Zvláštní záznamy (44/2) UNDO (44/4)		Příjemce (8) Zbožový kód (33) Souhrnné prohlášení/Předchozí doklad (40) Číslo kontajnerů (31/3) Režim (3/7)   Země vývozu (15a)   Země určení (17a)   Hrubá hmotnost (kg) (35) Druh prohlášení (1)   Smluvní hodnota (48)   Čistá hmotnost (38)		

KONTROLA CELNÍM ÚRADEM ODESLÁNÍ VÝVOZU

Výsledek: A3 Zjednodušený postup

Příložené závěry: Počet:

Označení: Osvobození

Lhůta (poslední den): 20121025


KONTROLA VÝSTUPNÍM CELNÍM ÚRADEM (K)

Datum příchodu:

Kontrola celních závěr:

Poznámky:

## EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

SEZNAM POLOŽEK - VÝVOZ		MRN  12CZ0663002Z9EFJU0	
32 Č. pol. Pečet a druh nákladových kusů, počet kusů, značka a číslo nář. kusů (1)		Tiskopisy (3) 2   2	
Odesíleatel/vývozece (2)		Popis zboží (31/2)	
Pozn. zn. a st. přísl. dopravního prostředku při odjezdu (18)		Příjemce (8)	
Jedinečné referenční číslo záhlaví (7)		Zbožový kód (33)	
Předložené doklady/osvědčení (44/1)		Souhrnné prohlášení/Předchozí doklad (40)	
Zvláštní záznamy (44/2)		Číslo kontejnerů (31/3)	
UNDS (44/4)		Režim (37)	
Kód zp. přepř. (52B)		Země vývozu (15a)	
		Země určení (17a)	
		Hrubá hmotnost (kg) (35)	
		Čistá hmotnost (38)	
1 paleta 3/PX		Povlečené elektrody z obecných kovů, pro svařování elektrickým obloukem Svařovací elektrody: OK 46.00 3207,60kg 20V	
2H35977 3H34646 CZ		83111000	
N380/ 021043844		CRXU 212015-3	
		1000	
		82183	
		3399	
		3207,6	
2 paleta 16/PX		Dráty z křemikomanganové oceli, ve svítcích (kromě tyčí a prutů) Svařovací drát: OK Autrod 12.22 14400kg 10V	
2H35977 3H34646 CZ		72292000	
N380/ 021043844			
		1000	
		311648	
		15280	
		14400	
3 paleta 3/PX		Povlečené elektrody z obecných kovů, pro svařování elektrickým obloukem Svařovací elektrody: OK 61.30, OK 67.60 1925,40kg 20V	
2H35977 3H34646 CZ		83111000	
N380/ 021043844			
		1000	
		245471	
		2052	
		1925,4	

## Příloha J – Vystavená ZAPP reference podle dokladu VDD

The screenshot displays the 'DataTröns - LS 7.0 (Sitzung 1)' application window. The left sidebar shows a tree view with 'Anmeldungsnr.: 13022509' selected, containing sub-items like 'Allgemein', 'Transportdaten', 'B - Nummern / Z - Nummern', 'Sendungsdaten', '1. Position', 'CLHU 462 190-2', 'Antragsstatus', and 'Sendungshistorie'. The main area is titled 'Angaben zu den Zolldaten bei einer AES - Anmeldung' and contains the following fields:

Art der Zollanmeldung:	AES	AES - Anmeldung
Bestimmungsland der Ware:		
MRN - Nummer der Ausfuhranmeldung:	13CZ6100002G7DQ8Y0	
MRN - Nummer ist vollständig:	J	
Kennzeichen als Mindermenge:		
Positions-Nr. in der Ausfuhranmeldung:		Diese Warenposition komplett als Mindermenge melden: <input type="checkbox"/>
Packstück-Nr. in der Ausfuhranmeldung:		
Eigenmasse der Warenposition:	0.00	
Rohmasse der Warenposition:	0.00	

The Windows taskbar at the bottom shows the Start button, system tray, and several open applications including 'Doručená pošta - Mic...', 'Provozní systém', and 'DataTröns - LS 7.0'.



## Příloha K – Vystavená ZAPP reference podle dokladu VDD – více kontejnerů

DataTröns - LS 7.0 (Sitzung 1)

Datei Bearbeiten Ansicht Statistik Einstellungen Module Extras ?

