

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2013

VERONIKA DVOŘÁKOVÁ

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

DIPLOMOVÁ PRÁCE

**MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION
(MBA)**

Vysoká škola ekonomie a managementu
+420 841 133 166 / info@vsem.cz / www.vsem.cz

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE

Logistika v tuzemském a mezinárodním obchodě v automobilovém průmyslu

TERMÍN UKONČENÍ STUDIA A OBHAJOBA (MĚSÍC/ROK)

Červen 2013

JMÉNO A PŘÍJMENÍ / STUDIJNÍ SKUPINA

Veronika Dvořáková, MBA25

JMÉNO VEDOUCÍHO DIPLOMOVÉ PRÁCE

František Janatka

PROHLÁŠENÍ STUDENTA

Prohlašuji tímto, že jsem zadanou diplomovou prací na uvedené téma vypracoval/a samostatně a že jsem ke zpracování této diplomové práce použil/-a pouze literární prameny v práci uvedené.

Datum a místo: 28.4.2013, Rokytnice

podpis studenta

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych tímto poděkovala vedoucímu diplomové práce, za metodické vedení a odborné konzultace, které mi poskytl při zpracování mé diplomové práce.

Vysoká škola ekonomie a managementu

+420 841 133 166 / info@vsem.cz / www.vsem.cz

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

**LOGISTIKA V TUZEMSKÉM A
MEZINÁRODNÍM OBCHODĚ
V AUTOMOBILOVÉM PRŮMYSLU**

Logistics in domestic and international trade in the automotive industry

Autor: Veronika Dvořáková

Souhrn

Diplomová práce zabývá problematikou logistiky v mezinárodním a tuzemském obchodě v automobilovém průmyslu. Logistika jako taková je podstatně široká oblast, spadá do ní tematika skladování, dopravy, manipulace, balení, značení, komunikace (se zákazníky, se spedicemi, v rámci příslušné společnosti), úzce se dotýká účetní či obchodní problematiky atd.

V této diplomové práci je logistika omezena na část logistiky expediční, kdy teoretická rešerše přibližuje témata z oblasti logistiky jako jsou doprava a druhy doprav, vnitrouijní plnění a celní řízení, obchodování, obchodní podmínky, dokumenty v mezinárodním obchodě a další. Pro doplnění teoretických základů k dosažení cíle diplomové práce je v teoretické části zmíněna problematika řízené dokumentace.

V praktické části je představena společnost, které bude návrh směrnice pro oddělení logistiky nabídnut. Praktická část navazuje na část teoretickou, aby bylo do praxe přiblíženo, co vše je třeba připravit dávno před prvním vývozem zboží novému zákazníkovi, co je třeba nepodcenit během přípravy samotného vývozu a jaké kroky by měly navazovat po ukončení vývozu jako takového.

V příloze je uveden návrh směrnice jako takové, jejíž tvorba je hlavním cílem této diplomové práce.

Summary

The diploma thesis deals with logistics in the international and domestic trade in the automotive/automobile industry. Logistics is in fact a wide issue, it includes matters of storage, transport, handling, packaging, marking, communication (with customers, with forwarding agencies, within a respective company), it closely touches accounting or business issues, etc.

In this diploma thesis the logistics is limited to a part of forwarding logistics when the theoretical search describes topics from the field of logistics such as transport and kinds of transport, inter-union observance and customs procedures, trading, commercial terms and conditions, documents in the international trade, etc. To complete theoretical base to achieve goals of the diploma thesis the issue of a controlled documentation is mentioned in the theoretical part.

In the practical part a company that will be offered a draft of a direction for a logistics department is introduced. The practical part follows the theoretical one so that it would be demonstrated in practice what must be prepared long before the first export of goods to a new customer, what must not be underestimated in preparing the export itself and what steps should follow finishing such exports.

Annexed you can find specimen documents and especially the draft of the direction the preparation of which is the main goal of this diploma thesis.

Klíčová slova:

Mezinárodní obchod, tuzemský obchod, expedice, obchodní podmínky, vývozní dokumenty.

Keywords:

International trade, domestic trade, shipping, conditions of trading, export documents.

JEL Classification:

L900 Industry Studies: Transportation and Utilities: General

L910 Transportation: General

L920 Railroads and Other Surface Transportation

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

| | |
|--|---|
| Jméno a příjmení: | Veronika Dvořáková |
| Studijní program: | Master of Business Administration (MBA) |
| Studijní obor: | MBA |
| Studijní skupina: | MBA25 |
| Název DP: | Logistika v tuzemském a mezinárodním obchodě v automobilovém průmyslu |
| Zásady pro vypracování (stručná osnova práce): | <ol style="list-style-type: none">1 Úvod2 Teoretická část<ol style="list-style-type: none">2.1 Logistika (vysvětlení pojmu, základní představení)2.2 Obchodování (obchodní smlouvy, dodací podmínky, pojištění)2.3 Distribuce a doprava (Typy dopravy, dodavatelský řetězec)2.4 Skladování (skladování, identifikace zboží, nakládání s obaly)3 Představení firmy a logistiky dané firmy4 Praktická část<ol style="list-style-type: none">4.1 Příklad vývozu stroje do Indie4.2 Příklad sériových dodávek do Ruska4.3 Vnitropodniková směrnice5 Závěr |
| Seznam literatury: (alespoň 5 zdrojů) | <ol style="list-style-type: none">1) MACHKOVÁ, Hana, et al. <i>Mezinárodní obchodní operace</i>. páté vydání. Havlíčkův Brod : Grada Publishing, a.s., 2010. 240 s. ISBN 978-80-247-3237-4.2) JANATKA, František, et al. <i>Rizika v komerční praxi</i>. Praha : Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011. 320 s. ISBN 978-80-7357-632-5.3) MATOUŠEK, Pavel; SABELOVÁ, Lenka. <i>Clo</i>. první vydání. Praha : ASPI, a.s., 2007. 496 s. ISBN 978-80-7357-263-1.4) <i>Celní předpisy : Velká novela celního zákona podle stavu k 1.7.2011</i>. Ostrava- Hrabůvka : Sagit, a.s., 2011. 144 s. ISBN 978-80-7208-859-1.5) SIXTA, Josef; ŽIŽKA, Miroslav. <i>Logistika : Metody používané pro řešení logistických projektů</i>. první vydání. Brno : Computer Press a.s., 2009. 238 s. ISBN 978-80-251-2563-2. |
| Vedoucí DP: | Ing. František Janata, CSc. |
| Termín obhajoby DP: | Květen 2012 |

Prof. Ing. Milan Žák, CSc.

rektor



V Praze dne _____

Obsah

| | |
|---|----|
| 1 Úvod | 13 |
| 2 Teoreticko -metodologická část | 14 |
| 2.1 <i>Logistika</i> | 14 |
| 2.2 <i>Doprava</i> | 15 |
| 2.2.1 Námořní a říční doprava | 17 |
| 2.2.2 Silniční doprava | 18 |
| 2.2.3 Železniční doprava | 19 |
| 2.2.4 Letecká doprava | 19 |
| 2.2.5 Kontejnerová doprava | 20 |
| 2.3 <i>Dokumenty v mezinárodním obchodě</i> | 21 |
| 2.4 <i>Skladování</i> | 24 |
| 2.5 <i>Vnitrouijní plnění</i> | 27 |
| 2.5.1 Výkaznictví vnitrouijního obchodu – Intrastat | 27 |
| 2.6 <i>Celní řízení v EU</i> | 29 |
| 2.6.1 Dovoz a vývoz zboží | 29 |
| 2.6.2 Celní řízení | 30 |
| 2.6.3 Celní sazebník TARIC | 31 |
| 2.6.4 Původ zboží | 33 |
| 2.6.5 Celní hodnota | 34 |
| 2.6.6 Celní režimy | 35 |
| 2.7 <i>Obchodování</i> | 36 |
| 2.7.1 INCOTERMS, INCOTERMS 2000 a INCOTERMS 2010 | 36 |
| 2.7.2 EXW | 38 |
| 2.7.3 <i>Další pravidla doporučovaná pro jakýkoliv způsob dopravy</i> | 42 |
| 2.7.4 <i>Pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu</i> | 44 |
| 2.7.5 RAFTD 1941 | 46 |
| 2.7.6 INTRATERMS 1993 | 46 |
| 2.8 <i>Řízená dokumentace</i> | 47 |
| 2.8.1 Standarty řízené dokumentace | 48 |
| 2.8.2 Firemní požadavky na řízenou dokumentaci a schvalovací proces | 49 |
| 2.9 <i>Zákonné požadavky na archivaci dokumentů</i> | 50 |
| 3 Analyticko - praktická část | 51 |

| | |
|--|----|
| 3.1 Představení společnosti..... | 51 |
| 3.2 Zpracování návrhu pracovního postupu..... | 53 |
| 3.2.1 Oblast působnosti pracovního postupu..... | 53 |
| 3.2.2 Osoby, které mohou pracovní postup uvolnit | 54 |
| 3.3 Oblasti návrhu pracovního postupu | 55 |
| 3.3.1 Balení a označení zboží | 55 |
| 3.3.2 Doprava zboží – odsouhlasení se zákazníkem | 56 |
| 3.3.3 Vývozní dokumenty a jejich náležitosti | 56 |
| 3.3.4 Ověření správnosti náležitostí dokumentů..... | 57 |
| 3.3.5 Archivace vývozních dokumentů..... | 60 |
| 3.4 Návrh obsahu směrnice | 62 |
| 4 Závěr..... | 64 |

Seznam zkratk

| | |
|----------|--|
| A.TR. | Průvodní osvědčení (používané při obchodování s Tureckem) |
| CFR | Náklady a přepravné (Cost and freight) |
| CIF | Náklady, pojištění a přepravné (Cost insurance and freight) |
| CIP | Přeprava a pojištění placeny do (Carriage and insurance paid to) |
| CMR | Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě |
| COTIF | Úmluva o mezinárodní železniční dopravě |
| CPT | Přeprava placena do (Carriage paid to) |
| ČSPL | Československá plavební akciová společnost Labská |
| ČSÚ | Český statistický úřad |
| DAP | S dodáním v místě určení (Delivered at place) |
| DAT | S dodáním na překladiště (Delivered at terminal) |
| DDP | S dodáním clo placeno (Delivered duty paid) |
| DPH | Daň z přidané hodnoty |
| EDI | Elektronická výměna dat |
| EHS | Evropské hospodářské společenství |
| EHS/ESVO | Úmluva o společném tranzitním režimu |
| EU | Evropská Unie |
| EUR.1 | Průvodní osvědčení (pro zboží s hodnotou nad 5110 Eur) |
| EUR.2 | Průvodní osvědčení (pro zboží nižší hodnoty) |

| | |
|------------|--|
| EXW | Ze závodu (Ex works) |
| FAS | Vyplaceně k boku lodi (Free alongside ship) |
| FCA | Vyplaceně dopravci (Free carrier) |
| FOB | Vyplaceně loď (Free on board) |
| GATT | Všeobecná dohoda o clech a obchodu (General Agreement on tariffs and Trade) |
| ICC | Mezinárodní obchodní komora (International Chamber of Commerce) |
| INCOTERMS | Mezinárodní výkladová pravidla dodacích podmínek (International Commercial Terms) |
| INTRATERMS | Pravidla pro mezinárodní obchod zpracovaná právníky Velké Británie (International Trade Terms) |
| JSD | Jednotný správní doklad |
| OSN | Organizace spojených národů |
| RAFTD | Americké definice pro zahraniční obchod (American Foreign Trade Definition) |
| TARIC | Celní sazebník |
| UNCTAD | Konference OSN pro obchod a rozvoj (United Nations Conference on Trade and Development) |

Seznam obrázků

| | |
|--|----|
| Obrázek č. 1: Přednosti a nedostatky jednotlivých druhů doprav | 16 |
| Obrázek č. 2: Druhy skladů | 25 |
| Obrázek č. 3: Ukázka celního sazebníku | 32 |
| Obrázek č. 4: Struktura firemní dokumentace..... | 48 |
| Obrázek č. 5: Počet zaměstnanců | 51 |
| Obrázek č. 6: Zkontrolovaná přepravka připravená k expedici | 58 |
| Obrázek č. 7: Vývozní etiketa | 59 |
| Obrázek č. 8: Skladovací etiketa - odběrová..... | 59 |

1 Úvod

V dnešní době, kdy globalizace vládne světem a téměř všechny významné společnosti působí na celosvětovém trhu, si asi nikdo z nás nedovede představit, že bychom se obešli bez mezinárodních obchodů, a tím tedy ani bez logistiky.

Proto si také autorka vybrala toto obsáhlé téma, kdy první část práce se bude zabývat teoretickými východisky problematiky. Analytická část diplomové práce seznámí s organizací, pro kterou bude návrh směrnice doporučen. V závěru bude shrnuto, zda bylo v diplomové práci dosaženo stanoveného cíle.

Hlavním cílem diplomové práce je vytvoření návrhu vnitropodnikové směrnice zabývající se problematikou exportu. Směrnice bude napomáhat na počátku nového projektu pro zohlednění důležitých informací, a dále také přípravě a nastavení logistických kroků pro první vývoz novému zákazníkovi.

Díličními cíli bude představení výchozích pojmů logistiky, formulace metodiky práce na základě získaných poznatků a především vytvoření návrhu vnitropodnikové směrnice pro export.

Diplomová práce bude čerpat z dostupných zdrojů. Teoretická část bude založena v kapitolách o logistice, dopravě, identifikaci zboží a skladování především na publikaci českého odborníka Petra Pernici a dále na publikaci Josefa Sixty. Následující kapitola věnovaná problematice dodacích podmínek bude vycházet z publikací autorek Hany Machkové a Evy Černoškové (Mezinárodní obchodní operace) a Naděždy Rozehnalové (Právo mezinárodního obchodu). Poslední kapitola pojednávající o celním řízení bude vycházet z příslušných Nařízení komise EHS, českého celního zákona a příslušných vyhlášek.

2 Teoreticko -metodologická část

Diplomová práce, jak již bylo uvedeno, čerpá z dostupných zdrojů odborné literatury zabývající se problematikou logistiky v mezinárodním obchodě. Informace z těchto zdrojů jsou formou rešerše zpracovány v druhé kapitole v teoretické části práce.

Dále je představena společnost, pro kterou autorka zpracovává v rámci této diplomové práce návrh vnitropodnikového pracovního postupu (možno pojmenovat návrhem směrnice) pro oddělení logistiky.

V praktické části jsou doplněna teoretická východiska schvalovacích procesů a popsán postup, jež musí být dodržen v dané organizaci.

Návrh směrnice jako takový je v příloze diplomové práce.

V závěrečné části autorka hodnotí přínos směrnice pro firmu a pro jednotlivé pracovníky oddělení logistiky, jimž bude směrnice primárně určena.

V teoretické části práce jsou formou rešerše zpracovány témata, která více či méně budou zahrnuta v návrhu směrnice pro oddělení logistiky dané organizace, či pro zpracování tohoto návrhu musí být přiblížena.

2.1 *Logistika*

Dostupná literatura zmiňuje nejstarší definice logistiky v Naučném slovníku z let 1929 – 1932, dále ve Slovníku cizích slov vydaného v roce 1966, nebo v Kapesním slovníku cizích slov z roku 1971, či v publikaci P. Pernici *Logistika pro 21. století*. Také publikace P. Pernici *Arts logistics* uvádí různé definice logistiky, kdy autorce je nejbližší pojetí logistiky podle Rybky, že „Logistika je soubor všech činností, sloužících k poskytování potřebného množství prostředků s nejmenšími náklady tam a tehdy, kde a kdy je po nich poptávka“ (Pernica, *Arts logistics*, 2008, s 16). Bezespору velký vliv měla v minulosti logistika na vojenství, kdy Pernica uvádí, že „logistika je nauka o plánování, provádění přesunu a o technickém zabezpečení sil“ (Pernica, *Arts logistics*, 2008, s 15). V další definici P. Pernica uvádí, že „logistika je proces plánování, realizace a řízení efektivního, výkonného toku a skladování zboží, služeb a

souvisejících informací z místa vzniku do místa spotřeby, jehož cílem je uspokojit potřeby zákazníků“ (Pernica, Arts logistics, 2008, s 17).

2.2 Doprava

Pojetí dopravy v logistice definují Sixta a Mačát (2005, s 159) následovně: *„doprava jako taková zajišťuje přesun výrobků v prostoru, z místa výroby do místa spotřeby, a zvyšuje tak jejich hodnotu. Dále pak ovlivňuje rychlost a spolehlivost, s jakou se tento přesun uskuteční“*.

Dopravu je možné dělit dle různých hledisek. Tato hlediska – viz níže - uvádí Sixta a Mačát (2005, s 159-160), jež čerpají z knihy Logistika autorů Hobzy a Šafaříka (2002, s 67):

- podle druhu dopravní cesty a používaných dopravních prostředků
 - železniční (kolejovou),
 - silniční a městskou hromadnou,
 - leteckou,
 - vodní (vnitrozemskou a námořní),
 - kombinovanou (integrovanou) a
 - nekonvenční (pásovou, potrubní atd.),
- podle přemísťovaného objektu na osobní a nákladní,
- podle vztahu dopravce a přepravce na veřejnou, neveřejnou a individuální,
- podle místa jejich provozování na vnitřní (vnitropodnikovou) a vnější (mimopodnikovou),
- podle obsluhovaného prostředí na vnitrostátní a mezinárodní,
- podle hromadnosti na hromadnou a nehromadnou,
- podle velikosti zásilky na celovozovou a kusovou,

- podle pravidelnosti na pravidelnou a nepravidelnou,
- podle prostředí, ve kterém je realizována na pozemní, podzemní, vodní, vzdušnou a kosmickou,
- a případně i podle dalších, méně významných, hledisek.

