UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Ústav pedagogiky a sociálních studií

Pavel Kukutsch

VI. ročník – kombinované studium

Obor: pedagogika – správní činnost

Mezinárodní obchodní operace ve vztahu k současnému celnímu řízení

Diplomová práce

Vedoucí práce: Ing. Alena Opletalová, Ph.D.

Olomouc 2010

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury uvedených v seznamu literatury.

V Olomouci dne

……..

vlastnoruční podpis

Děkuji ing. Aleně Opletalové za odborné vedení diplomové práce, poskytnutí materiálů a velmi cenných rad.

Děkuji plk. ing. Romanu Kvíčerovi za odborné vedení práce, poskytování rad a materiálových podkladů k práci. Zároveň děkuji za poskytnutí volného času, který jsem mohl využít k osobním konzultacím.

Obsah

Úvod 7

1 Vývoz a dovoz zboží 9

1.1. Vývoz 9

1.2. Dovoz 9

2 Uskutečňování mezinárodních obchodních operací 10

3 Dodací podmínky (parita) 11

3.1 Nejpoužívanější dodací parity v praxi 12

4 Cenový průzkum 15

5 Cla a celní řízení 17

5.1 Funkce a význam celního řízení 17

5.2 Celní řízení 18

5.3 Celní sazebník 19

5.4 Původ zboží 20

5.4.1 Původ zboží v rámci mezinárodního obchodu 21

5.4.2 Původ zboží v rámci Intrakomunitárního obchodu 23

5.5 Celní hodnota 24

5.5.1 Metoda hodnoty transakce dováženého zboží 25

5.5.2 Metoda hodnoty transakce stejného zboží 25

5.5.3 Metoda hodnoty transakce podobného zboží 26

5.5.4 Metoda deduktivní (metoda jednotkové ceny) 26

5.5.5 Metoda vypočítané hodnoty 27

5.5.6 Metoda použití rozumných prostředků 28

5.6 Celní režimy 29

5.6.1 Volný oběh 29

5.6.2 Tranzit 30

5.6.3 Uskladňování v celním skladu 31

5.6.4 Aktivní zušlechťovací styk 32

5.6.5 Přepracování pod celním dohledem 32

5.6.6 Dočasné použití 33

5.6.7 Vývoz 33

5.6.8 Pasivní zušlechťovací styk 34

5.7 Intrakominatární obchod (INTRASTAT) 34

5.7.1 Intrastat 34

6 Logistika v mezinárodním obchodě 37

6.1 Železniční přeprava 37
6.2 Silniční přeprava 38
6.3 Letecká přeprava 39
6.4 Námořní přeprava 39
6.5 Poštovní přeprava 40
7 Rizika v mezinárodním obchodě 41
7.1 Tržní rizika 41
7.2 Cenová rizika 41
7.3 Teritoriální rizika 42
8 Úvod: praktická část 44
9 TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY a.s. 45
9.1 Vymezení zkoumané problematiky 45
9.2 Zhodnocení dosavadních poznatků o problematice 45
9.3 Stanovení cílů, hypotéz a výstupů výzkumu 46
9.4 Popis výzkumné procedury 46
9.5 Swot analýza 52
10 JAP Trading s.r.o. 53
10.1 Vymezení zkoumané problematiky 53
10.2 Zhodnocení dosavadních poznatků o problematice 53
10.3 Stanovení cílů, hypotéz a výstupů výzkumu 53
10.4 Popis výzkumné procedury 54
10.5 Swot analýza 59
11 Hyundai Motor Manufacturing Czech, s.r.o. 60
11.1 Vymezení zkoumané problematiky 61
11.2 Zhodnocení dosavadních poznatků o problematice 61
11.3 Popis výzkumné procedury 61
11.4 Swot analýza 67
Závěr 68
Seznam použité literatury 72
Seznam zkratek 76
Seznam grafů 77
Seznam tabulek 78
Seznam obrázků 79
Seznam příloh 80
Anotace

Teoretická část

Úvod

Mezinárodní obchodní operace v sobě skrývají pravidla a podmínky, kterými se musí exportéři, importéři a další obchodníci řídit, pokud chtějí uspět v mezinárodním obchodě a postupovat podle platných zákonů. Obsahuje v sobě obchodní činnost subjektů při dovozu a vývozu zboží a služeb, jakož to i při ostatních formách navazování a realizace obchodně právních vztahů.