Anmeldungsnr.: 13022617

Transportdaten  
B - Nummern / Z - Nummern

Sendungsdaten  
1. Position  
HLXU 338 172-5  
AES: 11SK5653EX1079  
2. Position  
HLXU 342 287-1  
AES: 11SK5653EX1079

Antragsstatus

ID - Nummer: 13022617  
Angelegt am: 4.10.2011 8:30:09  
Gesendet am: 7.11.2011 17:09:33  
Datenübernahme:  
Kundenreferenz:

Allgemeine Transportdaten

Art der Anmeldung: HDS Hafendatensatz

Verkehrsmittel zum Hafen: WG Waggon

Direkte Übernahme:  Gefahrgut: 0 Sondertarif für Umschlag:

Name des Schiffs (SIS-Nr.): XXX9999 BUXSAILOR [SIS-Auskunft](#)

Name des Schuppens: CTA CTA CONTAINER TERMINAL ALTENWERDER

Name des Ladehafens: HAM HAMBURG

Name des Löschhafens: LOS LAGOS

Makler der Schiffsreise: HLH HLH HAPAG-LLOYD

Name der Endbestimmung: LOS LAGOS

Name des Reeders: HLL HAPAG LLOYD

Abfahrt (ETD): 8.11.2011 Ankunft (ETA): 8.11.2011

Bemerkungen für den Hafenumschlag:

AtI@s-Selbstanmelder:  EORI - Nummer des Anmelders: CZ45273081 Niederlassungsnr.:

Start

(369) Doručené - Sas... Provozni systém Doručená pošta - Mic... DataTröns - LS 7.0 ...

## Příloha L – Vystavená ZAPP reference podle dokladu T1

DataTr@ns - LS 7.0 (Sitzung 1)

Anmeldungsnr.: 13022614

- Allgemein
  - Transportdaten
    - B - Nummern / Z - Nummern
  - Sendungsdaten
    - 1. Position
      - KKTU 776 233-5
        - Zollidaten
  - Antragsstatus

Anmelder der Ware		Versender der Ware		Empfänger der Ware	
Name :	CSKD INTRANS				
Strasse :	JANA ZELIVSKEHO 2				
PLZ / Ort :	13000 PRAHA 3				
Land :	CZ	CZ	TSCHECHISCHE REP.	AU	AUSTRALIEN

*Angaben zu den Zollidaten*

Art der Zollanmeldung:	MIT	Art des Zollverfahrens:	
MRN - Nr. der Ausfuhr:		Befreiung A-SumA:	0
MRN - Nr. des Versand:	11CZ0469009RIT8SG3	Markordnungsware:	
Registrier - Nr.:		Wert ist >1000 EUR:	
Herkunftsland der Ware:	CZ TSCHECHISCHE REP.	Sonst. Befreiung:	
Bestimmungsland der Ware:	AU AUSTRALIEN		
Anhang 30A-Daten:	N		
Nummer des Zolitarifs:	85451100000 ELEKTRISCHE MASCHINEN, APPARAT		
Rohmasse der Ware:	20255.00	Eigenmasse der Ware:	0.00
Warenbeschreibung:	ELEKTRISCHE MASCHINEN, APPARATE, GERÄTE UND ANDERE ELEKTROTECHNISCHE WAREN, TEILE DAVON; TONAUFNAHME- ODER TONWIEDERGABEGERÄTE, BILD- UND TONAUFZEICHNUNGS- ODER -WIEDERGABEGERÄ		
Vermerke für den Zoll:			

## Příloha M – Vystavená ZAPP reference podle dokladu T2L

The screenshot displays the 'DataTr@ns - LS 7.0 (Sitzung 1)' application window. The interface is divided into a left-hand navigation pane and a main data entry area. The navigation pane shows a tree structure with 'Zolldaten' selected. The main area contains several sections for entering customs data:

- Anmelder der Ware:** Name: CSKD INTRANS; Strasse: JANA ZELIVSKEHO 2; PLZ / Ort: 13000 PRAHA 3; Land: CZ TSCHECHISCHE REP.
- Versender der Ware:** SK SLOWAKEI
- Empfänger der Ware:** ES SPANIEN
- Angaben zu den Zolldaten:**
  - Art der Zollanmeldung: EUB (EU-Bestimmung)
  - MRN - Nr. der Ausfuhr: [empty]
  - MRN - Nr. des Versand: [empty]
  - Registrier - Nr.: [empty]
  - Herkunftsland der Ware: SK SLOWAKEI
  - Bestimmungsland der Ware: ES SPANIEN
  - Anhang 30A-Daten: [empty]
  - Nummer des Zolларifs: 31026000 (Doppelsalze und Mischungen von)
  - Rohmasse der Ware: 0.00; Eigenmasse der Ware: 0.00
  - Warenbeschreibung: Doppelsalze und Mischungen von Calciumnitrat (Kalksalpeter) und Ammoniumnitrat (Ammonsalpeter)
  - Vermerke für den Zoll: [empty]

The Windows taskbar at the bottom shows the Start button and several open applications, including 'DataTr@ns - LS 7.0'.

## Příloha N – Vystavená BHT reference podle dokladu VDD

DataTröns - LS 7.0 (Sitzung 1)

Datei Bearbeiten Ansicht Statistik Einstellungen Module Extras ?