Pro potřeby logistiky v mezinárodním obchodě hraje důležitou roli třídění dopravy podle druhu dopravní cesty. Okomentování předností a nedostatků jednotlivých druhů doprav odvozených z užití dopravní cesty shrnuje obrázek č.1 od autorů Sixty a Mačáta (2005, s 167):

Obrázek č. 1: Přednosti a nedostatky jednotlivých druhů doprav

| Doprava | Přednosti | Nedostatky |
|------------|---|---|
| Silniční | <ul style="list-style-type: none"> - rychlost - spolehlivost - schopnost zabezpečit přímou přepravu - různorodost vozového parku - vzájemná nezávislost jednotlivých přeprav - lepší ochrana zboží | <ul style="list-style-type: none"> - rychle rostoucí náklady s přepravní vzdáleností - značná závislost na počasí - dopravní kongesce - problémy se současnou přepravou velkého množství zboží - negativní vliv na životní prostředí (zvl. exhalace) - velká nehodovost |
| Železniční | <ul style="list-style-type: none"> - možnost současné přepravy většího množství zboží v ucelených vlacích - nízké náklady při větších přepravních vzdálenostech - možnosti rychlejšího průjezdu městskými a průmyslovými aglomeracemi a přes hranice | <ul style="list-style-type: none"> - menší možnosti zabezpečení přímé dopravy - menší pravidelnost a spolehlivost - menší přizpůsobivost měnícím se požadavkům - značná ovlivnitelnost celé železniční sítě při nehodách a provozních poruchách |
| Vodní | <ul style="list-style-type: none"> - velmi nízké náklady na přepravu - velká kapacita dopravních prostředků - schopnost zabezpečit přepravu těžkých a těžkých předmětů | <ul style="list-style-type: none"> - nutnost svozu a rozvozu jinými dopravními prostředky - nesoulad kapacit s dopravními prostředky navazujících doprav a nutnost skladování zboží - závislost na počasí (vodní stavy, mlha, mráz) |
| Letecká | <ul style="list-style-type: none"> - vysoká rychlost - jednodušší balení - schopnost přepravovat zboží bez otřesů | <ul style="list-style-type: none"> - vysoká cena - závislost na počasí a někdy z toho vyplývající nepravidelnost - omezená kapacita - nutnost zabezpečení pozemní dopravy, která snižuje rychlost |
| Potrubní | <ul style="list-style-type: none"> - vysoká spolehlivost a kapacita - šetrnost k životnímu prostředí - poměrně nízké náklady | <ul style="list-style-type: none"> - značné investiční náklady - nevhodná pro menší množství - problémy při změně druhu přepravovaných substrátů |

Zdroj: Sixta a Mačát (2005, s 167)

2.2.1 Námořní a říční doprava

Rozehnalová (2010, s 513) uvádí, že námořní a říční přeprava je tradičním způsobem přepravy v mezinárodním obchodě a že dodneška se tímto způsobem přepraví téměř 90% celkového objemu zboží.

Rozehnalová (2010) také udává, že Česká republika ratifikovala v roce 1995 Úmluvu o námořní přepravě zboží (známou jako Hamburská pravidla o konosamentech), jejímž účelem je stanovení pravidel pro provozování **námořní přepravy** zboží. Dále Rozehnalová (2010, s 508) zmiňuje Úmluvu o Kodexu jednání námořních liniových konferencí (č.30/1986).

Rozehnalová (2010, s 515) k problematice námořní dopravy doplňuje, že existuje Úmluva týkající se přepravy osob a jejich zavazadel po moři (známá jako Athénská úmluva 1974), ke které ale Česká republika nepřistoupila.

Janatka a kol. (2011, s 291) k **říční dopravě** dodává, že v České republice jsou říční cesty omezené na Labe a Vltavu (s návazností na propojení Labe s evropskou sítí kanálů). Tyto říční cesty se používají zejména k dopravě do německých, nizozemských a polských přístavů.

Jako smluvní podmínky říční dopravy se podle Janatky a kol. (2011, s 291) používají Přepravní a Překladní podmínky vydané ČSPL, a.s. Děčín¹.

¹ ČSPL, a.s., se sídlem v Děčíně, byla založena 13.6.1922 jako Československá plavební akciová společnost Labská, Praha. Zakladateli byl tehdejší stát a banky. Společnost mohla provozovat veškeré aktivity, které souvisely nejen s dopravou zboží a lidí, ale také se stavbou a opravami lodí.

Během let docházelo k zásadním změnám v provozování lodní dopravy a nejvýznamnější byla akvizice dne 21.10.2002. Tehdy část akciové společnosti provozující říční nákladní dopravy koupila a zaregistrovala pod názvem ČSPL, a.s. společnost ARGO Internationale Spedition (dnes ARGO BOHEMIA).

Společnost ČSPL, a.s. má dnes celkem 205 zaměstnanců a 73 jednotek plavidel s tonáží 51 377 tun a 20 984 kW. Jejimi plavidly jsou dnes pravidelně najížděny námořní přístavy Severního moře, Baltského moře a vnitrozemské přístavy Německa, Nizozemí, Belgie, Švýcarska a Francie.

ZDROJ: Česká plavební společnost labská, dostupné z: <http://www.argogroup.cz/skupina-argo/spolecnosti-ve-skupine/csplas.htm>, ze dne 11.3.2013

Rozehnalová (2010, s. 508) uvádí, že vnitrozemská přeprava se řídí Budapešťskou úmluvou o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (č. 32/2006 Sb. m.s.).

2.2.2 Silniční doprava

Rozehnalová (2010, s 512) se v souvislosti se silniční dopravou zabývá Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (známé jako CMR), stejně jako Janatka zmiňuje Evropskou dohodu o mezinárodní silniční nákladní přepravě věcí č. 64/87 Sb., ve znění pozdějších změn a dodatků a navíc Rozehnalová poukazuje na existenci Úmluvy o mezinárodní přepravě osob a zavazadel v silniční dopravě, ke které píše, že tato smlouva není účinná a problematika se řídí normami mezinárodního práva soukromého a následně národním právním řádem.

Mezi dokumenty, jimiž se řídí **silniční doprava** Janatka a kol. (2011, s 292) vyjmenovává následující:

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě – CMR, Ženeva 1956 a Protokol k této úmluvě z roku 1978,
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí,
- Úmluva o společném tranzitním režimu EHS/ESVO z 1.7.1996.

Uzavření přepravní smlouvy dokládá nákladní list, jak se dočteme v publikaci Rozehnalové (2010, s 512). Nákladní list se vystavuje ve třech vyhotoveních a má předepsané náležitosti v článku 6 úmluvy CMR. Rozehnalová (2010, s 512) dále píše, že nákladní list není cenným papírem a že pokud nákladní list chybí, byl ztracen nebo má nedostatky, nedotýká se to platnosti anebo existence přepravní smlouvy a dále se na ni vztahují ustanovení úmluvy CMR.

Rozehnalová (2010, s 513) přibližuje, jak úmluva CMR vykládá odpovědnost dopravce, kdy lze odpovědnosti zbavit, řeší otázku náhrad a naznačuje zpracování dalších otázek jako reklamaci, žalobu, promlčení nároků z přepravní smlouvy atd.

2.2.3 Železniční doprava

Rozehnalová (2010, s 510) konstatuje, že i přes řadu nevýhod si železniční doprava zachovává svůj význam při přepravě volně ložených nákladů anebo při vysoce objemových nákladech.

Pravidla **železniční dopravy** jsou podle Janatky a kol. (2011, s 292) upraveny následujícími dokumenty:

- Úmluva o mezinárodní železniční dopravě COTIF a Protokol k úmluvě COTIF, ratifikovaný v Litvě 10.11.2003,
- Dodatek A: Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV),
- Dodatek B: Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM),
- Příloha k CIM: Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID).

2.2.4 Letecká doprava

Podle Rozehnalové (2010, s 510-511) je letecká doprava vhodná pro přepravu hodnotného zboží (například zlato, drahokamy, léky), dále pro přepravu nákladů s rizikem rychlé zkázy či zastarání anebo tehdy, když je pro dodání rozhodující čas (například náhradní díly).

Mezi úmluvy upravující **leteckou dopravu** Janatka a kol. (2011, s 292) řadí Varšavskou úmluvu z roku 1929 a Guadalajarskou úmluvu z roku 1968.

K Varšavské úmluvě Rozehnalová (2010, s 508) dodává, že počtem smluvních stran patří k nejúspěšnějším univerzálním úpravám a že od sjednání v roce 1929 byla několikrát změněna (Haag 1955, Guatemala 1971, Montreal 1975, Guadalajara 1961).

V publikaci Janatky a kol. (2011, s 290) je uvedena informace, že v oblasti mezinárodní **námořní dopravy** byly vytvořeny smluvní dokumenty (obvykle na mezinárodních diplomatických konferencích), u nichž se používá označení podle místa jejich vzniku.

Patří sem (Zdroj: Janatka a kol., 2011, s 291):

- Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, 1978 - „Hamburská pravidla“,
- Haagská pravidla,
- Haagsko-vysbyská pravidla 1968,
- Rotterdamská pravidla. Schválená 23.9.2009 (Rotterdam Rules).

2.2.5 Kontejnerová doprava

Rozehnalová (2010, s 517-518) tvrdí, že kontejnerová přeprava vykazala od roku 1956 (kdy byla použita první celokontejnerová loď) mimořádní rozvoj. Jde o typ multimodální dopravy, protože výhody kontejnerizace se projevují hlavně tam, kde je kombinovaná doprava po souši s dopravou po moři a poté opět po souši. Tento typ dopravy se řídí INCOTERMS 2010 (konkrétně podmínkami FCA, CPT a CIP, které budou přiblíženy dále v diplomové práci v kapitole 2.7.1).

2.3 *Dokumenty v mezinárodním obchodě*

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 51) zmiňují, že jednotlivé operace v mezinárodním obchodě mají složitý průběh a to se odráží mimo jiné v počtu a druzích používaných dokumentů. Počet dokumentů potřebných k provedení jediné, třeba i velmi jednoduché transakce, představuje zpravidla několik desítek originálních dokladů. Každý z těchto dokladů bývá vyhotovován v několika kopiích.

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 51) dělí početnou skupinu dokumentů podle jejich funkce do následujících skupin:

- dokumenty obchodní,
- dokumenty pro celní účely,
- dokumenty přepravní a skladovací,
- dokumenty platební a úvěrové,
- dokumenty pojišťovací a další.

Podle Machkové, Černošlávkové a Sata (2010, s 52) lze mezi **obchodní dokumenty** v užším slova smyslu zařadit ty, které kupující a prodávající vystavují v souvislosti s uzavíráním kupní smlouvy a s jejím plněním. Ze značného počtu obchodních dokumentů Machková, Černošlávková a Sato (2010) uvádějí jako nejpoužívanější:

- **poptávku** (poptávka bývá prvním impulzem k obchodní operaci),
- **nabídku** (nabídka představuje návrh kupní smlouvy, který předkládá prodávající),
- **objednávku** (objednávku se rozumí návrh kupní smlouvy zpracovaný kupujícím podle jeho požadavků na obsah této úmluvy),
- **potvrzení objednávky** (potvrzení objednávky vystavuje prodávající a vyjadřuje jeho závazek splnit objednávku kupujícího a přijmout podmínky, které jsou v ní obsaženy),

- **kontrakt** (kontrakt obsahuje všechny formální i obsahové náležitosti kupní smlouvy včetně podpisů obou smluvních stran),
- **specifikaci dodávky** (specifikací dodávky je dokument, ve kterém kupující uvádí detailní požadavky na zboží, jež má být dodáno v rámci uzavřené kupní smlouvy),
- **obchodní fakturu** (obchodní faktura v mezinárodním obchodě nebývá spojena se zvláštními požadavky na obsah a formu a stává se podkladem pro placení kupujícím),
- **balicí list** (Balicí list poskytuje další detailní informace o dodávce zboží. Uvedením detailního obsahu jednotlivých obalových jednotek umožňuje snadnější kontrolu dodávky).

Machková, Černošlávková a Sato (2010) píší, že prodávající anebo kupující připravují také dokumenty oficiálně požadované pro vývoz či dovoz daného druhu zboží a pro úhradu kupní ceny do zahraničí.

Machková, Černošlávková a Sato (2010) dále uvádějí, že kromě dokumentů výše jmenovaných prodávající a kupující vystavují některé dokumenty, jež především upřesňují podmínky kupní smlouvy v průběhu samotného plnění a mívají vztah k uskutečňování dopravy. Na základě některých dodacích podmínek zasílá kupující prodávajícímu dopravní dispozice (uvádí např. přístav, nábreží, jméno lodi, dobu nakládky a další informace potřebné pro nalodění zboží). Exportér sleduje dodací lhůtu a plnění kupní smlouvy kupujícím a po splnění některých podmínek (např. po úhradě části kupní ceny předem) uvolňuje zásilku k odeslání. Tyto instrukce dává svému subdodavateli či vnitropodnikově výrobní jednotce nebo skladu. O odeslání zboží exportér informuje kupujícího avizováním zásilky s uvedením nezbytných podrobností o zahájení dopravy.

Podle Machkové, Černošlávkové a Sata (2010) **celní dokumenty** představují poměrně početnou skupinu podkladů požadovaných pro celní řízení a daňové účely v zemích dovozu, tranzitu i vývozu. Tyto dokumenty zpravidla obsahují prokázání původu zboží, deklarace zboží dle celního sazebníku a uvedení či ověření množství a hodnoty dodávaného zboží.

K **skladovacím a přepravním dokumentům** se Machková, Černošlávková a Sato (2010) vyjadřují, že jsou velmi různorodou skupinou a lze je dělit podle různých hledisek. Některé tyto dokumenty se používají vůči speditérům anebo jsou speditéry vystavovány. Patří sem především potvrzení zasílatele o převzetí, jímž zasílatel potvrzuje, že převzal zásilku uvedenou v dokumentu o přepravě. Druhým nejpoužívanějším dokumentem je speditérské potvrzení o odeslání zásilky, jež potvrzuje její neodvolatelné odeslání a dále uvádí údaje o stavu zásilky, o způsobu a datu odeslání, místu odeslání či místu určení apod.

Machková, Černošlávková a Sato (2010) upozorňují, že v jednotlivých dopravních oborech se používané dokumenty liší co do obsahu, formy i funkce. Při jejich použití v mezinárodním obchodě je důležité rozlišení dokladů, které mají charakter legitimačních dokumentů, a těch které jsou doklady dispoziční.

Machková, Černošlávková a Sato (2010) uvádějí, že **legitimační dokumenty** jsou používány ve všech dopravních oborech. Typickým legitimačním dokumentem je nákladní list. Jeho funkce spočívá v potvrzení uzavřené přepravní smlouvy, v potvrzení dopravce o převzetí zboží a jeho závazku doručit zboží do sjednaného místa.

Machková, Černošlávková a Sato (2010) dále zmiňují, že **dispoziční dopravní dokumenty** plní funkce stejné jako legitimační dopravní listy, ale jsou navíc cennými papíry a je s nimi spojeno právo disponovat se zbožím. Oprávněný držitel dispozičního dopravního dokumentu má právo požadovat vydání zboží u dopravce, a naproti tomu dopravce může vydat zboží pouze držiteli dispozičního dokumentu. Mezi dispoziční dopravní dokumenty se řadí konosamenty², náložné listy a některé druhy skladištních a vydacích listů.

Podle Machkové, Černošlávkové a Sata (2010) mají **platební a úvěrové dokumenty** úzkou souvislost s placením, s financováním obchodu a se zajišťováním některých rizik. Tato skupina dokumentů je značně různorodá. Využívají se ve vztazích mezi bankami a jejich klienty (např. žádost o otevření akreditivu), ve vztazích mezi obchodními

² Rozehnalová (2010, s 515) vysvětluje, že konosament se používá v námořní a říční dopravě a spojuje smlouvu kupní (v části dodací a platební podmínky) se smlouvou přepravní. Konosament má důkazní funkci o dodání zboží na palubu, o uzavření přepravní smlouvy a také může být prostředkem pro převedení vlastnického práva ke zboží v průběhu přepravy na třetí osobu.

partnery (např. směnka vystavená dodavatelem na odběratele), jsou vystavované bankami ve prospěch oprávněných osob (např. bankovní záruka) a podobně.

Jako poslední nejčastěji užívané dokumenty uvádí Machková, Černošková a Sato (2010) **dokumenty pojišťovací**. Mezi pojišťovací dokumenty patří hlavně pojistka, kterou pojištěný prokazuje svůj pojistný nárok v případě pojistné události. Pojistka je podle některých právních posuzována jako cenný papír, zatímco pojistný certifikát je pouze potvrzením o uzavření pojistné smlouvy. Oba tyto dokumenty jsou často používány jako dokumenty inkasní. V pojišťovnictví se používají i další dokumenty jako protokol o škodě apod.