Již v minulosti byla mezi jednotlivými prodávajícími a kupujícími dohodnuta jistá pravidla, kterými se řídili a na základě kterých probíhaly tyto obchodní případy.

Historický vývoj usměrňování obchodu mezi jednotlivými účastníky je starý jako obchod sám. Důležitou součástí obchodní výměny zboží je vznik cel a daní, který je spjat se vznikem organizovaných států a se zavedením peněžního hospodářství. V dávné minulosti byly vybírány poplatky, mýto a jiné platby ze zboží, se kterým bylo obchodováno. V dnešní době řadu z těchto povinností přebírá Celní správa České republiky (dále jen „CS ČR“), která v průběhu celního řízení vyměřuje a vybírá cla, daně a poplatky spojené s dovozem nebo vývozem zboží, a tím je regulována obchodní politika a jsou hájeny ekonomické zájmy České republiky a států sdružených na území Společenství.

Cílem této diplomové práce je zjistit, zda významné daňové subjekty vyvíjející ekonomickou činnost v územní působnosti Celního úřadu Frýdek Místek (dále jen „CÚ FM“), obchodují s třetími zeměmi na základě mezinárodních obchodních operací dle stanovených zákonných podmínek, a tyto důsledně dodržují.

Výsledky práce mohou být využité daňovými subjekty k odstranění nedostatků v organizaci navrhování zboží do celních režimů a logistice pohybu předmětného zboží. Další možností je provedení autoremedury celních prohlášení (tzn. zvláštní způsob řízení, kdy o zrušení nebo změně rozhodnutí rozhoduje prvoinstanční orgán), které byly propuštěny do příslušných režimů, např. na základě závěrů z provedené následné kontroly po propuštění zboží do režimu volného oběhu. V neposlední řadě může tato práce sloužit jako podklad při tvorbě vnitřních aktů řízení a školení pracovníků celní správy nebo spedičních společností, které se zabývají podporou celního řízení.

Celní správa se v rámci povolovacího řízení režimu uskladňování v celním skladu nezajímá o to, zda je žádost opodstatněná s ohledem na množství a operace prováděné s uskladněným zbožím. Tato problematika tvoří cca 50 % zatížení odd. 023.1 Celní – Třinec, kde pracuji ve funkci vedoucího oddělení. Proto si chci ověřit, zda jsou ve skutečnosti celní sklady využívány k těm účelům, pro které byly zřízeny a plní všechny standardy uvedeného celního režimu.

Z tohoto důvodu je jedním z hlavních cílů této práce zjistit jak je využíván režim uskladňování v celním skladu.

Druhým cílem je ověřit jakými dopravními prostředky je dopravováno zboží z třetích zemí k odd. 023.1 Celní – Třinec a je-li doprava surovin realizována častěji pomocí železniční přepravy, která je ekonomičtější a ekologičtější nebo pomocí silniční přepravy.

1 Vývoz a dovoz zboží

1.1 Vývoz

Může se jednat o nejjednodušší formu vstupu daňových subjektů na zahraniční třetizemní trhy. Režim vývozu umožňuje, aby zboží Společenství opustilo území Evropské unie. Vývoz může rovněž zahrnovat výstupní formality pro dané zboží, včetně obchodněpolitických opatření a vybrání případného vývozního cla. Při vývozu mohou vyvážející firmy využít služeb různých obchodních zástupců, prostředníků, prodejců a dalších, které jsou sjednávány na základě smluvních vztahů. Příkladem může být zastupování dovozce nebo vývozce při celním řízení na základě komisionářské nebo mandátní smlouvy spediční společnosti.