Anmeldungsnr.: 13022584

Erstaufrag (Kopf 1)

- Allgemein
- Transportdaten
- Sendungsdaten
  - 1. Position
    - MSCU 192 660-4
    - Zolldaten
    - AES: 12CZ0481
    - Gefahrgutdaten
- Antragsstatus
- Sendungshistorie

ID - Nummer: 13022584

Angelegt am: 20.2.2013 14:47:56

Gesendet am: 20.2.2013 14:47:56

Datenübernahme:

Kundenreferenz:

*Allgemeine Transportdaten*

Art der Anmeldung: AUA Auftrag stellen Transportrichtung: E

Verkehrsmittel zum Hafen: 1 Waggon Wagen-Nr.: 785623568759

Art des Auftrags im Hafen: 125 ANLIEFERN ENTLADEN (CONTAINER)

Sondertarif für Umschlag:

Name des Seeschiffs: H3BW011 CMA CGM MAGELLAN [SIS-Auskunft](#)

Name des Schuppens: C1 CONT-TERMINAL 1, BRMHV

Makler der Schiffsreise: 00003035 MSC

Name des Schiffsreeders:

Abfahrt (ETD): 23.2.2013 Ankunft (ETA): 22.2.2013 Zielhafen: SHANGHAI

Nr. des Bill of Loading: Kennwort B/L:

Bemerkungen für den Hafenumschlag:

Start

(367) Doručené - Sas... Provozni systém Doručená pošta - Mic... DataTröns - LS 7.0 ...

## Příloha O – Vystavená BHT reference podle dokladu T1

**DataTr@ns - LS 7.0 (Sitzung 1)**

Datei Bearbeiten Ansicht Statistik Einstellungen Module Extras ?

Anmeldungsnr.: 13022616

Erstaufrag (Kopf 1)

- Allgemein
- Transportdaten
- Sendungsdaten
  - 1. Position
    - HDMU 446 213-8
      - 1. Zollposition**
      - AES-Zolldaten
      - Gefahrgutdaten
- Antragsstatus

**Ausführer der Ware**

Name: CSKD INTRANS

Strasse: JANA ZELVSKÉHO 2

PLZ / Ort: 13000 PRAHA 3

Land: CZ

**Empfänger der Ware**

Name:

Strasse:

PLZ / Ort: BREMEN

Land: DE

**Angaben zu den Zolldaten**

Ausfuhrzollstelle: 2452 BREMERHAVEN (HZA BREMEN)

Art des Zollverfahrens: 3333N

Versendungsland der Ware: CZ TSCHECHISCHE REP.

Bestimmungsland der Ware: US VEREINIGTE STAATEN

Nummer des Zolltarifs: 701690100080 GLAS UND GLASWAREN

Warenbeschreibung: GLAS UND GLASWAREN

Vorpapiernummer: 11CZ1769009SEGLFX7

Bewilligungsnummer:

Start (368) Doručené - Sas... Provozni systém Doručená pošta - Mic... DataTr@ns - LS 7.0 ...

## Příloha P – Vystavená BHT reference podle dokladu T2L

**DataTr@ns - LS 7.0 (Sitzung 1)**

Datei Bearbeiten Ansicht Statistik Einstellungen Module Extras ?

Anmeldungsnr.: 13022615

Erstaufrag (Kopf 1)

- Allgemein
- Transportdaten
- Sendungsdaten
  - 1. Position
    - MEDU 338 410-8
      - 1. Zollposition**
      - AES-Zolldaten
      - Gefahrgutdaten
- Antragsstatus

**Ausführer der Ware**

Name: [ ] [ ]

Strasse: [ ] [ ]

PLZ / Ort: [ ] [ ]

Land: CZ TSchechische Rep. cy [ ]

**Empfänger der Ware**

Name: [ ] [ ]

Strasse: [ ] [ ]

PLZ / Ort: [ ] [ ]

Land: cy [ ]

**Angaben zu den Zolldaten**

Ausfuhrzollstelle: 2452 BREMERHAVEN (HZA BREMEN)

Art des Zollverfahrens: 3333G

Versendungsland der Ware: CZ TSchechische Rep.

Bestimmungsland der Ware: CY ZYPERN

Nummer des Zolltarifs: 19043000 Bulgur-Weizen, in Form von Kör

Warenbeschreibung: ZEREALIEN

Vorpapiernummer: T2L

Bewilligungsnummer: [ ]

Start (367) Doručené - Sas... Provozni system Doručená pošta - Mic... DataTr@ns - LS 7.0 ...