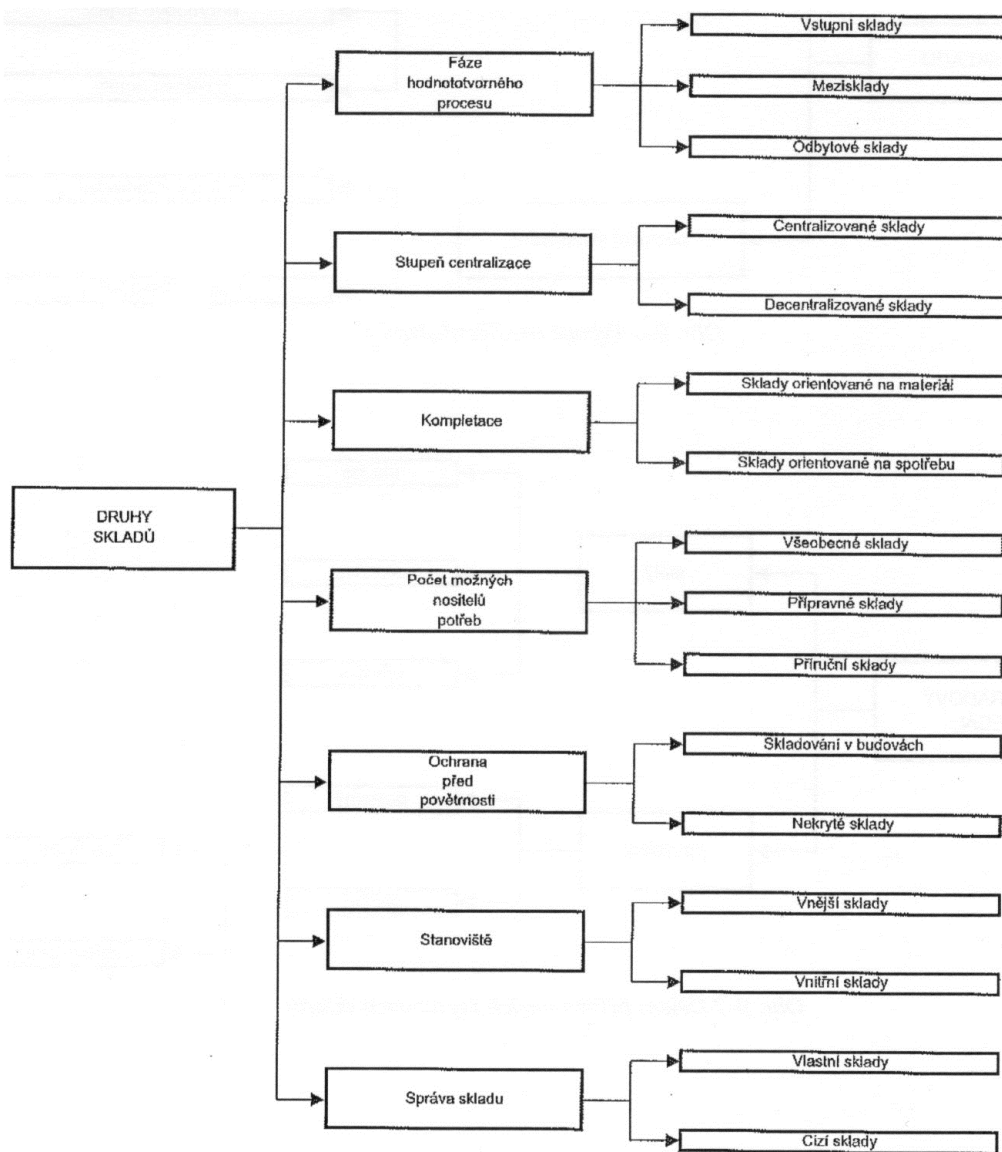
2.4 Skladování

Jak uvádí Sixta, Mačát (2005, s 131), skladování tvoří spojovací článek mezi zákazníky a výrobci. Jde o jednu z důležitých částí logistického řetězce, která zabezpečuje uskladnění produktů v místech jejich vzniku a mezi místem vzniku a místem spotřeby a poskytuje managementu informace o stavu, rozmístění a podmínkách skladovaných produktů.

Skladování jako takové volí mezi skladovými systémy podle kritérií, kterými jsou:

- vybavenost skladu včetně správy a řízení skladů,
- rozsah a centralizace skladů,
- vlastní nebo cizí skladování,
- stanoviště skladu,
- úroveň zásob udržovaných ve skladu.

Obrázek č. 2: Druhy skladů



Zdroj: Sixta s Mačát (2005, s 149)

Co se vlastně skladuje? Sixta s Mačátem (2005, s 134) tvrdí, že základní typy zásob se dělí na suroviny, součástky a díly a na hotové výrobky. Jako další zásoby uvádí autoři zásoby zboží ve výrobě a zásoby materiálů určených k likvidaci nebo recyklaci. Proč však podniky udržují vůbec zásoby, je uvedeno v následujících bodech (Sixta, Mačát, 2005 s 134):

- snaha o dosažení úspor nákladů na přepravu,
- snaha o dosažení úspor ve výrobě,
- využití množstevních slev nebo nákupů do zásoby,
- snaha udržet si dodavatelský zdroj,
- podpora podnikové strategie v oblasti zákaznického servisu,
- reakce na měnící se podmínky na trhu,
- překlenutí časových a prostorových rozdílů, které existují mezi výrobcem a spotřebitelem,
- dosažení nejmenších celkových nákladů logistiky při současném udržení požadované úrovně zákaznického servisu,
- podpora programů JIT u dodavatelů nebo zákazníků,
- snaha poskytovat zákazníkům komplexní sortiment produktů, nejen jednotlivé výroby,
- dočasné uskladnění materiálů, které mají být zlikvidovány nebo recyklovány (tzv. zpětná logistika).

Jak bude zboží skladováno, na to mají vliv faktory, jež Sixta s Karátem vyjmenovávají ve své knize Logistika, teorie a praxe (2005, s 141):

- úroveň zákaznického servisu,
- velikost trhu, který bude sklad obsluhovat,
- počet skladovaných produktů,
- velikosti skladovaných produktů,
- používaný systém manipulace s materiálem (velikost uliček a pod.),
- Typ použitého skladu (regály, police a pod),

- Pohyb zboží ve skladu,
- Celková doba výroby produktu,
- Velikost kancelářských prostor v rámci skladu.

2.5 Vnitrouijní plnění

Machková, Černošlávková a Sato (2010) uvádějí, že kromě politických a ekonomických změn přinesl vstup České republiky do Evropské unie (uskutečněný v květnu roku 2004) také změny v praktickém uplatnění obchodně-politických opatření a změny fiskální. Konečné začlenění do celní unie tak ukončilo mnohaletý přístupový proces a ze zahraničního obchodu, léta realizovaného s ostatními členskými státy EU, se stal obchod vnitrouijní a byl nahrazen tzv. vnitrouijním plněním. Za zahraniční obchod od této chvíle považujeme pouze výměnu zboží se třetími, nečlenskými státy Evropské unie. Se vstupem České republiky do celní unie bylo tradičně používané označení pro vzájemnou výměnu zboží – dovoz a vývoz – nahrazeno výstižnějším a přesnějším termínem: dodání zboží do jiného členského státu EU, resp. pořízení zboží z jiného členského státu EU. Při vnitrouijním plnění zůstala zachována povinnost odvodu daně z přidané hodnoty a změnily se jen některé principy a postupy daňového odvodu.

2.5.1 Výkaznictví vnitrouijního obchodu – Intrastat

Intrastat, jak zmiňují Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 127), je nástrojem Komise EU pro sledování a evidenci pohybu zboží mezi členskými státy. Z nařízení Rady (EHS) č. 3330/91 vychází povinnost výkaznictví práv prostřednictvím Intrastatu pro všechny osoby, které překročí stanovený roční hodnotový práh pro pořízení nebo pro dodání zboží z/do jiných členských států EU – tyto osoby se stávají tzv. zpravodajskými jednotkami. V kompetenci každého členského státu je stanovení systému sběru informací a jeho podoby. Členský stát má také možnost individuálně stanovit tzv. osvobozující prahy. Pokud není překročena hodnota těchto omezujících prahů, oznamovací povinnost nevzniká. V České republice má odpovědnost za fungování a správu tohoto systému Český statistický úřad (ČSÚ), podobně je tomu tak i

v Nizozemí a v Německu, zatímco ve Francii systém spravují národní úřady celní správy a v Belgii je spravuje Národní banka.

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 127) dále poukazují na to, že v České republice vzniká povinnost vykazovat údaje pro Intrastat těm osobám (zpravodajským jednotkám), které překračují hodnotu přijetí zboží (tzv. asimilační práh) ve výši 8 mil. CZK nebo hodnotu pro odeslání zboží také ve výši 8 mil. CZK za rok (platnost od 1.1.2009). Tato hodnota je odvozována z fakturované částky, zvláště pro přijetí a zvláště pro odeslání zboží. Jedná se o kumulovanou hodnotu odeslaného nebo přijatého zboží v jednom kalendářním roce bez započítání DPH. Při překročení pouze jedné ze sledovaných hodnot se povinnost vztahuje buď pouze na odeslání, nebo na přijetí zboží.

Podle Machkové, Černošlávkové a Sata (2010, s 121) se výkaz Intrastatu podává v listinné podobě na vyhlášku předepsaném formuláři či v elektronické podobě ve vyhlášku předepsaném formátu, a to za běžný kalendářní měsíc, nejpozději však do 12. pracovního dne měsíce následujícího po datu uskutečnění plnění. Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 121) dále uvádí, že hlášení má následující náležitosti:

- údaje o zpravodajské jednotce,
- číselný kód (označení) zboží,
- statistickou a fakturovanou hodnotu zboží,
- hmotnost či jiné údaje o množství zboží.

Jak dále Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 121) uvádí, vedle měsíčních hlášení jsou vyžadována i tzv. souhrnná hlášení, která podávají za každé kalendářní čtvrtletí všichni plátcí, jež uskutečnili dodání zboží osobě registrované k dani v jiném členském státě, a to bez ohledu na hodnotu dodaného zboží. Toto souhrnné hlášení za každé kalendářní čtvrtletí se podávají zejména z důvodu získání údajů o nestandardních obchodních operacích, jakými jsou např. reexporty, konsignační sklady, zušlechťovací styk a další.

2.6 Celní řízení v EU

V mezinárodním obchodě byly otázky celní politiky účinně řešeny především v rámci úmluvy GATT³ (General Agreement on Tariffs and Trade).

Clo, jak uvádí dále Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 132), je jedním z nejstarších finančních nástrojů, který se objevoval už ve starověku. Původní význam cla byl hlavně fiskální a s postupným rozvojem mezinárodního obchodu začalo clo plnit i některé další funkce. Významnou funkcí cla je dále funkce ochranná, kdy s vyměřením a inkasem dovozního cla dochází clem k cenovému znevýhodnění dováženého výrobku navýšením ceny dováženého výrobku na tuzemském trhu. Kromě ochranné funkce plní cla dále úlohu nástroje regulace komoditní a teritoriální struktury dovozu. Na teritoriální a zbožovou strukturu zahraničního obchodu lze účinně působit aplikací rozdílných celních sazeb na jednotlivé komodity nebo vůči jednotlivým státům nebo skupinám států.

2.6.1 Dovoz a vývoz zboží

Dovoz zboží vykládají dále Machková, Černošlávková a Sato (2010 s 131) jako vstup zboží ze třetí země na území Evropského společenství a vývoz jako výstup zboží z území EU na území třetí země. V obou případech je místem plnění to místo, ve kterém zboží vstupuje na celní území nebo vystupuje z celního území EU. Celní území EU vymezuje Nařízení rady (EHS) č.2913/92 – Celní kodex, který je základní legislativní normou, která upravuje pohyb zboží směrem ze třetích zemí nebo ke třetím zemím. Celní kodex obsahuje definice jednotlivých druhů cla, metodiku vyměření a inkasa cla, jakož i další obchodněpolitická opatření, uplatňovaná vůči nečlenským zemím EU.

Mimo výše popsaných funkcí cla lze pro naplnění cílů obchodní politiky za zcela výjimečných okolností podle Machkové, Černošlávkova a Sata (2010, s 133) dále použít i některé ze speciálních cel:

³ GATT je první mnohostranná obchodní a celní mezinárodní dohoda, která vstoupila v platnost v roce 1948 a jejíž signatářem bylo i Československo. Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 132) uvádí, že základním cílem GATT bylo postupné omezení a odstranění existujících bariér.

- **Antidumpingové clo** pro dovážené výrobky, které jsou předmětem cizího dumpingu,
- **Odvětné (retorzní) clo** formou přírážek k běžné celní sazbě nebo v podobě zavedení zvláštního cla,
- **Vyrovňovací clo** ve smyslu vyrovnávací prémie nebo subvence, poskytnuté nepřímo či přímo zahraničnímu vývozcí nebo výrobcí za účelem zhotovení, výroby anebo vývozu zboží do unie.

2.6.2 Celní řízení

Nejen podle Machkové, Černošlávkova a Sata (2010, s 134) je účelem celního řízení rozhodnout o propuštění zboží do navrženého celního režimu a uplatnit příslušná tarifní či netarifní obchodněprávní a fiskální opatření.

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 134) vyjmenovávají, že při dovozu zboží jsou vyměřovány a vybírány:

- dovozní clo,
- dovozní poplatky zavedené v rámci společné zemědělské politiky,
- daň z přidané hodnoty,
- spotřební daň,
- další nepřímé daně.

Dále Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 134) popisují, že při vývozu zboží jsou vyměřovány a vybírány:

- vývozní clo,
- vývozní poplatky zavedené v rámci společné zemědělské politiky.

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 134) doplňují, že dále vzniká nárok na odpočet daně z přidané hodnoty.

Celní řízení jako takové podle Machkové, Černoškové a Sata (2010, s 134) se zahajuje na základě celního prohlášení deklaranta přijatého celním úřadem. Ve styku s orgány celní správy se celní prohlášení obvykle podává v elektronické formě nebo písemné podobě, i když zákon nevyklučuje ani formu ústního podání. Pro účely podání celního prohlášení v obchodním styku se v zemích Evropské unie většinou používá celní prohlášení v listinné formě „Jednotného správního dokladu“ (JSD). Aby byl údaj v JSD deklarantem hodnověrně doložen, bývají pro průkazní účely spolu s celním prohlášením předkládány a vyžadovány i některé z následujících dokumentů:

- Obchodní fakturu vystavenou vývozcem a znějící na jméno dovozce, která prokazuje především měnu a částku, která je nebo bude hrazena do zahraničí,
- deklaraci celní hodnoty u zboží v kupní ceně vyšší než 175 000 CZK,
- certifikát o původu zboží (v předepsané formě),
- přepravní doklad osvědčující uzavření zasilatelské smlouvy nebo smlouvy o přepravě věci, zejména z důvodu uvedení výše přepravních výloh,
- balicí list (je-li to účelné),
- ostatní předepsané či dohodnuté doklady (zdravotní, veterinární certifikáty atd.).

2.6.3 Celní sazebník TARIC

Machková, Černošková a Sato (2010, s 136) vysvětlují, že celní sazebník (TARIC) je základním nástrojem praktické realizace Celního kodexu, který se nepravidelně vyhlašuje formou Nařízení Rady (EHS) v souladu s aktuálními zájmy a potřebami Evropské unie. Celní sazebník je ucelený systém, založený na kombinaci dvou základních údajů: číselného označení zboží a celního sazebního opatření. Samotné přidělení číselného kódu se provádí v souladu s Nařízením Rady (EHS) č. 2658/87, přijatým na základě Mezinárodní úmluvy v harmonizovaném systému popisu a číselného značení zboží. Celní sazebník obsahuje konkrétní celní sazební opatření ve formě (Machková, Černošková a Sato, 2010, s 136):

- všeobecné celní sazby,
- smluvní celní sazby,
- preferenční celní sazby (obsažené v mezinárodních smlouvách),
- preferenční celní sazby (přijaté jednostranně vůči některým státům, skupinám států nebo území),
- jednostranné sazby, poskytující snížení dovozního cla u některého zboží.

Následující obrázek číslo 3 obsahuje ukázkou celního sazebníku.

Obrázek č. 3: Ukáзка celního sazebníku

| Třída XVIII | | | | |
|--|--|-----|-----------------|---------|
| Nástroje a přístroje optické, fotografické nebo kinematografické, měřicí, kontrolní nebo přesné; nástroje a přístroje lékařské a chirurgické; hodinářské výrobky; hudební nástroje; části, součásti a příslušenství těchto nástrojů a přístrojů. | | | | |
| Položka celního sazebníku | Název zboží | JM | Celní sazba v % | |
| | | | Všeobecná | Smluvní |
| 9005 | Binokulární i monokulární dalekohledy a ostatní optické teleskopy; jejich podstavce a rámy, ostatní astronomické přístroje vyjma přístrojů radioastronomických | | | |
| 900510 | -- Binokulární dalekohledy | | | |
| 90051010 | ---- Hranolové | NAR | 10 | 2,9 |
| 90051090 | ---- Jiné než hranolové | NAR | 10 | 2,9 |

Zdroj: TARIC in Machková, Černošlávková a Sato (2010, s 137)

Na obrázku číslo 3 je názorný příklad celního zařazení dalekohledu. Po shlednutí detailní technické specifikace je zřejmé, že pro správné celní zařazení je nutná spolupráce s technickým oddělením, potřebuje-li společnost zařadit vlastní výrobek, nebo mít k dispozici podrobné technické listy ke zboží, které např. společnost nakupuje.

Podle Machkové, Černošlávkové a Sata (2010, s 136) TARIC obsahuje především smluvní celní sazby, tedy sazby užívané při obchodování mezi/se signatáři Všeobecné

dohody o clech a obchodu – GATT, pokud nemají s EU uzavřeny dohody, které by umožňovaly jejich celní zvýhodnění.⁴

2.6.4 Původ zboží

Jak píše ve své publikaci Machková, Černošlávková a Sato (2010, s. 137), preferenční celní sazby jsou důležitou součástí tarifního systému a jejich použití je ve smyslu Nařízení Rady (EHS) č.918/83 vázáno na původ zboží a existenci příslušného dvoustranného nebo mnohostranného ujednání mezi Evropskou unií a zemí původu. Preferenční sazby bývají oproti ostatním sazbám převážně snižené, ve většině případů dokonce nulové. Pro využití preferenčního režimu je nutné nárok na preferenci dohodnutým způsobem prokázat. V tomto směru existující dohody rozlišují mezi tzv. výrobkem s původem (tedy výrobkem, který byl ve státě s preferovaným původem zcela získán či vyroben) a tzv. původním výrobkem.

Mezi výrobky s původem se podle Machkové, Černošlávkové a Sata (2010, s. 137) zahrnují:

- nerostné produkty vytěžené z území určitého státu,
- rostlinné produkty sklizené v určitém státě,
- živá zvířata narozená, vylíhnutá a odchovaná v tomto státě,
- produkty honitby a rybolovu získané v tomto státě,
- odpady, zbytky a vyřazené předměty pocházející z výrobních operací tohoto státu a další.