1.2 Dovoz

Dovozem rozumíme doručení zboží z třetích zemí na území Společenství, kterému je dle celních předpisů Společenství přiděleno celně schválené určení. Při dovozu mohou daňové subjekty využít rovněž prostředníků, obchodních zástupců a jiných zprostředkovatelů k obstarání a doručení zboží. Při dovozu jsou s ohledem na celně schválené určení zboží vybírány cla, dovozní poplatky v rámci společné zemědělské politiky EU, daň z přidané hodnoty v konkrétních případech stanovených zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, v platném znění (dále jen „DPH) a případně spotřební daň v souladu se zákonem 353/2003 Sb., o dani spotřební, v platném znění (dále jen „SPD“). Kontrolují se průvodní doklady s důrazem na to, zda nejsou obcházena obchodněpolitická opatření, jako jsou např. licence, antidumpingová opatření, zákazy a omezení apod.

2 Uskutečňování mezinárodních obchodních operací

Zahraniční obchod je uskutečňován jednotlivými obchodními operacemi, kterých může být velké množství. Tyto operace mají mnoho individuálních zvláštností, které se projevují v efektivnosti transakcí, právním zajištění a navázáním spojení mezi kupujícím a prodávajícím. Prodávají a kupující si musí ještě před vstupem na zahraniční trh zajistit vhodnou komunikaci s budoucími obchodními partnery, zvolit hodnověrné partnery, provést výzkum trhu a obchodně-politických podmínek, vybrat cesty, kterými bude dopravováno předmětné zboží a smluvně toto podchytit. Obchodník, který chce obchodovat se zahraničím, musí provést mnoho dalších strategických rozhodnutí, hodnotících úvah a voleb, které sice ještě nemusí být součástí obchodních operací, ale bez kterých se zahraničím nelze obchodovat.

Firmy obchodující se zahraničím si většinou stanoví dlouhodobé cíle, které jsou odvozeny od jejich podnikatelských záměrů a jsou přizpůsobeny jednotlivým trhům, na které chtějí vstoupit. Mezi takovéto dlouhodobé cíle můžeme zařadit:

- uvedení určitého výrobku na trh,
- dosažení obratu, a tím i zisku,
- dosažení určitého podílu na trhu, apod.

Dalším důležitým faktorem, který může ovlivnit úspěch firmy v mezinárodním obchodě je průzkum trhu. Firma pomocí tohoto průzkumu získává celou řadu velmi důležitých informací, které ji mohou pomoci uspět na zahraničním trhu. Informace, které firma získá, se mohou týkat například makroekonomické a politické situace v dané zemi, podnikatelského prostředí, politiky státu nebo může jít o konkrétnější průzkum trhu, který se více přibližuje vlastní podnikatelské orientaci, jako jsou například cenové náklady, informace o konkurenci, vztah nabídky a poptávky. V neposlední řadě jsou také získávány informace týkající se dopravních podmínek a s tím spojených nákladů a výběr obchodních partnerů, kteří tuto problematiku mohou zajišťovat. Průzkum trhu je nikdy nekončící proces. Firmy musí neustále doplňovat nové poznatky a aktualizovat je, protože trhy mají obecně proměnlivý charakter.

3 Dodací podmínky (parita)

Normované obchodní zvyklosti – mezinárodních pravidel, jsou specifikovány v jednotlivých dodacích doložkách, kterými se stanoví dodací podmínky ve smluvních vztazích vznikajících při provádění zahraničně obchodní činnosti. Jedná se o důležitou náležitost kupní smlouvy v mezinárodním obchodě. Pomocí dodacích podmínek jsou určovány povinnosti prodávajícího a kupujícího, související s dodávkou zboží a jeho převzetím. Dodací podmínky se dělí podle:

- sjednaného místa plnění,
- vzájemných práv a povinností nebo
- druhů dopravy.

V současnosti převládají dodací podmínky, používané podle výkladových pravidel INCOTERMS (International Commercial Terms). Pravidla jsou připravována a vydávána Mezinárodní komorou v Paříži. Vydávána jsou již od roku 1936 s dodatky z roku 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 a 2000. Tyto dodatky se vyvíjely podle potřeb mezinárodního obchodu, s ohledem na železniční, leteckou, silniční a námořní přepravu. V této práci se budu věnovat a pracovat pouze s dodacími podmínkami INCOTERMS 2000, které jsou v dnešní době nejpoužívanější.