## Příloha Q – Informace o kontrole CPA

AN	VON
Firma: <b>CSKD - Intrans A.S.</b>	Hauptzollamt Hamburg-Hafen -Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus- ZAPP-Zentrale
Bearbeiter: <b>Monika Zikanova</b>	Bearbeiter: WH 300260 Herr Sauerland
Fax: <b>00420-220193543</b>	Telefon: 040/30213 - 224 Fax: 160

### Kontrollmaßnahme durch die Containerprüfanlage

B-/S-/Z-/MRN-Nr. **12CZ1063002ZAL92P6**  
Ihre Referenz: **12120025**

C-Nr.: **699 / 12**  
Container-Nr.: **MAXU6266429**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die von Ihnen unter der o. g. B-/Z-/MRN-Nummer im DV-Verfahren ZAPP bzw. Atlas-Ausfuhr (AES) erfasste Sendung ist für eine Kontrollmaßnahme durch die Containerprüfanlage Waltershof (CPA) vorgesehen.

Bitte veranlassen Sie, dass der Container zur CPA befördert wird und teilen mir dieses **rechtzeitig vor Zuführung** zur CPA unter Rücksendung der unten ausgefüllten Fax-Mitteilung mit. Anderenfalls kann der Container nicht für die beabsichtigte Kontrollmaßnahme berücksichtigt werden.

#### allgemeine Hinweise:

- Eine Zuführung des Containers ist nur innerhalb der **Öffnungszeiten der CPA** möglich  
 Adresse der CPA: Finkenwerder Straße 4, 21129 Hamburg  
 Öffnungszeiten: Montag 07:00 bis Samstag 13:00 Uhr  
 (jedoch am jeweils 1. Montag eines Monats erst ab 13:00 Uhr)
- Sollte der Container vom **Containerterminal Altenwerder** zur CPA befördert werden, diesen bitte vor Verlassen des Terminalgeländes der dortigen Zollabfertigung vorführen
- Sollte die **Verladung des Containers unmittelbar bevorstehen**, bitte den Kaibetrieb in geeigneter Weise darüber unterrichten, dass eine Verladung erst nach Durchführung der vorgesehenen Kontrollmaßnahme zulässig ist.

Ich bitte dieses Schreiben a) dem Terminalbetreiber zur Freistellung der (Container-)Sendung und b) der CPA vorzulegen.

Hinweis für den Terminalbetreiber: schriftliches Verfügungsverbot besteht  ja  nein  
 Die vorstehend beschriebene (Container-)Sendung bitte ich zur Durchführung der beabsichtigten Kontrollmaßnahme auszuliefern. Nach Durchführung der Kontrolle und Wiederanlieferung der (Container-)Sendung am Terminal hat das Verfügungsverbot bei seiner Abgabe weiterhin Bestand.

Mit freundlichen Grüßen  
 Im Auftrag

*[Handwritten Signature]*  
 (Unterschrift/Datum)



### ANTWORT

AN VON  
 Hauptzollamt Hamburg-Hafen  
 -Zollamt Waltershof, Abfertigung Ericus-  
 Fax: 040/ 30213 - 160  
 Eintreffen des Containers bei der CPA (Datum/Uhrzeit):  
 Name des Transportunternehmens:  
 Kennzeichen des Transportmittels:

## **Příloha R – Kladené otázky**

1. Jaké jsou druhy dopravného? Str. 11
2. Jakou maximální celkovou váhu může mít naložený tahač s kontejnerem? Str. 12
3. Platí se za odstavené vlaky na kolejích ČD? Str. 12
4. Z čeho se skládá označení kontejneru? Str. 17
5. Čím začíná a čím končí proces propouštění zboží do volného oběhu? Str. 39
6. Kolik % se odvádí z vybraného cla do rozpočtu EU? Str. 42
7. V kolika vyhotoveních se odebírají vzorky pro kontrolu? Je za odebrané vzorky finanční kompenzace? Str. 43
8. K čemu slouží opravné prostředky? Str. 44
9. Co je dočasný sklad? Str. 47
10. Jak vystupuje společnost při vystavování dokladu T1? Str. 49
11. Co je EORI číslo? Str. 50
12. Můžete mi sdělit nějaké případy, kdy musí být vystaven nějaký specifický doklad?  
Str. 50
13. Jak probíhá samotný proces ukončování dokladu T1? Str. 51



## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora: Monika Zikánová**

**Obor: Evropská hospodářskosprávní studia**

**Forma studia: kombinovaná**

**Název práce: Proces propouštění zboží do volného oběhu (proclívání zboží) a ukončení režimu vývoz v kombinované kontejnerové dopravě**

**Rok: 2012/2013**

**Počet stran textu bez příloh: 75**

**Celkový počet stran příloh: 24**

**Počet titulů české literatury a pramenů: 17**

**Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 9**

**Počet internetových zdrojů: 14**

**Vedoucí práce: Ing. Vacenovský Michal, LL.M.**