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s. 138) se dále zabývají situací, kdy se na výrobě zboží podílí dva nebo více států, má se obvykle za to, že pochází ze státu, ve kterém došlo k poslednímu podstatnějšímu, ekonomicky zdůvodněnému přepracování, které dále vyústilo v nový výrobek, nebo které představuje důležitý stupeň výroby. Takovýto výrobek se označuje jako tzv. původní výrobek. Formulace přepracování

⁴ Smluvní sazby jsou podle Machkové, Černošlávkové a Sata (2010, s 136) v současnosti aplikovány například na dovoz z USA, Kanady, Austrálie, Japonska či Nového Zélandu.

výrobku může být avšak zneužita k účelům získání neoprávněného získání preferenčního původu a proto, když je zjištěno, že jediným cílem přepracování zboží je získání preferenčního původu, není tento preferenční původ uznán. Celní kodex dále jasně stanoví operace, jejichž provedení není pro získání preferenčního původu dostačující. Jedná se především o úkony spojené se skladováním a přepravou (například větrání, sušení, likvidace zkažených částí zboží, zbavování prachu, prosévání, třídění, krájení, výměna a plnění obalů, jednoduché úkony spojené s komerční prezentací, signování zásilek a jiné).

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s. 138) dále udávají, že nejčastěji používaným dokladem k prokazování preferenčního původu ve vzájemném obchodě mezi zeměmi EU a zeměmi přidruženými je certifikát EUR.1 (používá se pro zbožové obchodní operace v hodnotách nad 5110, resp. 6000 EUR podle konkrétní uzavřené dohody). Pro zboží nižší hodnoty se používá certifikát EUR.2 (nebo je dostačující čestné prohlášení vývozce v dohodnuté formě, uvedené na obchodní faktuře nebo jiném dokladu, který zásilku nepochybně doprovází). Dalším užívaným certifikátem je dokument A.TR, který slouží pro účely prokazování preferenčního původu při obchodování s Tureckem. V obchodních operacích s rozvojovými zeměmi se pro prokazování původu nejčastěji používá Form-A certifikát, jehož náležitosti stanovila mezinárodní organizace UNCTAD, a který bývá potvrzován některou z národních nebo regionálních obchodních komor.

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s. 138) zmiňují v souvislosti s původem zboží, že pro přiznání celní preference je nutné dodržet podmínku tzv. přímého trasování dodávky, která předpokládá, že zboží bude ze země původu do země určení dopravováno přímou cestou.

2.6.5 Celní hodnota

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s. 138) vysvětlují, že vedle správného stanovení zbožové nomenklatury a původu zboží je pro přesné vyměření cla a daňových poplatků zásadní celní hodnota, která představuje základ pro jejich výpočet. Stanovení celní hodnoty vychází z principu tzv. hodnoty převodní, tedy ceny skutečně proplacené

nebo ceny, která má být zaplacená za zboží dodané do tuzemska ze zahraničí. V běžné praxi bývá touto cenou zpravidla částka uvedená na obchodní faktuře dodavatele.

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s. 139) uvádějí, že v situacích, kdy správní orgán pochybuje o správnosti celní hodnoty, která vychází z hodnoty převodní, může požádat deklaranta o vysvětlení. Speklativním snahám dovozců může poté správní orgán zabránit použitím následujících metod pro stanovení celní hodnoty:

- metoda stejného zboží,
- metoda podobného zboží,
- odvozovací metoda,
- metoda vypočtené hodnoty,
- metoda tzv. poslední naděje⁵.

2.6.6 Celní režimy

Machková, Černošlávková a Sato (2010, s. 140) se zmiňují, že vyměřením cla a daní a uplatněním ostatních obchodněpolitických opatření je celní řízení ukončeno a je rozhodnuto o uvolnění zboží do celního režimu. Celní kodex přiznává následující režimy:

- volný průběh (pro dovoz do tuzemska),
- tranzit,
- uskladnění v celním skladu,
- aktivní zušlechťovací styk,
- přepracování pod celním dohledem,
- dočasné použití, pasivní zušlechťovací styk,
- vývoz.

⁵ Machková, Černošlávková a Sato (2010, s. 139) tuto metodu vysvětlují tak, že celní hodnotu je možné určit pomocí všech ostatních dostupných prostředků, slučitelných s mezinárodními úmluvami a není ani vyloučena dohoda o způsobu stanovení celní hodnoty mezi dovozcem a celní správou.

2.7 Obchodování

Dodací podmínky samotné nejsou jedinou částí smluv mezi kupujícím a prodávajícím. Pro smlouvu jako takovou je nejdůležitější vymezení transakce, které se odvíjí od skutečnosti, zda „vztah spadá do režimu otázek regulovaných mezinárodním právem soukromým anebo jde o vztah plně vnitrostátní, kde není možné pro spornou otázku zvolit či určit jiný právní řád než je české právo“. (N. Rozehnalová, Právo mezinárodního obchodu, str. 179)

S ohledem na obšírnost problematiky obchodu, a to jak tuzemského tak mezinárodního, a vzhledem k orientaci diplomové práce na logistiku v tuzemském a mezinárodním obchodě, se diplomová práce nebude do hloubky zabývat problematikou příslušného práva a právních dopadů příslušných předpisů.

Pro potřeby logistiky budou v následujících pasážích přiblíženy pojmy INCOTERMS, zasilatelská smlouva a přepravní smlouva.

2.7.1 INCOTERMS, INCOTERMS 2000 a INCOTERMS 2010

Jednou z nejdůležitějších součástí obchodních smluv z pohledu logistiky je dozajista stanovení dodací podmínky. Dodací podmínky, neboli mezinárodní výkladová pravidla INCOTERMS, jsou připravována a vydávána Mezinárodní obchodní komorou v Paříži, a to už od roku 1936. Následné změny či dodatky byly vydány v letech 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 a 2010. (Sixta a Mačát, 2005)

Diplomová práce se bude zabývat především výkladem dodacích pravidel INCOTERMS 2000 a INCOTERMS 2010.

Autorka se rozhodla věnovat se posledním dvěma výkladům pravidel používaných v zahraničním obchodě s ohledem na aktuálně otevřené kontrakty mezi společnostmi. Důvod je jednoduchý, ne však všem známý, a to že pro výklad platné dodací podmínky musí být ve smlouvě či kontraktu stanoveno i to, zda pro příslušnou smlouvu platí INCOTERMS 2000 nebo INCOTERMS 2010. Znamená to tedy, že například i v roce 2013 mohou obchodní partneři uzavřít smlouvu podle dodacích podmínek dle výkladových pravidel INCOTERMS 2000, ale toto musí být ze smlouvy zřetelné.

Jak uvádí ICC ČR (2010, s 16), dvě nová pravidla INCOTERMS 2010, jimiž jsou DAT a DAP, nahrazují doposud použitá pravidla ve vydání INCOTERMS 2000: DAF, DES, DEQ a DDU. Počet pravidel se touto náhradou snížil ze třinácti na jedenáct (DAT a DAP mohou být použita bez ohledu na způsob přepravy).

Těchto jedenáct pravidel INCOTERMS 2010 se podle ICC ČR (2010, s 16) dělí na dvě rozdílné skupiny, a to na:

- Pravidla vhodná pro jakýkoliv způsob přepravy (EXW = ze závodu, FCA = vyplaceně dopravci, CPT = přeprava cla do, CIP = přeprava a pojištění placeny do, DAT = s dodáním do terminálu, DAP = s dodáním do určitého místa, DDP = s dodáním clo placeno),
- Pravidla vhodná pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu (FAS = vyplaceně k boku lodi, FOB = vyplaceně loď, CFR = náklady a přepravné, CIF = náklady, pojištění a přepravné).

První skupina obsahuje, jak uvádí ICC ČR (2010, s 18), sedm pravidel, která mohou být použita bez ohledu na to, zda je použit jeden nebo více způsobů dopravy a bez ohledu na samotný způsob zvolené dopravy. Tato pravidla (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP a DDP) mohou být použita i v případech, kdy není zahrnuta námořní doprava, ale i v případech, kdy je loď použita v rámci celkové přepravy.

V případech, kdy obě místa (jak místo dodání, tak místo kam je zboží dopraveno kupujícímu) představují přístavy, ICC ČR (2010, s 18) doporučuje využívat pravidel INCOTERMS 2010 z druhé skupiny pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu (FAS, FOB, CFR a CIF). U FOB, CFR a CIF bylo upuštěno od podmínky, že zboží přechází přes zábradlí lodi jako místo dodání, a bylo nahrazeno volněji, že zboží je dodáno, jakmile je dodáno na palubu lodi. ICC ČR (2010, s 18) se domnívá, že toto lépe vyjadřuje obchodní realitu a je odstraněna zastaralá představa používání přechodu rizika přes pomyslnou linii zábradlí lodi.

Dále ICC ČR (2010, s 22) zmiňuje, že pravidla INCOTERMS 2010 jsou uplatňována v mezinárodním obchodě, kde dochází k přepravě zboží přes státní hranice. V různých částech světa, zejména v obchodních blocích jako je například Evropská unie, se význam přechodu státní hranice stal méně významným. INCOTERMS 2010 mají

v podtextu titulu uvedeno, že mohou být uplatněny nejen v mezinárodních, ale i ve vnitrostátních kupních smlouvách. Na základě toho uvádějí pravidla INCOTERMS 2010 v řadě míst jasně, že povinnosti stran odpovídají platným exportním nebo importním formalitám, pokud v daných případech přicházejí v úvahu.

Zajímavé je, jak píše ICC ČR (2010, s 22), že některé dokumenty mohou být nahrazeny způsobem přenosu v EDI⁶. Články A1/B1 pravidel INCOTERMS 2010 zdůrazňují, že přenos dat představuje stejnou hodnotu jako papírový dokument, pokud je to zvyklostí, anebo se tak strany domluví.

K výkladu týkajícímu se pravidel pojištění odkazuje ICC ČR (2010, s 24) na články A3/B3, které pojednávají o sjednání dopravy a pojištění. Dříve byla tato ustanovení v obecných člancích A10/B10.

Ohledně poplatků placených v terminálu ICC ČR (2010, s 24) uvádí, že v pravidlech INCOTERMS 2010 CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP a DDP je prodávající povinen zajistit dodání zboží do stanoveného místa určení. Zatímco je přepravné hrazeno prodávajícím, ve skutečnosti je hrazeno za kupujícího, protože přepravní náklady jsou standardně zahrnuty prodávajícím v celkové prodejní ceně.

2.7.2 EXW

Pravidlo **EXW** („**Ze závodu**“), jak uvádí ICC ČR (2010, s 34), má být v plném znění uváděno formou „EXW (místo dodání, např. Prostějov) INCOTERMS 2010“, znamená „ze závodu“. Pro prodávajícího to znamená, že splní dodání, jakmile dá zboží k dispozici kupujícímu v objektu prodávajícího anebo v jiném sjednaném, místě. Stranám se proto doporučuje co nejpřesněji definovat bod v rámci jmenovaného místa dodání, neboť náklady a riziko až po tento bod jdou na účet prodávajícího. Prodávající nemá žádnou povinnost vůči kupujícímu naložit zboží ani povinnost provést celní odbavení zboží pro vývoz. Proto v případech, kdy má prodávající lepší možnosti k naložení zboží, by mělo být použito pravidlo FCA (toto zavazuje prodávajícího k nakládce na jeho riziko a náklady).

⁶ EDI je elektronický přenos dat v obchodním styku, pozn. autorka.

S ohledem na rozšířenost EXW pravidla bude v následující pasáži detailně přiblíženo, jaké povinnosti má prodávající a jaké povinnosti jsou závazné pro kupujícího.

Povinnosti prodávajícího, jak je uvádí ICC ČR (2010):

- dodat zboží a obchodní účet podle kupní smlouvy a jakýkoliv důkaz o plnění, který mohl být požadován v kupní smlouvě,
- pokud to přichází v úvahu, poskytnout kupujícímu na jeho žádost, riziko a náklady pomoc při obstarávání vývozního povolení nebo jiného úředního povolení nutného pro vývoz zboží,
- na žádost, riziko a náklady kupujícího poskytnout veškeré informace, které má k dispozici, které musí být uplatněny v případě bezpečnostního odbavení zboží,
- dodat zboží jeho dáním k dispozici kupujícímu ve sjednaném bodě (pokud je sjednán), ve jmenovaném místě dodání nenaložené na přistavený dopravní prostředek,
- dodat zboží k sjednanému datu anebo ve sjednané lhůtě,
- prodávající nese veškeré riziko ztráty a poškození zboží do jeho dodání v souladu s ustanovením článku A4⁷ s výjimkou rizika ztráty či poškození zboží za okolností popsanych v článku B5⁸,
- nese veškeré náklady související se zbožím do jeho dodání v souladu s článkem A4 s výjimkou těch, které je povinen hradit kupující podle ustanovení článku B6⁹,
- je povinen oznámit kupujícímu informaci umožňující mu převzít zboží,

⁷ A4: DODÁNÍ podle ICC ČR (2010): Prodávající je povinen dodat zboží jeho dáním k dispozici kupujícímu v dohodnutém bodě, ve jmenovaném místě dodání nenaložené na přistavený dopravní prostředek. Jestliže nebyl sjednán bod ve jmenovaném místě dodání, může prodávající dodat zboží, v případě, že přichází v úvahu více bodů, do místa, které nejlépe vyhovuje tomu účelu. Prodávající je povinen dodat zboží k sjednanému datu nebo ve sjednané lhůtě.

⁸ B5: PŘECHOD RIZIKA podle ICC ČR (2010): Kupující přejímá veškeré riziko za poškození a ztrátu zboží do jeho dodání v souladu s ustanovením článku A4.

⁹ B6: ROZDĚLENÍ NÁKLADŮ podle ICC ČR (2010): Kupující JE povinen

- zaplatit náklady související s kontrolními operacemi (např. kontrola kvality, míry, váhy, počtu kusů), které jsou nutné za účelem dodání zboží v souladu s článkem A4,
- obstarat na vlastní náklady zabalení zboží, pokud není obvyklé v příslušné obchodní praxi přepravovat tento druh zboží nezabalené,
- pokud to přichází v úvahu, včas poskytnout kupujícímu na jeho žádost, riziko a náklady, jakékoliv dokumenty, informace a pomoci při jejich obstarání, včetně informací týkajících se bezpečnostních opatření, které kupující potřebuje pro realizaci vývozu nebo dovozu zboží anebo samotné přepravy do konečného místa určení,
- prodávající nemá žádnou povinnost vůči kupujícímu uzavřít přepravní smlouvu, ani sjednat pojistnou smlouvu.

Povinnosti kupujícího, jak je uvádí ICC ČR (2010):

- kupující je povinen zaplatit cenu zboží, jak je stanoveno v kupní smlouvě,
- tam, kde to přichází v úvahu, na svůj náklad a riziko obstarat potřebné vývozní anebo dovozní licence nebo jiná úřední povolení tak, aby provedl veškeré celní odbavení zboží pro jeho vývoz,
- převzít zboží, když byly splněny podmínky článku A4 a A7¹⁰,
- kupující nemá vůči prodávajícímu žádnou povinnost uzavřít přepravní smlouvu, ani sjednat pojistnou smlouvu,
- převzít veškeré riziko za ztrátu a poškození zboží od okamžiku jeho dodání způsobem stanoveným ve článku A4,
- uhradit veškeré náklady, dodatečné náklady kvůli opomenutí, clo, daně a jiné náklady, vztahující se na zboží od okamžiku jeho dodání v souladu s ustanovením článku A4,

¹⁰ A7: VYROZUMĚNÍ KUPUJÍCÍHO podle ICC ČR (2010): Prodávající je povinen oznámit kupujícímu informaci umožňující mu převzít zboží.

- poskytnout prodávajícímu termín v rámci sjednané lhůty anebo bod pro dodání zboží v rámci jmenovaného místa,
- poskytnout prodávajícímu náležitý důkaz o převzetí dodaného zboží,
- zaplatit veškeré náklady a poplatky související s provedením povinné kontroly zboží před jeho dodáním včetně nákladů kontroly stanovené úřady vývozní země,
- včasně informovat prodávajícího o jakýchkoli bezpečnostních požadavcích umožňujících prodávajícímu jejich splnění v souladu s ustanovením článku A10¹¹.

Další pravidla INCOTERMS 2010 nebudou tak dopodrobna rozebírána, autorka nebude poukazovat na všechny body jejich výkladu, ale pouze rámcově vyjmenuje základní podmínky pravidel.

¹¹ A10: SPOLUPRÁCE VE VÝMĚNĚ INFORMACÍ A SOUVISEJÍCÍ NÁKLADY podle ICC ČR (2010): prodávající, pokud to přichází v úvahu, včas poskytnout kupujícímu na jeho žádost, riziko a náklady, jakékoliv dokumenty, informace a pomoci při jejich obstarání, včetně informací týkajících se bezpečnostních opatření, které kupující potřebuje pro realizaci vývozu nebo dovozu zboží anebo samotné přepravy do konečného místa určení.