Dodací podmínky INCOTERMS jsou závazné, jen pokud jsou výslovně uvedeny v kupní smlouvě. INCOTERMS řeší pouze otázku přechodu a rizik, neřeší přechod vlastnických práv ke zboží. *„INCOTERMS 2000 obsahují třináct doložek, které člení do čtyř skupin podle počátečního písmena jednotlivých doložek – E (ex), F (free), C (cost, carriage), D (delivered). U prvních tří skupin přecházejí povinnosti z prodávajícího na kupujícího při odeslání zboží, a jsou tedy relativně náročnější pro kupujícího, u čtvrté skupiny přecházejí povinnosti při dodání zboží, a proto jsou dodací parity skupiny D často označovány jako doložky dodání a jsou z hlediska nutnosti plnění povinností náročnější pro prodávajícího.*

Skupina E má pouze jedinou doložku a povinnosti prodávajícího je přepravit zboží ve svém objektu (závodě) k odebrání. U skupiny F má prodávající dodat zboží dopravci, kterého určuje kupující. Skupina C obsahuje doložky, podle nichž prodávající zajišťuje přepravní smlouvu, ale nese rizika ztráty nebo poškození, k nimž dojde po naložení a odeslání zboží. U skupiny D nese prodávající všechny výlohy a rizika až do země určení.“[1] Pro všechny druhy dopravy (leteckou, námořní, železniční, silniční, poštovní, potrubní a další) je vhodná dodací parita EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP. Námořní nebo říční dopravě se nejčastěji řídi dodací paritou

[1] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv*, Mezinárodní obchodní operace*, Praha 2007, 4. vydání, s.58, ISBN 978-80-247-1590-2

FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ. Problematiku pojištění řeší pouze dvě dodací parity, a to dodací podmínka CIF a CIP.[2]

3.1 Nejpoužívanější dodací parity v praxi

V rámci celního řízení prováděného Celním úřadem Frýdek – Místek oddělením 023.1 Celní - Třinec jsou nejvíce využívány tyto dodací podmínky:

- EXW – u této dodací parity má prodávající minimální povinnosti, musí dát zboží k dispozici kupujícímu v závodě. Kupující si musí sám zajistit dopravní prostředek, nakládku zboží (pokud se nedomluví s prodávajícím), vývozní formality. Veškeré náklady a rizika jdou k tíži kupujícího od okamžiku, kdy převzal zboží od prodávajícího v závodě.[3]
- FCA – prodávající musí zajistit celní odbavení pro režim vývozu a předat zboží spolu s doklady na ujednaném místě, toto místo je rozhodující pro stanovení odpovědnosti za nakládku. Pokud je toto sjednané místo v areálu firmy prodávajícího zodpovídá za nakládku.[2]
- FOB – prodávající u této dodací parity, která patří k nejstarším a nakládka nebo vykládka je prováděna jeřábem, splní svou povinnost v okamžiku přechodu zboží přes zábradlí lodě. Prodávající musí zajistit celní odbavení zboží a dopravit zboží na palubu lodě. Výběr lodi a platba námořního přepravného jsou na straně kupujícího.[4]
- CIP – prodávající předá svému přepravci a zajistí přepravu do místa určeného kupujícím. Veškeré náklady spojené se zbožím nese prodávající, a to až do místa určeného kupujícím. Zároveň je prodávající povinen zajistit a zaplatit pojištění, které musí pokrýt cenu uvedenou v kupní smlouvě nebo kontraktu, zvýšenou o 10 %. Tato podmínka musí být sjednána v kontraktu. Rizika přecházejí z prodávajícího na kupujícího již v okamžiku předání zboží prvnímu dopravci. Kupující potom přebírá veškeré dodatečné náklady vzniklé po dodání zboží, nebezpečí poškození nebo ztráty.[5]

[2] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace*, Praha 2007, 4. vydání, s.63, ISBN 978-80-247-1590-2

[3] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace*, Praha 2007, 4. vydání, s.60, ISBN 978-80-247-1590-2

[4] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace*, Praha 2007, 4. vydání, s.61, ISBN 978-80-247-1590-2