2.7.3 *Další pravidla doporučená pro jakýkoliv způsob dopravy*

K pravidlu **FCA („Vyplaceně dopravci“)** ICC ČR (2010) uvádí, že může být použito pro jakýkoliv způsob dopravy a to i v případě, pokud dojde k použití více způsobů dopravy. Samotným „vyplaceně dopravci“ je vnímáno, že prodávající dodává zboží dopravci či jiné osobě jmenované kupujícím v objektu prodávajícího nebo v jiném definovaném místě. Oběma stranám se doporučuje co nejpřesněji specifikovat bod ve jmenovaném místě dodání, protože v tomto bodě přechází riziko z prodávajícího na kupujícího. Dále pravidlo FCA požaduje, pokud to přichází v úvahu, aby prodávající celně odbavil zboží na vývoz. Proávající ale nemá povinnost, pokud jde o celní odbavení zboží v dovozu anebo když jde o úhradu dovozního cla anebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

Pravidlo **CPT („přeprava placena do“)** doporučuje ICC ČR (2010) pro případy, kdy nemusí být brán zřetel na způsob zvolené dopravy anebo v případech využití více dopravních prostředků. „Přeprava placena do“ znamená, že prodávající dodává zboží dopravci či jiné, prodávajícím jmenované osobě ve sjednaném místě a prodávající je povinen sjednat přepravu a hradit náklady spojené s přepravou zboží do definovaného místa určení. Nejen pravidlo CPT, ale i CIP, CFR či CIF, která budou přiblížena dále v textu, prodávající plní svůj závazek dodání v okamžiku, kdy zboží předá do péče dopravce, a nikoli jakmile dojde zboží do místa určení. Pravidlo CPT má dva kritické body, protože riziko a náklady přecházejí v rozdílných místech. Proto se oběma stranám doporučuje co nejpřesněji ve smlouvě obě místa (místo dodání, kde riziko přechází na kupujícího a jmenované místo určení, kam prodávající sjednává přepravu) určit. Dále toto pravidlo požaduje, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz (když to přichází v úvahu), ale za předpokladu, že prodávající není povinen celně odbavit zboží pro dovoz a hradit dovozní clo či provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

Dalším pravidlem je pravidlo **CIP („Přeprava a pojištění placeny do“)**, které ICC ČR (2010) vykládá tak, že prodávající dodá zboží dopravci nebo jiné osobě jmenované prodávajícím ve sjednaném místě a prodávající je povinen sjednat přepravu a nést náklady spojené s dodáním zboží do jmenovaného místa určení. CIP pravidlo vyžaduje, aby prodávající celně odbavil zboží na vývoz, pokud to přichází v úvahu, ale prodávající není povinen celně odbavit zboží pro dovoz a hradit dovozní clo či provést celní formalities v dovozu.

Následující pravidlo **DAT („S dodáním na překladiště“)** lze podle ICC ČR (2010) uplatňovat bez zřetele na způsob zvolené dopravy a může být rovněž použito v případě využití více druhů dopravních prostředků. „S dodáním na překladiště“ znamená, že jakmile je zboží vyloženo z příchozího dopravního prostředku a dáno k dispozici kupujícímu ve jmenovaném překladišti¹² ve jmenovaném přístavu či v místě určení. Pokud navíc strany chtějí, aby prodávající nesl riziko a náklady spojené s přepravou a manipulací zboží z překladiště na jiné místo, potom je zapotřebí, aby byla uplatněna pravidla DAP nebo DDP.

Pravidlo **DAP („S dodáním v místě určení“)** ICC ČR (2010) vysvětluje tak, že prodávající splní dodání, jakmile je zboží dáno k dispozici kupujícímu na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce v místě určení. Prodávající při uplatnění DAP nese veškerá rizika spojená s dodáním zboží do jmenovaného místa. ICC ČR (2010) uvádí, že DAP pravidlo může být použito bez ohledu na způsob zvolené dopravy a může být také použito při přepravě více dopravními prostředky. DAP pravidlo vyžaduje, pokud to přichází v úvahu, prodávající proclil zboží ve vývozu.

Poslední pravidlo této skupiny je pravidlo **DDP („S dodáním clo placeno“)**, které ICC ČR (2010) vykládá tak, že prodávající splní dodání, jakmile dodá zboží k dispozici kupujícímu, zboží musí být celně odbavené pro dovoz na příchozím dopravním prostředku a má být připravené k vykládce ve sjednaném místě určení. Prodávající podle pravidla DDP nese veškeré náklady a riziko spojené s dodáním zboží do tohoto místa a má také povinnost celně odbavit zboží nejen pro vývoz, ale i pro dovoz a uhradit nejen clo pro vývoz, ale i clo pro dovoz včetně provedení příslušných celních odbavení. Z výše popsaného vyplývá, že pravidlo DDP představuje maximální povinnosti pro prodávajícího a pro doplnění ne vhodné zmínit, že pravidlo DDP je vhodné k dopravě bez ohledu na způsob zvolené dopravy a lze jej použít i v případě dopravy více dopravními prostředky.

¹² ICC ČR (2010) překladiště popisuje jako kterékoliv místo kryté nebo nekryté jako například nábřeží, skladiště, kontejnerové depo nebo silniční, železniční či letecké překladiště.

2.7.4 Pravidla pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu

Do této skupiny pravidel patří pravidla FAS, FOB, CFR a CIF.

ICC ČR (2010) uvádí, že pravidlo **FAS („Vyplaceně k boku lodi“)** může být použito pouze pro námořní nebo vnitrozemskou vodní dopravu. Pravidlo FAS je vykládáno tak, že prodávající splní svou povinnost dodání tehdy, když dodá zboží k boku lodi (tj. na nabřeží nebo odlehčovacím člunem) jmenované kupujícím v ujednaném přístavu nalodění. Riziko za poškození a ztrátu zboží přechází dodáním zboží k boku lodi a kupující od tohoto okamžiku nese veškeré náklady. Je běžné, že když je zboží dodáváno v kontejnerech, prodávající předává zboží v překladišti a nikoliv k boku lodi. V těchto případech je vhodnější použití pravidla FCA a ne výše popisovaného FAS.

K dalšímu pravidlu **FOB („Vyplaceně loď“)** ICC ČR (2010) uvádí, že může být také, stejně jako FAS, použito pouze pro námořní nebo vnitrozemskou vodní dopravu. Z „Vyplaceně loď“ vyplývá pro prodávajícího povinnost dodat zboží na palubu lodi jmenované kupujícím ve sjednaném přístavu nalodění nebo obstarat zboží takto dodané. Prodávající nese riziko za ztrátu či poškození zboží do dodání zboží na palubu lodi a od tohoto okamžiku nese veškeré náklady kupující. Od prodávajícího se dále požaduje, aby dodal zboží na palubu lodi, anebo obstaral zboží již takto dodané pro odeslání do místa určení, které bylo dohodnuto v kupní smlouvě. Odkaz na „obstarání“ bere zřetel na možnost tzv. následných prodejů zboží, k nimž běžně dochází obzvláště u prodejů zboží hromadné povahy.

Pravidlo FOB ICC ČR (2010) nedoporučuje uplatňovat v těch případech, když je zboží předáváno dopravci před jeho naloděním na palubu lodi, například dodání zboží v kontejnerech, které jsou zpravidla dodávány v překladišti. Pro tyto případy by se mělo použít pravidlo FCA.

Předposlední z pravidel, pravidlo **CFR („náklady a přepravné“)**, je podle ICC ČR (2010) vhodné také pouze k použití v námořní nebo vnitrozemské vodní dopravě. Pravidlo CFR se vykládá tak, že prodávající splní svou povinnost dodáním naložením zboží na palubu lodi nebo obstaráním zboží takto dodaného. Přechod rizika za poškození nebo ztrátu přechází na kupujícího dodáním na palubu lodi. Prodávající má povinnost sjednat přepravní smlouvu a zaplatit náklady a přepravné nutné pro dodání zboží do jmenovaného přístavu určení.

Poslední z pravidel, pravidlo **CIF („Náklady, pojištění a přepravné“)**, ICC ČR (2010) doporučuje užít také jen v námořní nebo vnitrozemské vodní dopravě. „Náklady, pojištění a přepravné“ znamená, že prodávající dodá zboží na palubu lodi anebo obstará zboží takto dodané. Riziko ztráty anebo poškození zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží dodáno na palubu lodi. Proávající je podle pravidla CIF povinen sjednat přepravní smlouvu a hradit náklady a přepravné potřebné k dodání zboží do sjednaného přístavu určení. Proávající je dále povinen sjednat pojištění kryjící riziko kupujícího za ztrátu nebo poškození během přepravy. Kupujícímu ICC ČR (2010) doporučuje uvědomit si, že podle pravidla CIF je povinností prodávajícího sjednat pojištění pouze na bázi minimálního krytí. V situaci, kdy má kupující zájem na obstarání širšího krytí, musí se takto dohodnout co nejpřesněji s prodávajícím, nebo učinit vlastní zvláštní opatření ohledně pojištění.

ICC ČR (2010) uvádí, že pokud jsou použita pravidla CPT, CIP, CFR anebo CIF, plní prodávající svou povinnost dodání v okamžiku, když předá zboží dopravci způsobem odpovídajícím zvolenému pravidlu, a ne až když zboží dorazí do místa určení.

2.7.5 RAFTD 1941

Janatka a kol. (2011, s. 288) uvádí mezi pravidly pro mezinárodní obchod i RAFTD (American Foreign Trade Definition), což jsou americké definice pro zahraniční obchod z roku 1919, revidované v roce 1941. Tyto pravidla, jak uvádí Janatka a kolektiv (2011, s.288) jsou používány v kupních smlouvách mezi obchodními partnery na americkém kontinentu dodnes.

RAFTD 1941 obsahují 11 doložek. Některé z nich připomínají zkratky používané v textech INCOTERMS, a proto je nutné za zkratkou doložky uvádět označení pravidel, kterých se doložka týká.

2.7.6 INTRATERMS 1993

Pravidla zpracovaná skupinou právníků ve Velké Británii, známá jako INTRATERMS 1993 (International Trade Terms) byla zveřejněna v roce 1993. (Janatka a kol., 2011, s. 289)

Janatka a kol. (2011, s 289) dodává, že pravidla INTRATERMS 1993 vychází ze zásad smluvní volnosti, zásad zvykového práva a zásad čestného obchodování. V České republice ve spolupráci s ČSOB publikoval v roce 1996 Radix.

Dále Janatka a kol. (2011, s 289) zmiňuje, že pravidla jsou členěna do 5 kapitol. 4 kapitola pojmenovaná „Zkrácené smluvní podmínky“ uvádí vhodné doložky pro kombinovanou dopravu.

Janatka a kol. (2011, s 289) také hodnotí, že tato pravidla zatím nezískala větší oblibu a doposud nedoznala větší rozšíření v praxi mezinárodního obchodu.

2.8 Řízená dokumentace

Jak se dočteme v publikaci Veber a kol. (2010, s 95), za řízený dokument se považuje jakýkoliv písemný nebo jiný předpis, který je schválen příslušnou autoritou (manažerem) a má charakter trvalého příkazu. Dále uvádí, že struktura a zejména rozsah (podrobnost) dokumentace manažerských systémů kvality, environmentu a bezpečnosti práce nejsou normami určeny a závisí na:

- velikostí organizace a charakteru činností, kterými se společnost zabývá,
- složitosti procesů a jejich vzájemném působení,
- odborné způsobilosti pracovníků.

Mezi přínosy vyžadování řízené dokumentace Veber a kol. (2010, s 95) zahrnuje zavedení jednotných postupů¹³, transparentnost¹⁴ a uchování know-how¹⁵.

¹³ **Jednotné postupy** Veber a kol. (2010, s 95) doporučuje pro výkon opakujících se (rutinních) činností, které mají vykonávat různí pracovníci. Pracovní postup určuje jednotný „nejlepší“ postup, a příslušná dokumentace musí být výsledkem standardizačního úsilí.

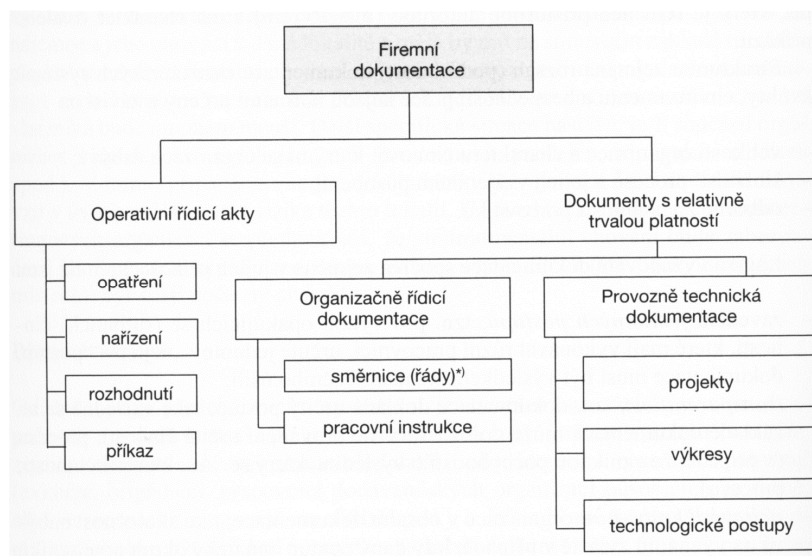
¹⁴ **Transparentností** Veber a kol. (2010, s 95) rozumí to, že dokumentace dokládá určitý postup a uvádí, že následně se na základě dokumentace může doložit správné provádění určité činnosti či procesu (v případě, že vzniknou pochybnosti o výsledcích, který se váže k určité činnosti nebo procesu).

¹⁵ **Uchování know-how** podle Vebera a kol. (2010, s 95) nabývá významu hlavně tehdy, kdy zná daný postup úzký okruh pracovníků nebo dokonce pouze jeden pracovník, který může z různých důvodů opustit organizaci.

2.8.1 Standarty řízené dokumentace

Dokumentaci zaváděnou organizacemi Veber a kol. (2010, s 95) dělí podle různých hledisek do různých skupin. Bez ohledu, zda jde o výrobní či neziskovou organizace uvádí dva základní typy dokumentace, které znázorňuje následující obrázek číslo 4.

Obrázek č. 4: Struktura firemní dokumentace



Zdroj: Veber a kol. (2010, s 96)

V levé části obrázku číslo 4 jsou uvedeny operativní řídicí akty, které se, jak píše Veber a kol. (2010, s 96), využívají k okamžitým manažerským zásahům a v praxi mívají obvykle podobu rozhodnutí, opatření, nařízení příslušného vedoucího pracovníka (jednatele, generálního ředitele, předsedy představenstva apod.).

V pravé části obrázku číslo 4 Veber a kol. (2010, s 95) znázorňuje dokumenty s relativně trvalou platností. Tyto se užívají s cílem standardizovat na bázi trvalých řídicích příkazů určitou činnost, proces anebo prvek. V praxi mívají podobu organizačně řídicích dokumentů, které upravují různé činnosti technicko-hospodářského charakteru (například zásobování, metrologii, příjem obchodních případů, ale i organizaci nebo podepisování se jménem organizace, řešení stížností a reklamací atd.) a mívají různé názvy – řády, směrnice, v poslední době se často používá univerzální pojení „postup“ jednak podobu provozně technických dokumentů, které upravují provozní, technické či jiné transformační činnosti. Všechny tyto postupy se věnují hlavním

výkonům organizace, jako například u výrobní organizace může jít o výrobní výkresy, technologické, montážní, kontrolní postupy, různé pracovní instrukce, u zdravotnického zařízení se dokumentované postupy zaměřují na terapeutické postupy, postupy ošetrovatelské, rehabilitační, preventivní péče apod.

2.8.2 Firemní požadavky na řízenou dokumentaci a schvalovací proces

Veber a kol. (2010, s 97) uvádí, že pokud má dokumentace plnit úlohu účinného a přímého nástroje řízení, musí splňovat požadavky kladené na postup jejího zpracování, vydávání a uchovávání a dále musí splňovat požadavky na vnitřní strukturu a podobu dokumentace.

Podle Vebera a kol. (2010, s 97) bývá zpracováním dokumentu pověřen zpravidla příslušný odborný pracovník nebo tým pracovníků, při zpracování samotném je nutné respektovat platné legislativní předpisy a nejlepší praktiky (jak technické, tak manažerské).

Zpracovatel dokumentu podle Vebera a kol. (2010, s 97) zodpovídá:

- za obsahovou stránku (je-li třeba, provádí případný výklad dokumentu),
- za soulad ustanovení příslušné dokumentace s návaznými dokumenty a obecně závaznými právními předpisy,
- za předložení návrhu dokumentu k schvalovacímu a připomínkovému řízení.

2.9 Zákonné požadavky na archivaci dokumentů

Účetní jednotky jsou povinny ze zákona o účetnictví (Zdroj: Zákon o účetnictví, dostupný z: <http://zakon-o-ucetnictvi.cz/>, ze dne 24.4.2013) uschovávat účetní záznamy pro účely vedení účetnictví po dobu 10 let počínajících koncem účetního období, kterého se týkají, v případě účetní závěrky a výroční zprávy a dále po dobu 5 let počínajících koncem účetního období, u dokumentů jako jsou účetní doklady, účetní knihy, odpisové plány, inventurní soupisy, účtový rozvrh a účetní záznamy, kterými účetní jednotky dokládají vedení účetnictví.

Zákon o účetnictví v § 33 uvádí, že Účetní záznam může mít listinnou¹⁶, technickou¹⁷ nebo smíšenou formu.

¹⁶ listinnou formu účetní záznam provedený na analogový nosič rukopisem, psacím strojem, tiskařskými nebo reprografickými technikami anebo tiskovým výstupním zařízením výpočetní techniky, jehož obsah je pro fyzickou osobu čitelný

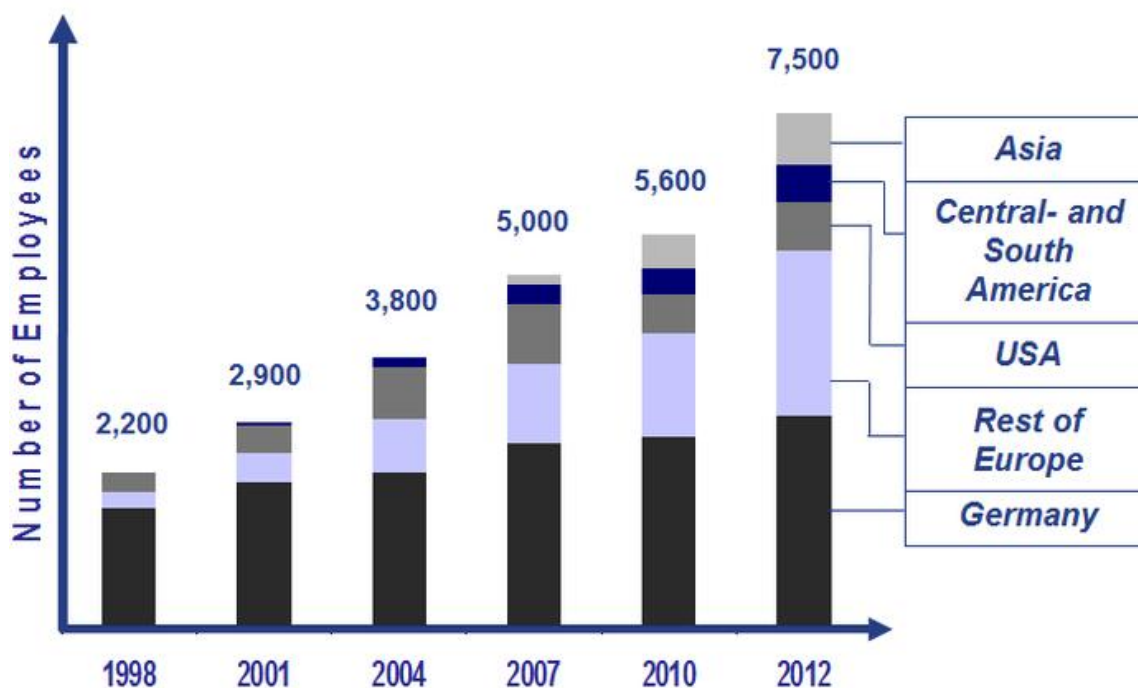
¹⁷ technickou formou se rozumí účetní záznam provedený elektronickým, optickým nebo jiným způsobem.

3 Analyticko - praktická část

3.1 Představení společnosti

Společnost, pro kterou je návrh směrnice zpracovaný, se zabývá výrobou komponentů pro automobilový průmysl. Daná firma, situovaná na střední Moravě, je součástí celosvětového rodinného (na což bývá z vrcholového managementu kladen velký důraz) uskupení, kdy mateřská společnost se nachází v Německu. V současné době společnost na Moravě zaměstnává téměř 800 zaměstnanců. Pro představu, jakého soukolí je součástí, autorka přikládá veřejnou informaci o celosvětovém počtu zaměstnanců uskupení, zobrazenou na obrázku číslo 5.

Obrázek č. 5: Počet zaměstnanců



Zdroj: firemní www-stránky, dostupné z <http://www.mubea.com/cz/company/employees/> (30.3.2013)

Na obrázku číslo 5 je zobrazen vývoj počtu zaměstnanců v letech 1998 až 2012. Česká Republika je zahrnuta v oddílu „Rest of Europe“, jež nese podle autorky poněkud nešťastně pojmenování. Německé slovo „Rest“ jako takový znamená „zbytek“ a

anglické „of Europe“ je v překladu do češtiny „z Evropy“. Nicméně, je to názorná ukázka globalizací poznamenané komunikace v automobilovém průmyslu.

Pro přiblížení se z celosvětového náhledu na problematiku diplomové práce autorka uvádí, že návrh pracovního postupu má být oporou pro oddělení logistiky. Obdobně, jak je globalizované uskupení, do kterého firma z Moravy spadá, je stejně globální trh, na kterém působí dílčí společnosti. Na Moravě se vyrábí stabilizátory a pružiny pro zákazníky řady známých značek¹⁸ a pro jejich subdodavatele¹⁹, které jsou pak dodávány doslova po celém světě. Z toho vyplývá, že i požadavky zákazníků na logistiku, správnou komunikaci se zákazníkem a opatření zboží požadovanými dokumenty se bude odvíjet od zákaznických specifik (zohledněných v rámcových smlouvách) a předpisů platných v zákaznickově zemi.

Daná společnost v interní dokumentaci uvádí, že se řídí normami ISO 14001, ISO 50001 a ISO/TS 16949. Všechny firemní procesy dělí na procesy orientované na zákazníka a dále na hlavní, vedlejší a podpůrné procesy. Jednotlivé procesy jsou řádně zdokumentované, kdy i proces řízení dokumentace je jedním popisovaným procesem.

Z tohoto popisu je patrné:

- co vše a jakým způsobem společnost dokumentuje,
- kdo má za jaké dokumenty odpovědnost,
- jak často má být platnost informací v dokumentech ověřována,
- jak probíhá schvalovací proces nově vytvořeného dokumentu,
- kdo, resp. které oddělení je odpovědné za evidenci a archivaci vnitropodnikové dokumentace,
- a další.

Oddělení logistiky, pro které bude zpracován návrh směrnice, zahrnuje **zákaznické disponenty** (pracovní pozice, která má na starosti komunikaci se zákazníkem, spravuje kmenová data ve vnitropodnikovém systému, zpracovává zákaznické objednávky atd.), **referenty logistiky** (tato pracovní pozice je odpovědná za komunikaci s dopravci a

¹⁸ Skupinu VW (zahrnující Škodu, Audi, Seat,...), skupinu GM (zahrnující Opel, Daewoo,...), Daimler, Porsche, Fiat, Iveco, Honda, Toyota, Suzuki, skupinu PSA (Peugeot, Citroen, Toyota), Ford, a další.

¹⁹ Benteler, TKA a jiní.

spedicemi, připravuje dokumentů k expedici, komunikuje s celní deklarací), **specialisty na obaly** (pracovní pozice zajišťující dostatek obalů k finálnímu zabalení zboží, dále vede evidenci obalových kont a připravuje balící předpisy) a **pracovníky příjmu zboží** (pracovní pozice přejímá příchozí zboží, navádí příjmy do vnitropodnikového systému, informuje kolegy, jimž jsou zásilky určeny, že zboží dorazilo do firmy a mohou si ho vyzvednout).

3.2 Zpracování návrhu pracovního postupu

V teoretické části práce jsou formou rešerše zpracovány informace k přiblížení a vysvětlení logistiky samotné. Dále je objasněn pojem doprava a druhy dopravy. Pro pochopení rozdílu mezi expedováním v rámci České republiky a Evropské unie je v teoretické části rámcově přiblížena problematika vnitrounijského plnění a výkaznictví Intrastat. Pro potřeby pracovního postupu je objasněno celní řízení v EU a vysvětleny pojmy dovoz a vývoz zboží a celní sazebník Taric. Bude kladen důraz na původ zboží, jehož problematika je předmětem kapitoly 2.6.4 diplomové práce. Pojmy jako celní hodnota a celní režimy jsou krátce zmíněny pro doplnění celní problematiky.

Velkou kapitolu tvoří problematika obchodování, v níž je kladen důraz na obchodní podmínky jako INCOTERMS 2000 a INCOTERMS 2010, RAFTD 1941 a INTRATERMS 1993. Pro širší přehled jsou uvedeny výše vyjmenované obchodní podmínky, avšak s ohledem na jejich využívání v praxi je důraz kladen na pravidla INCOTERMS 2010, obzvláště pravidlo EXW.

Pro kompletní přípravu teoretických východisek je v teoretické části práce dále zmíněna problematika firemní řízené dokumentace.

3.2.1 Oblast působnosti pracovního postupu

S ohledem na hloubku problematiky a s ohledem na široké spektrum zákazníků se bude návrh směrnice věnovat expedici zboží zákazníkům mimo Evropskou unii.

Směrnice má být užívána na oddělení logistiky a bude obsahovat informace potřebné k bezproblémovému vyexpedování zásilky do země mimo Evropskou unii.

Mimo jiné bude ve směrnici uvedeno, co nepodcenit při prvním vývozu k novému zákazníkovi.

Směrnice bude zahrnovat bude pokyny pro zaměstnance, co je třeba neopomenout při vývozu zboží jako takovém,

- jak má být zboží zabaleno a značeno,
- jakým způsobem komunikovat se zákazníkem kvůli dopravě zboží,
- jaké dokumenty musí být k zboží připraveny,
- jaké náležitosti tyto dokumenty musí mít,
- jak ověřit správnost připravených dokumentů,
- jak archivovat dokumenty pro potřeby společnosti, atd.

3.2.2 Osoby, které mohou pracovní postup uvolnit

Podle interního popisu procesu řízení dokumentace platném v dané společnosti může pracovní postup připravit kterýkoliv zaměstnanec společnosti. Tento návrh pracovního postupu musí zkontrolovat a uvolnit vedoucí příslušného oddělení. V popisu procesu je uvedeno, že zaměstnanec, jenž pracovní postup připravuje může být v jedné osobě i ten, kdo pracovní postup kontroluje a uvolňuje.

3.3 Oblasti návrhu pracovního postupu

V této kapitole diplomové práce budou blíže rozebrány dílčí oblasti návrhu pracovního postupu. V následujícím návrhu pracovního postupu budou oblasti pouze stručně vyjmenovány.

3.3.1 Balení a označení zboží

V automobilovém průmyslu se používají tzv. balící předpisy (příklad balícího předpisu je přiložen v příloze číslo 1 diplomové práce). Balící předpis je popis, jakým způsobem v jakém obalu či přepravce má být zboží po kolika kusech zabaleno. Balící předpisy navrhuje specialista na balení, který spadá pod oddělení logistiky. Způsob balení si většinou určuje zákazník, v některých případech navrhuje dodavatel. Vždy však musí být způsob balení odsouhlasen z obou stran. Na straně dodavatele jsou na základě této dohody vytvořeny výše zmíněné balící předpisy, které jsou distribuovány ve výrobě tak, aby zaměstnanci věděli, jak zboží pro daného zákazníka zabalit.

To znamená, že není předmětem logistiky, resp. oddělení expedice, odsouhlasit způsob balení, a proto se nebude pracovní postup blíže zabývat balícím předpisem.

V pracovním postupu bude pouze odkaz, že zboží musí být zabaleno dle aktuálního balícího předpisu, který je přístupný na firemním úložišti. Za aktuálnost balícího předpisu je odpovědný specialista na balení, za dodržování balení zboží dle balícího předpisu nese odpovědnost oddělení výroby.

Pro přiblížení problematiky je třeba zmínit se i o značení. V automobilovém průmyslu se zboží, resp. obaly či palety, označují štítky na bednách. Díky těmto štítkům je zákazník schopen jednodušeji zboží přijmout do svého skladu. Štítek samotný má předepsaná pole, v nichž je uveden název a číslo zboží, počet kusů v bedně, typ bedny, šarže zboží, datum expedice, atd. Za kompletnost a správnost těchto údajů je oddělení logistiky zodpovědné, nicméně obdobně jako v případě balících předpisů není za všechny údaje na štítku odpovědná expedice, nýbrž dílem oddělení IT a dílem zákaznickími disponenti. Expedice jako taková odpovídá za správnost údajů na štítku, co se druhu a počtu zboží týče stejně jako správně uvedený typ bedny.

V předchozím odstavci je nastíněna problematika značení beden k expedici, kdy možnosti formátu expedičních štítků a jejich implementace do vnitropodnikových systémů by vydaly na další diplomovou práci. Pro potřeby této diplomové práce tedy vezmeme v úvahu, že zboží musí být na expedici náležitě označeno, a v návrhu na směrnici expedice bude pouze odkaz, že zboží musí být řádně označeno. Za specifikaci kolonek na štítku odpovídá IT oddělení. Za správné údaje v kolonkách štítků jsou z větší části v odpovědnosti zákaznických disponentů (uvedení čísla dílu zákazníka, adresa doručení, číslo objednávky, atd.) a dílem skladníků (počet dílů v zásilce, označení dílů a typ přepravky).

3.3.2 Doprava zboží – odsouhlasení se zákazníkem

Doprava zboží se odvíjí od dodacích podmínek sjednaných v kontraktu mezi dodavatelem a zákazníkem. Odpovědnost za sjednání kontraktu nese v příslušné společnosti obchodní úsek, který je situován v centrále v Německu. Příslušný výrobní závod, v tomto případě sídlící v České republice, je vázaný kontrakty uzavřenými německými kolegy. Z toho vyplývá, že výrobní závod nemá rozhodovací kompetence a musí dodržovat podmínky v kontraktu sjednané. Nicméně, pokud nejsou v kontraktu výrobcí některé pasáže jasné, má možnost obrátit se na příslušného obchodníka a požádat o vysvětlení či doplnění, anebo o vyjednání změny v podmínkách.

Výše psané však nic nemění na tom, že oddělení logistiky se musí řídit podmínkami uzavřenými mezi společností a zákazníkem, jako i respektovat platné zákony České republiky (např. Zákon o účetnictví) a v souvislosti s expedováním zboží dodržovat i nařízení Evropské unie. Především dodržovat nařízení komise (EHS) č.2454/93 ze dne 2.července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č.2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství.

3.3.3 Vývozní dokumenty a jejich náležitosti

Všechny dokumenty přikládané k vývozu se odvíjí od kontraktu se zákazníkem. Záleží, zda jde o vývoz v rámci EU (pak není nutné ke zboží přikládat faktury a plně postačují dodací listy, spediční list a označení jednotlivých beden), pro vývozy mimo EU je třeba

z důvodu celních procedur vytisknout také faktury. Dále se v mezinárodním obchodě užívají podle typu přepravy dokumenty jako konosament liniové dopravy, neobchodovatelný námořní nákladní list, konosament kombinované dopravy, letecký nákladní list, mezinárodní nákladní list CIM a další, které jsou rámcově popsány v kapitole 2.3 diplomové práce a jejich ukázky jsou k dispozici v přílohách diplomové práce.

Autorka nezapomíná v této pasáži připomenout fakt (který je popsán v kapitole 2.7.1 diplomové práce), že některé dokumenty nemusí být tištěny a přikládány ke zboží, ale postačuje jejich elektronický přenos tzn. EDI (pojem přiblížen v odkazu kapitoly 2.7.1). Toto se v dané společnosti implementuje například v odesílání faktur, kdy po celý den expedice k vnitrouijním dodávkám generuje pouze dodací listy. Nastavenými procesy ve vnitropodnikovém systému jsou poté generovány faktury za jednotlivé vývozy a hromadně jsou pouze elektronicky odeslány na zákazníky.

3.3.4 Ověření správnosti náležitostí dokumentů

Ověření správnosti dokumentů na expedici je na úrovni denní báze a na počátku sériových dodávek jednorázovou záležitostí.

Při rozjezdu sériových dodávek, resp. před první sériovou dodávkou, je třeba se zákazníkem odsouhlasit, odzkoušet a potvrdit si správnost dokumentů k vývozu přikládaných i dokumentů, které bude dodavatel odesílat pouze elektronicky.

Pro specifické procesy v automobilovém průmyslu diplomová práce opět nebude popisovat do hloubky problematiku testování nastavení elektronických přenosů, protože tato problematika by opět vydala na samostatnou diplomovou práci.

Pro potřeby návrhu směrnice pro expedici se tato diplomová práce zaměří na denní kontrolu správnosti dokumentů k vývozům přikládaných s odkazem, že prvotní nastavení je v kompetenci vedoucího logistiky a odborníků z IT oddělení.

Denní ověřování správnosti dokumentů spočívá v kontrole dodacích listů, štítků na příslušných přepravkách a v případě zboží určeného zákazníkům mimo EU i v kontrole náležitostí faktur.

Na následujícím obrázku číslo 6 je příklad přepravky předchystané na vývoz. V levé části obrázku se nachází etiketa z výroby, vpravo nahoře jsou vidět etikety ze skladu hotových výrobků a uprostřed pod skladovacími štítky je vidět expediční etiketa. Expediční etiketa jako jediná opouští závod výrobce spolu se zbožím, všechny ostatní štítky jsou z přepravky před vývozem samotným odstraněny.

Obrázek č. 6: Zkontrolovaná přepravka připravená k expedici



Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Na obrázku číslo 6 je vyfocena přepravka těsně po vychystání skladníky expedice ze skladu hotových výrobků. Takto označené zboží čeká v příslušné zóně skladu na příjezd expedice k nakládce.

Dodací listy musí být připraveny v předepsaném počtu vyhotovení (tři sady, kdy jedna sada dodacích listů zůstává ve společnosti pro účetní potřeby a z důvodu zákonné archivace – o které pojednává kapitola 2.9 této diplomové práce, druhá sada dodacích listů je určena pro potřeby dopravce a třetí sada dodacích listů je určena zákazníkovi).

Správnost údajů na štítcích skladníci kontrolují nejen vizuálně, ale i pomocí vnitropodnikového systému. V případě vizuální kontroly jde o lidskou kontrolu, zda zboží deklarované z výroby (konkrétně číslo dílu uvedené na lístku z výroby) je stejné jako udávané zboží na lístku ze skladu. Po této první kontrole skladník specializovaný na tento typ kontroly přepravku opatří nálepkou se svým jménem, čímž je zřejmé, že přepravka se zbožím prošla expediční kontrolou. Takto označená bedna je vidět na obrázku číslo 6.

V dnešní době a v automobilovém průmyslu obzvláště, nepostačuje kontrola lidskými silami a je nutné mít i systémové řešení. Tím je v případě dané společnosti systémová

kontrola scanováním čárového kódu na lístku ze skladu a čárového kódu na štítku označující bednu k expedici. Etikety jsou pro demonstraci k vidění na obrázcích číslo 7 a 8, kdy na obrázku číslo 7 je přiblížena vývozní etiketa a na obrázku 8 je detail na skladování lístek.

Obrázek č. 7: Vývozní etiketa

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| SHIP FROM: MUBEA-HZP S.R.O. DOLNI 100 CZ 79711 PROSTEJOV | | SHIP TO: Vauxhall Motors Ltd. ERIC FOUNTAIN ROAD. GB CH65 1AL ELLESMERE PORT | | |
| MADE IN: CZECH REPUBLIC | | PLANT: 72359 510 <small>SHIP ADDR</small> | | |
| QUANTITY: 42 | MATERIAL HANDLING CODE: 5-B13A | | KANBAN NO.: G853 | |
| Part no. 13346853 | | | | |
| LICENSE PLATE (I.L.): | | | | |
| UN 360568096 16137028 | | | SHIPPING DATE: 23MAR2012 CONTAINER NO./CUST.: 0000V196 GROSS WEIGHT: 256 KG | |
| Packlist No. 16137028 | Telephone: 090422 | | DELIVERY NOTE or PO# NUMBER: EP0963247 | |
| | | Charge: 10259408 | | |

Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Obrázek č. 8: Skladovací etiketa - odběrová

| | | | |
|--|----------------------------|--|--|
| Množství Císlo dílu 090422 | | ODBER Y51025 | |
| Oznacení 13 346 853 AABT Delt2L.Roof RSt 26,4 x 4,1 x 1525 Glue | | Datum PR 22.03.12 | |
| Datum 23.03.12 | Cas 13:32 | Partie/sarže Index zmen 10259408 | |
| F2 - L1304 | | 00001 | |
| Mnozs 42 | Zasobnik 047 Chep V-196 | Dr.mista HRL Hochregal | |
| | | | |

Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Poslední důležitou kontrolou před vyexpedováním zboží je kontrola správnosti expedičních dokumentů, obzvláště faktur v případech vývozu do zemí mimo EU. Například nedokonalost vnitropodnikového systému, resp. špatně uvedená kmenová data (konkrétně váhy v různém stupni rozpracovanosti) mohou vést k rozporům v uvádění hmotnosti zboží na faktuře a na tzv. spedičním listě. Pokud referent logistiky identifikuje rozdílnou hmotnost na faktuře a na spedičním listu, musí okamžitě oba dokumenty vystornovat, neprodleně informovat plánování výroby o okamžité nápravu ve vnitropodnikovém systému. Po správném založení vah do interního systému vygenerovat dokumenty (faktury a následný spediční list) nové. Problematika hmotnosti zboží je zásadní pro stanovení celní hodnoty (problematika je přiblížena v kapitole 2.6.5 teoretické části této diplomové práce a souvisí s celním řízením, o kterém pojednává kapitola 2.6.2 diplomové práce) a také má zásadní vliv na dopravu (které se blíže věnuje kapitola 2.2 v teoretické části diplomové práce).

Tyto kontroly už jsou předmětem daného návrhu expediční směrnice. V pasáži směrnice věnované kontrole dokumentů bude definovaná odpovědnost příslušných pracovníků k klíčovým fázím kontroly zboží k expedici.

3.3.5 Archivace vývozních dokumentů

Archivace jako taková je zákonnou povinností, jenž přibližuje kapitola 2.9 této diplomové práce v teoretické části. Jak je v dané kapitole uvedeno, dokumentace může být archivována v listinné podobě, technicky anebo kombinovaně.

V příslušné společnosti je aplikována možnost kombinace způsobů archivace.

V případě dodacích listů a faktur společnost volí způsob archivace technicky (jde o elektronickou databázi, ve které jsou k dispozici dodací listy a faktury ve formátu PDF), a v případě spedičních listů společnost archivuje data listinnou formou. Tato archivace je v kompetenci oddělení logistiky, konkrétně jsou za ni odpovědní referenti logistiky.

Prakticky archivace v režii logistiky probíhá tak, že po vývozu samotným skladník nechá na definovaném místě sadu expediční dokumentace z daného vývozu. Tyto dokumenty dokontroluje referent logistiky (jestli např. skladník neopomněl dát řidiči dvě sady ze tří, a zda je na spedičním listu uvedená SZP auta, na které bylo zboží

naloženo a také přítomnost podpisu řidiče, který zboží přebíral a hlavně, zda bylo zboží převzato bez výhrad).

Takto zkontrolované dokumenty z jednotlivých vývozů referent logistiky založí nejprve do šanonů rozdělených podle zákazníků a období, ve kterých k vývozům došlo. Po jisté době (prakticky jakmile jsou šanony plné – jeden šanon je určený pro jednoho zákazníka a jedno vykládkové místo) je referent logistiky zodpovědný za řádné uložení těchto dokumentů do archivu logistiky. V archivu logistiky jsou dokumenty uloženy pro potřeby společnosti či pro případnou kontrolu správními orgány České republiky a po uplynutí zákonné lhůty (o které pojednává kapitola 2.9 v praktické části diplomové práce) jsou řádně skartovány.

3.4 Návrh obsahu směrnice

Z informací získaných z odborných publikací konfrontovaných problematikou v praxi autorka vybrala podstatné kroky, které musí být v rámci oddělení logistiky provedeny, aby bylo možné úspěšně provést první zásilku na nového zákazníka a připravit logistické procesy pro další sériové dodávky.

Obsahem návrhu směrnice logistiky jsou následující body (návrh předložený v dané společnosti je přílohou číslo jedna této diplomové práce):

- 1) Specialista na balící předpisy zpracuje balící předpis.
- 2) Zákaznický disponent na základě informací (kontraktu) z obchodního úseku nastaví do vnitropodnikového systému zákaznická kmenová data.
- 3) Referent logistiky na základě informací (kontraktu) z obchodního úseku a na základě nastavených zákaznických dat ve vnitropodnikovém systému připraví ukázkovou sadu vývozních dokumentů.

Sada vývozních dokumentů obsahuje:

3.1) Pro dodávky v rámci EU:

- vývozní etikety pro jednotlivé přepravky,
- dodací list,
- spediční list,
- odesílací list,
- další dle specifického přání zákazníka,

3.2) Pro dodávky mimo EU:

- vývozní etikety pro jednotlivé přepravky,
- dodací list,
- fakturu,
- spediční list,
- odesílací list,
- další dle specifického přání zákazníka.

- 4) Referent logistiky předá vzorovou sadu dokumentů zákaznickému disponentovi a ten postoupí podklady zákazníkovi k vyjádření, zda souhlasí s danou formou.
- 5) Zákaznický disponent na základě informací (kontraktu) z obchodního úseku informuje referenta logistiky, zda dopravu organizuje a platí dodavatelská společnost nebo dodavatel pouze hlásí zákazníkem nominované spedici, že zboží je připraveno k vyzvednutí.
- 6) Referent logistiky objedná nakládku zboží, či naavizuje vyzvedávku zboží dopravci.
- 7) Skladník expedice předchystá zboží k expedici, předá řidiči dokumenty k vývozu, které mu připravil referent logistiky a předepsaným způsobem podle pracovního postupu nahlásí zboží do vnitropodnikového systému a naloží je řidiči na kamion.
- 8) Skladník uloží část dokumentů (podepsaných řidičem, kde řidič stvrzuje že zboží i dokumenty převzal bez výhrad) z uskutečněné nakládky na předepsané místo na oddělení expedice.
- 9) Referent logistiky převezme doklady po odbaveném vývozu a uloží do archivu oddělení logistiky.

4 Závěr

V diplomové práci byly formou rešerše zpracována teoretická východiska z dostupné literatury zabývající se problematikou logistiky, obchodování, obchodními podmínkami a dalšími souvisejícími tématy.

V praktické části diplomové práce byla představena společnost a příslušné oddělení logistiky, pro které byl v diplomové práci zpracován návrh směrnice expedice.

Zpracování návrhu směrnice jako takové byl hlavní cíl diplomové práce, k jehož naplnění byly stanoveny dílčí cíle. Dílčími cíly bylo získání relevantních informací k příslušným oblastem logistiky.

Autorka se domnívá, že jak dílčích cílů, tak i hlavního cíle bylo dosaženo, a výsledkem diplomové práce je návrh směrnice uvedený v příloze diplomové práce. Hlavní přínos diplomové práce autorka vidí v možnosti využití návrhu směrnice, a později směrnice jako takové, ve vnitropodnikové praxi představené společnosti a zaměstnancům může napomoci v jejich práci. S ohledem na univerzální zpracování návrhu směrnice je možné její body aplikovat i v jiné výrobní společnosti, než pro kterou byla v rámci této diplomové práce připravována.

Literatura

Monografie

JANATKA, František. A KOLEKTIV. *Rizika v komerční praxi*. Praha: Wolters Kluwer, ČR, a.s., 2011. ISBN 978-80-7357-632-5.

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. A KOLEKTIV. *Mezinárodní obchodní operace*. 5. aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2010. ISBN 978-80-247-3237-4.

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

PERNICA, Petr. A KOLEKTIV. *Arts logistics*. Praha: Oeconomica, 2008. ISBN 978-80-245-1412-3.

PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století: (supply chain management), 1. díl*. Praha: Radix, spol. s r.o., 2005. ISBN 80-86031-59-4.

PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století: (supply chain management), 2. díl*. Praha: Radix, spol. s r.o., 2005. ISBN 80-86031-59-4.

PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století: (supply chain management), 3. díl*. Praha: Radix, spol. s r.o., 2005. ISBN 80-86031-59-4.

ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*. 3. vydání. Praha: Wolters Kluwer, ČR, a.s., 2010. ISBN 978-80-7357-562-5.

SIXTA, Josef a Václav MAČÁT. *Logistika: Teorie a praxe*. Brno: CP Books, a.s., 2005. ISBN 80-251-0573-3.

SIXTA, Josef a Miroslav ŽIŽKA. *Logistika: Metody používané pro řešení logistických projektů*. Brno: Computer Press, a.s., 2009. ISBN 978-80-251-2563-2.

ŠUBERT, Miroslav. ICC ČESKÁ REPUBLIKA 2006. *Vzorová mezinárodní kupní smlouva ICC*. Praha 9: PP Agency, s.r.o. ISBN 80-903297-5-6.

VEBER, Jaromír. A KOLEKTIV. *Management kvality, environmentu a bezpečnosti práce: Legislativa, systémy, metody, praxe*. 2. aktualizované vydání. Praha: Management Press, s.r.o., 2010. ISBN 978-80-7261-210-9.

WWW-stránky:

Zákon o účetnictví, ze dne 24.4.2013, dostupný z WWW: <http://zakon-o-ucetnictvi.cz/>,

Česká plavební společnost labská, ze dne 11.3.2013, dostupné z WWW:
<http://www.argogroup.cz/skupina-argo/spolecnosti-ve-skupine/csplas.htm> ,

Společnost Mubea, ze dne 30.3.2013, dostupné z WWW:
<http://www.mubea.com/cz/company/employees/> .

Další:

Vnitropodnikové materiály společnosti Mubea HZP, s.r.o.

Přílohy:

| | |
|--|----|
| Příloha č. 1: Návrh směrnice expedice (první list) | 68 |
| Příloha č. 2: Návrh směrnice expedice (druhý list) | 69 |
| Příloha č. 3: Návrh směrnice expedice (třetí list) | 70 |
| Příloha č. 4: Lodní list / Konosament (Combined transport bill of lading or port to port) | 71 |
| Příloha č. 5: Letištní nákladní list (Air Waybill) | 71 |
| Příloha č. 6: Dodací list | 73 |
| Příloha č. 7: A.TR. certifikát (Ověření o původu zboží z Hospodářské komory ČR).... | 74 |
| Příloha č. 8: Certifikát ověření původu zboží z Hospodářské komory ČR)..... | 75 |
| Příloha č. 9: CMR | 76 |
| Příloha č. 10: Faktura..... | 77 |
| Příloha č. 11: VDD první list (Vývozní doprovodný doklad)..... | 78 |
| Příloha č. 12: VDD druhý list (Vývozní doprovodný doklad)..... | 79 |

Příloha č. 1: Návrh směrnice expedice (první list)

| | | |
|--------------|------------------------|------------------|
| Mubea | PRACOVNÍ POSTUP | Číslo: PP.... |
|--------------|------------------------|------------------|

Závod: Mubea HZP, s.r.o., Mubea IT Spring Wire, s.r.o.

Vyplnit příslušné políčka:

| | |
|---------------------|---------------------|
| Oddělení: Logistika | Operace: Expedice |
| Díl-č./Rozměr: | Ostatní ustanovení: |
| Název/Materiál: | Zákazník: |
| Výkresová změna: | Mubea Ident: |

Pokyny pro přípravu prvního vývozu novému zákazníkovi

- 1) Specialista na balicí předpisy zpracuje balicí předpis.
- 2) Zákaznický disponent na základě informací (kontraktu) z obchodního úseku nastaví do vnitropodnikového systému zákaznická kmenová data.
- 3) Referent logistiky na základě informací (kontraktu) z obchodního úseku a na základě nastavených zákaznických dat ve vnitropodnikovém systému připraví ukázkovou sadu vývozních dokumentů.

Sada vývozních dokumentů obsahuje:

- 3.1) Pro dodávky v rámci EU:
 - vývozní etikety pro jednotlivé přepravky,
 - dodací list,
 - spediční list,
 - odesílací list,
 - další dle specifického přání zákazníka,

Příloha č. 2: Návrh směrnice expedice (druhý list)

| | | |
|--------------|------------------------|------------------|
| Mubea | PRACOVNÍ POSTUP | Číslo: PP.... |
|--------------|------------------------|------------------|

Závod: Mubea HZP, s.r.o., Mubea IT Spring Wire, s.r.o.

Vyplnit příslušné políčka:

| | |
|--|---|
| Oddělení: Logistika DII-C./Rozměr: Název/Materiál: Vykresová změna: | Operace: Expedice Ostatní ustanovení: Zákazník: Mubea Ident: |
|--|---|

| |
|---|
| <p>3.2) Pro dodávky mimo EU:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vývozní etikety pro jednotlivé přepravky, - dodací list, - fakturu, - spediční list, - odesílací list, - další dle specifického přání zákazníka. <p>4) Referent logistiky předá vzorovou sadu dokumentů zákaznickému disponentovi a ten postoupí podklady zákazníkovi k vyjádření, zda souhlasí s danou formou.</p> <p>5) Zákaznický disponent na základě informací (kontraktu) z obchodního úseku informuje referenta logistiky, zda dopravu organizuje a platí dodavatelská společnost nebo dodavatel pouze hlásí zákazníkem nominované spedici, že zboží je připraveno k vyzvednutí.</p> <p>6) Referent logistiky objedná nakládku zboží, či naavizuje vyzvedávku zboží dopravci.</p> <p>7) Skladník expedice předchystá zboží k expedici, předá řidiči dokumenty k vývozu, které mu připravil referent logistiky a předepsaným způsobem podle pracovního postupu nahlásí zboží do vnitropodnikového systému a naloží je řidiči na kamion.</p> |
|---|

Příloha č. 3: Návrh směrnice expedice (třetí list)

| | | |
|--------------|------------------------|-------------------|
| Mubea | PRACOVNÍ POSTUP | Číslo: PP..... |
|--------------|------------------------|-------------------|

Závod: Mubea HZP, s.r.o., Mubea IT Spring Wire, s.r.o.

Vypíntí příslušná políčka:

| | |
|---------------------|---------------------|
| Oddělení: Logistika | Operace: Expedice |
| Díl-č./Rozměr: | Ostatní ustanovení: |
| Název/Materiál: | Zákazník: |
| Výkresová změna: | Mubea Ident: |

8) Skladník uloží část dokumentů (podepsaných řidičem, kde řidič stvrzuje že zboží i dokumenty převzal bez výhrad) z uskutečněné nakládky na předepsané místo na oddělení expedice.

9) Referent logistiky převezme doklady po odbaveném vývozu a uloží do archivu oddělení logistiky.


| | |
|--|--------------------------------------|
| Rozdělovník: P | Originál: QM |
| Zkontrolováno: zaměstnanec dne: 5.4.2013 | Uvolněno: Vedoucí LOG dne: 15.4.2013 |
| Záznam změny: _____ | dne: _____ |

Příloha č. 4: Lodní list / Konosament (Combined transport bill of lading or port to port)

| COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING OR PORT TO PORT | | |
|--|---|---|
| B / L No. | | PRG22104015 |
| 79711 Prostějov Czech Republic Consignee (if "Order" state Notify Party and Address) | | |
| (Taicang) Co.,Ltd No.5 Changzhou Road CN 215400 Taicang | | |
| Notify Party and Address (leave blank if stated above) | | |
| Same as cons | | |
| Local Vessel | Place of Receipt by Pre-Carrier | |
| Vessel | Port of Loading | |
| COSCO AFRICA | HAMBURG | |
| Port of Discharge | Place of Delivery by On-Carrier | |
| SHANGHAI | | |
| Mark and Nos; Container No. | Number and Kind of Packages, Description of Goods | Gross Weight |
| TCKU3261760 / 223510 | 1X20' dry container said to contain: | |
| | 32 colli Suspension springs | 13187 KGS |
| ***FREIGHT PREPAID *** SHIPPERS LOAD STOWAGE AND COUNT*** ***SHIPPED ON BOARD COSCO AFRICA FROM HAMBURG DATE. 16.10.2012*** ***EXPRESS BILL OF LADING*** | | |
| PARTICULARS ABOVE DECLARED BY SHIPPER | | |
| Excess Value Declaration: Refer to Clause 8 (K) (B) + (C) on reverse side | | |
| FOR PARTICULARS OF DELIVERY APPLY WITH BILL OF LADING TO: | | |
| Logistics Co.,Ltd. No.16 He Nan Rd.South Central Place Shanghai 200002 tel. +86 21 6374 2488 L303 fax: +86 21 6374 1620 | | |
| RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding. The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier. IN WITNESS whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated below, the same being accomplished the other(s), if any, to be void. One (1) original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or delivery order. | | |
| The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading is governed by the law of the country of incorporation of the Carrier and any claim or dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determined by the Courts of that Country and no other Court. | | ORIGIN PRAGUE 16.10.2012 Ocean Freight Payable at Place and date of Issue AS AGENT OF CARRIER Number of Original B/L Signature |

Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Příloha č. 5: Letištní nákladní list (Air Waybill)

| | | | | | |
|--|------------------|---|---|---|--|
| SHA/SHA CA | | CRN No. | HAWB NO. 5905086341 | | |
| Shipper's Name and Address DOLNI 100 PROSTEJOV 796 01 CZ | | Shipper's Account Number | Not Negotiable Air Waybill AIR CONSIGNMENT NOTE ISSUED BY LIPS SUPPLY CHAIN SOLUTIONS Air Freight Services  Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. | | |
| Consignee's Name and Address CO LTD 1500 SHEN JIANG ROAD JINGQIAO PUN DONG SHANGHAI CN | | Consignee's Account Number T05892895 | It is mutually agreed that the goods described were received in good condition (except as noted) for transportation as specified in the Shipper's Letter of Instruction. RECEIVED BY LIPS SUPPLY CHAIN SOLUTIONS AT: SHIPPERS DOOR Place PRG Time 10:00 Date 15-FEB-2012 No of Shipments 1 | | |
| Issuing Carrier's Agent Name and City UPS SCS (CZECH REPUBLIC) S. R. O., STOCHOVSKA 1057/80., PRAGUE 6 161 00 CZ | | Also Notify | | | |
| Agent's IATA Code | Account No. | | Third Party Billing | | |
| Airport of Departure(Addr. of First Carrier) and Requested Routing PRAGUE/555PRG-42726504 | | | | | |
| To | By First Carrier | Routing and Distribution | to | By | |
| SVO | SU144/SVO/15 | | PVG | SU | |
| Airport of Destination SHANGHAI | | Flight/Date For Carrier Use Only | Flight/Date | Amount of Insurance | |
| | | 15-FEB-2012 | 18-FEB-2012 | NIL | |
| Holding Information (Special Instructions) | | Declared Value for Carriage Declared Value for Customs NVD 20337,88/EUR | | | |
| CC-UNK/UNK No. of Pieces BCP Gross Weight kg Rate Class Commodity Item No. Chargeable Weight Rate / Charge Total Nature and Quantity of Goods (Include Dimensions or Volume) STABILIZATORS Qty Length Width Height UoM 19 149.0 114.0 73.0 CM Volume = 23.559582 M3 Exp Auth# 1202063 | | | | | |
| Prepaid | | Weight Charge | Collect | Other Charges | |
| 142190.00 | | | | AO ADVAN 15300.00 P TC TERM 10000.00 P 33 FUEL-.00 P | |
| Valuation Charge | | 80 AIRPO 4820.00 P 84 SECUR .00 P | | | |
| Tax | | | | | |
| Total Other Charges Due Agent | | All shipments are subject to the terms and conditions of contract as set forth in the UPS Air Freight Terms and Conditions of Contract at www.ups.com. If this shipment contains Dangerous Goods, this air waybill must describe the shipment and the shipment must be in condition for carriage, in accordance with the current International Air Transport Association's Dangerous Goods Regulations. | | | |
| Total Other Charges Due Carrier | | 30120.00 | | | |
| Currency | | | | | |
| Total Prepaid | | Total Collect | | Executed on | |
| 172310.00 | | | | 15-FEB-2012 10:00 PRG 5905086341 ztvrdono | |
| Currency Conversion | | Charges in Dest. Currency | | (Date) (Time) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent | |
| For Carrier's Use Only at Destination | | Charges at Destination | | Total Collect | |
| | | | | Shipper certifies that these commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations, Division country to U.S. law prohibited | |

Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Příloha č. 6: Dodací list

| | | | | | |
|--|---|---|--------------------|---|---|
| (1) Customer Invoice Address Kecilikoy Mah. 5610 Sok. 21/1 TR 45030 Manisa | | (2) Remarks | | DELIVERY NOTE (3) No. 8/000 8348321 (4) Date 14.03.13 | |
| (5) Supplier Dolni 100 CZ 79711 Prostejov | | (6) Freight paid unpaid | | (7) Delivery (reality) Retrieved car Center Freight goods freight vehicle Express goods van vehicle Express Post | |
| (10) Your Ref. KLDE | | (11) Your Order No./Date look below | | (12) Additional Details look below | |
| (13) Your Department | | (14) Our Department | | (15) Our Ref. No. | |
| (18) Shipment Method DHL Freight I zmir | (19) Surcharge X | (20) Packing | (21) Marks | (22) gross 8874 | (23) Total Weight kg net 8514 |
| (25) Shipping Address M Sokak No 26, TR 45140 Muradiye/Man 45 | | | | | (26) Place of origin |
| (27) (Pcs.) | (28) Part No. | (29) Description (31) Packing | (30) Quantity | (31) UM | (40) Customer Remarks Quantity +/- Remarks |
| 6 | Batch Number (11) 0200077 (23) 1068 550206359R 062716 | 1/Manisa Kiste Manis 3 11.03.13 (15) (24) 1008 550206359R X98RS 10,75 C 1xllla,1xblau 3/Manisa Kiste Manis 28 | 240 840 280 | St St St | |
| (42) Goods Inwards Remarks | | (43) Quantity Check | (44) Quality Check | (45) Receiver | (46) Invoice Check |
| Date | | | | | |
| Signature | | | | | |
| No. | | | | | |

Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Příloha č. 7: A.TR. certifikát (Ověření o původu zboží z Hospodářské komory ČR)


| MOVEMENT CERTIFICATE | | |
|---|--|---|
| 1. Exporter (Name, full address, country) CZ | A.TR. No Ty 0192624 | |
| | 2. Transport document (Optional) No Date | |
| | 4. ASSOCIATION between the EUROPEAN COMMUNITY and TURKEY | |
| | 5. Country of exportation CZ | 6. Country of destination TR |
| 7. Transport details (Optional) | 8. Remarks "SIMPLIFIED PROCEDURE" | |
| 9. Item No | 10. Marks and numbers; number and kind of packages (for goods in bulk, indicate the name of the ship or the number of the railway wagon or road vehicle); description of goods pružiny z oceli 12474 pcs / 46colls (Coil Spring) | 11. Gross weight (kg) or other measure (lit, m ³ , etc.) 19 562 KG |
| | / | |
| 12. CUSTOMS ENDORSEMENT Declaration certified Export document " Form No Customs office Issuing country | | 13. DECLARATION BY THE EXPORTER I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate. / 14.03.2013 |
| (Place and date) | | Stamp CZ A.TR. |

1) Insert the Member State or Turkey.

2) Complete only where the exporting country requires.

Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Příloha č. 8: Certifikát ověření původu zboží z Hospodářské komory ČR)

| | | |
|---|--|-----------------|
| <p>1 Consignor - <i>Expéditeur - Expedidor</i></p> <p>Dolní 100 797 11 Prostějov Czech Republic</p> | <p>003133</p> | <p>ORIGINAL</p> |
| <p>2 Consignee - <i>Destinataire - Destinatario</i></p> <p>Uzbekistan Humo Street 81 Asaka City, Andijan Region UZ 170200</p> | <p>EUROPEAN COMMUNITY COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE COMUNIDAD EUROPEA</p> <p>CERTIFICATE OF ORIGIN CERTIFICAT D'ORIGINE CERTIFICADO DE ORIGEN</p> | |
| <p>4 Means of transport - <i>Expédition - Expedición</i></p> | <p>3 Country of origin - <i>Pays d'origine - País de origen</i></p> <p>Czech republic</p> <p>5 Remarks - <i>Remarques - Observaciones</i></p> <p>Invoice 8/000 1062378</p> | |
| <p>6 Item number, marks, numbers, number and kind of packages, description of goods <i>No d'ordre, marques, numéros, nombre et nature des colis, désignation des marchandises</i> <i>No de orden, marcas, numeración, número y naturaleza de los bultos, descripción de las mercancías</i></p> <p>Springs - 10894 pcs 43 coils</p> | <p>7 Quantity <i>Quantité</i> <i>Cantidad</i></p> <p>17822 kgs brutto 16081 kgs netto</p> | |
| <p>8 The undersigned authority certifies that the goods described above originate in the country shown in box 3 <i>L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case No. 3</i> <i>La autoridad infrascrita certifica que las mercancías designadas son originarias del país indicado en la casilla No 3</i></p> <p>Olomouc 17 -12- 2012</p>  <p><i>Place and date of issue, name, signature and stamp of competent authority</i> <i>Lieu et date d'émission, désignation, signature et cachet de l'autorité compétente</i> <i>Lugar y fecha de expedición, designación, firma y sello de la autoridad competente</i></p> <p style="text-align: right;">ECCR II/2012</p> | | |

Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Пříloha č. 9: CMR

| | | | |
|---|--|---|--|
| 1 Absender (Name, Anschrift, Land) Отправитель (Имя, Адрес, Страна) КОД страны F 38092000 | | Internationaler Frachttarif Международная транспортная конвенция CMR № 121289 Diese Befreiung unterliegt trotz einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Güterverkehr mit Sanktionen, Botschaften (CMR) Данная освобождение, несмотря на то, что приняты договоры, остающиеся в силе в соответствии с правилами Конвенции о дорожном международном автомобильном транспорте (CMR) | |
| 2 Empfänger (Name, Anschrift, Land) Получатель (Имя, Адрес, Страна) Komendatskiy prospect, Pargolovo 140, 194362 Saint-Petersburg Russian Federation | | 16 Frachtlieferer (Name, Anschrift, Land) Перевозчик (Имя, Адрес, Страна) RUS/053/0777 000 INTERFRACHT RUSSIA, 214530, Smolenskaya oblast Smolenskiy raion, PECHERSK ul. Aviodorozhnaya, 5 ИИН 6731049500 | |
| 3 Auslieferungsort des Gutes "BUGRY" warehouse with place of location Leningradska... Место выдачи груза Oblast, Vsevolozjsky region, Bugrovskaya volost, massiv Ol'gino | | 17 Anlieferort (Name, Anschrift, Land) Место доставки груза (Имя, Адрес, Страна) БАЛТИЙСКАЯ ТАКОУОНИ NRY 20 ОТС РОССИИ ВЪЕЗД В РАЙОН 03.04.2013 ПЗТК ОБЛАСТНОГО ДОЛЖНОСТНОГО ТЯК | |
| 4 Ort und Tag der Übernahme des Gutes Место и дата приема груза Ort/Место: Prostojevoj Land/Страна: CZ Datum/Дата: 29.3.2013 | | 18 Verfalls- und Befreiungsfrist der Frachtpflicht Срок и срок освобождения от ответственности ДАТА ВЪЕЗДА: 01.04.2013 ВРЕМЯ: 17.26 | |
| 5 Begleitende Dokumente Проводящие документы Invoice: TB064626 certificate of origin 000894 CARNET JX71851776 | | 6 Anzahl und Normen Количество и нормы 7 Anzahl der Pakete Количество упаковок 8 Art der Verpackung Вид упаковки 9 Gewicht Вес 10 Anzahl der Stücke Количество шт. 11 Gewicht in kg Вес в кг | |
| 78 colli Stabilizators 4680pcs 87088020 16787,16 | | 11 12 | |
| ОРИГИНАЛ ОСМОТРЕНО НАРУШЕНИЙ НЕ ВЫЯВЛЕНО, Ш. П. 2013 | | | |
| 13 Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige spezielle Behandlung) Специальные инструкции (Таможенные и прочие указания) Pargolovo customs Terminal 4, Gorskoe snosje, Pargolovo settlement St. Petersburg, Russia, 194362 | | 19 Anzahl von... Количество... 11200103 3103130 084023 БРЗСКАЯ МЫТНЯ ВЫПУСК ДАВВОЗНЫ 277 | |
| 14 Angabe des Wertes des Gutes Указание стоимости груза Rückstellung (Betrag) Возмещение (сумма) | | 20 Besondere Vereinbarungen Особые соглашения сторон | |
| 15 Frachtpflichtige Organisationen Ответственные организации CIP Saint-Petersburg | | 21 Ausgabetag in... Дата выдачи в... Olomouc 29.3.2013 | |
| 22 Absender (Name, Anschrift, Land) Отправитель (Имя, Адрес, Страна) MUBEBA - HZP s.r.o. Dolni 100, 797 11 Prostejov IČO: 255216165, DIČ: CZ2552165 Kralupy a.s. a d.o.o. Prostejov, IČO: 255216165 | | 24 Frachtlieferer (Name, Anschrift, Land) Перевозчик (Имя, Адрес, Страна) RUS/053/0777 000 INTERFRACHT RUSSIA, 214530, Smolenskaya oblast Smolenskiy raion, PECHERSK ul. Aviodorozhnaya, 5 ИИН 6731049500 | |
| 25 Frachtpflichtige Organisationen Ответственные организации ISOUK1467 AA092567 | | 26 Besondere Güter... Особые грузы... Empfänger: Datum & Uhrzeit / Дата и время приема Fahrer: Datum & Uhrzeit / Дата и время приема | |


Zdroj: Mubeba HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Příloha č. 10: Faktura

| | | | | | | |
|---|----------------------------|--|----------------------|-----------|------------------------------------|------------|
| <h1>Mubea</h1> | | MUBEA-HZP s.r.o. | | | | |
| | | Tel. +420 882 778 400 Fax: +420 882 778 490 | | | | |
| | | Ein Unternehmen der Mahr und Bender Gruppe MUBEA-HZP s.r.o., Dairi 100, CZ 797 11 Prostějov | | | | |
| (1) Name of customer CZ 79711 Prostějov | | (2) Remarks | | | | |
| (3) Address s Uzbekistan Humo Street 81 UZ 170200 Asaka City, Andijan Region | | Delivery note (5) No. look below (6) Date | | | | |
| Account No. of supplier 3006182 | | Our VAT No.: CZ25528165 | | | | |
| | | INVOICE | | | | |
| | | Account No. (8) No. 8/000 1082378 (9) Date 17.12.12 | | | | |
| (10) Year ref. | (11) Year order | Date | (12) Our dept. | | | |
| | look below | | Patrk Vystavel | | | |
| (13) Additional Details | (14) Shipment Method | (15) Packing | (16) Gross | | | |
| look below | UNICO LOGISTI CS | look below | 17822 | | | |
| (17) Net | (18) Net | (19) Net | (20) Net | | | |
| | | | 18081 | | | |
| (21) Shipping address | | | (22) Place of origin | | | |
| CJSC GENERAL MOTORS UZBEKISTAN, 81,HUMO ST., UZ 170200 ASAKA CIT | | | W/H1 | | | |
| (23) Pos. | (24) Order No. Part No. | (25) Description (26) Packing | (27) Quantity | (28) Unit | (29) Unit price (30) Product. f | (31) Total |
| | | 1/0000CART EWP GM - EP Batch Number: 30 | 368 | St | | |
| Amount due | | | | | | |
| Delivery...: | | FCA - Prostějov | / INCOTERM..... | | FCA | |
| Payment terms: | | Within 75 days Due net | | | | |
| 90 | | | | | | |
| <small> Backhaul material/Parts account: MUBEA-HZP s.r.o., Dairi 100, CZ 797 11 Prostějov MUBEA-HZP s.r.o. </small> | | | | | | |


Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Příloha č. 11: VDD první list (Vývozní doprovodný doklad)

| EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ | | 1 PROHLÁŠENÍ | | MRN |
|---|---|---|--|---|
| VÝVOZNÍ DOPROVODNÝ DOKLAD | 2 Odeslatel/vývoze | EX | A |  13CZ58000023CKSJJ5 |
| | CZ | 5 Položky | 6 NÁM. kusy celkem | Datum vydání: 14.03.2013 Celní úřad: CZ 580201 |
| | 8 Příjemač | 1 | 46 | |
| | Sokak No 26 45140 Muradiye/Manisa TR | | | |
| | | 15 Kód z. odesl. vývoze | 17 Kód země určení | |
| | | CZ | TR | |
| | 18 Pozn. zn. dopravního prostředku při odjezdu | CZ pro Olomoucký kraj, Olomouc - CZ580000 | | |
| | ST930IT ST523IP | 13CZ58000023CKSJJ5 20130314 | | |
| | 29 Vjezdovní celní úřad | MHZP 102 11CZ136200GE00021 | | |
| | HJ515000 | | | |
| 31 Nákladové kusy a popis zboží | Značky a úlate - Č. kontejneru - Počet a druh Viz seznam položek | 32 Poř. č. pol. | 33 Zbožový kód | |
| | | - | | |
| | | | 35 Hrubá hmotnost (kg) | 19562 |
| | | | 38 Čistá hmotnost (kg) | 18642 |
| | | | 40 Souhrnné prohlášení / Předchozí dotaz | |
| 44 Zvláštní záznamy/ Přiložené doklady/ Osvobození a povolení | | | 46 Statistická hodnota 1145648 | |
| E KONTROLA CELNÍM ÚŘADEM ODESLÁNÍ/VÝVOZU | | K KONTROLA VÝSTUPNÍM CELNÍM ÚŘADEM | | |
| Výsledek: A3 Schválený vývoze | | Datum přístupu: | | |
| Připojené závěry: Počet: | | Kontrola celních závěr: | | |
| Označení: Osvobození | | Poznámky: | | |
| LNůta (poslední den): 24.3.2013 | | | | |

Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012

Příloha č. 12: VDD druhý list (Vývozní doprovodný doklad)

| EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ | | | MFN  13CZ58000023CKSJ5 |
|------------------------|-------------------------------|--|--|
| SEZNAM POLOŽEK - VÝVOZ | | | |
| Odesílatel/vývozce (2) | | Příjemce (8) | |
| Poř. č. položky (32) | Hrubá hmotnost (35) | Zbožový kód (33) | Statistická hodnota (46) |
| Prohlášení (1) | Čistá hmotnost (38) | Souhrnné prohlášení/Předchozí doklad (40) | Popis zboží (31-1) |
| Země vývozu (15) | Číslo kontajnerů (31-3) | Předložené doklady/osvědčení (44-1) | Značky a čísla nákladových kusů (31-2) |
| Země určení (17) | Počet/druh ks./nákl.ks (31-4) | Zvláštní záznamy (44-2) | |
| 1 | 19562 | 73202081 | 1145648 |
| EX | 18642 | | Pružiny spirálové tlačné z oceli 12474ks/ 46 colli |
| | | N380 / 8/000 1063435 N018 / Ty0192624 N730 / 026253 N952 / XH73795974 | 46 |
| | 46/ CH | | |

Zdroj: Mubea HZP, s.r.o., Vnitropodnikové materiály, ze dne 23.3.2012