[5] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace*, Praha 2007, 4. vydání, s.62, ISBN 978-80-247-1590-2

- DAF – prodávající musí zajistit celní odbavení zboží pro vývoz a doručit zboží na předem sjednané místo na hranici. Prodávající nese výlohy pouze do tohoto sjednaného místa.[4]
- DDU – prodávající je povinen zajistit celní odbavení zboží pro vývoz, dopravit zboží na sjednané místo určení. Toto zboží nesmí vyložit z dopravního prostředku. Celní odbavení pro dovoz si zajišťuje a hradí kupující.[3]
- DDP – veškeré celní odbavení zboží při vývozu i dovozu a přepravu zajišťuje a hradí prodávající. Prodávající je rovněž povinen uhradit clo, daně a poplatky, které se můžou vztahovat na zboží a toto dopravit na sjednané místo. U této dodací parity se může vyskytnout riziko, že prodávající nemusí obdržet veškeré doklady potřebné k celnímu odbavení pro dovoz a tím dostat svým závazkům. Proto je tato dodací podmínka hlavně využívána při dovozu investičních celků apod.[5]

Tabulka č.1 Rozdělení doložek do skupin

Skupina	Doložka	Anglické rozlišení	České označení
E doložka odebrání	EXW	Ex Works (named place)	Ze závodu (ujednané místo)
F hlavní přepravné neplaceno	FCA	Free Carrier (named place)	Vyplaceně dopravci (ujednané místo)
	FAS	Free Alongside Ship (named port of shipment)	Vyplaceně k boku lodi (ujednaný přístav naložení)
	FOB	Free On Board (named port of shipment)	Vyplaceně loď (ujednaný přístav naložení)
C hlavní přepravné placeno	CFR	Cost and Freight (named port of destination)	Náklady a přepravné (ujednaný přístav určení)
	CIF	Cost, Insurance, Freight (named port of destination)	Náklady, pojištění a přepravné (ujednaný přístav určení)
	CPT	Carriage Paid (named place of destination)	Přeprava placena do (ujednané místo určení)
	CIP	Carriage and Insurance Paid (named place of destination)	Přeprava a pojištění placeny do (ujednané místo určení)
D doložky dodání	DAF	Delivered at Frontier (named place)	S dodáním na hranici (ujednané místo)
	DES	Delivered Ex Ship (named port of destination)	S dodáním z lodi (ujednaný přístav určení)
	DEQ	Delivered Ex Ship (named port of destination)	S dodáním z nábřeží (ujednaný přístav určení)
	DDU	Delivered Duty Unipad (named place of destination)	S dodáním clo neplaceno (ujednané místo určení)
	DDP	Delivered Duty Paid (named place of destination)	S dodáním clo placeno (ujednané místo určení)

Zdroj: MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace*, Praha 2007, 4. vydání, s.59, ISBN 978-80-247-1590-2

4 Cenový průzkum

Ceny na trzích nejsou jednotné, což je na jedné straně způsobeno poměrně velkou globalizací světové ekonomiky, ale na druhé straně je zde stále patrná určitá uzavřenost regionálních celků, kdy mezi další omezující prvky patří národní měny, ve kterých jsou obchody zpravidla sjednávány, obchodněpolitické vlivy a cenové regulace. Ceny jsou rovněž ovlivněny vztahem mezi kupujícím a prodávajícím, distribučními cestami (jejich zajištěním a úrovni), technickým provedením zboží a průvodních služeb poskytovaných v rámci prováděného obchodu.

O stálosti cen, které se řídí světovými cenami, můžeme hovořit částečně pouze v obchodě se surovinami a některými dalšími komoditami, se kterými se obchoduje na burze a významných světových aukcích. Tyto ceny jsou zveřejňovány a fixovány. Zveřejněné ceny ovlivňují ceny zboží, se kterým je obchodováno i mimo burzy.

Firmy musí věnovat velkou pozornost cenové politice, jelikož se jedná o významnou složku při plnění strategických plánů (cílů).

Při tvorbě cen vycházejí podniky z interních a externích faktorů. Při určování ceny pro vývoz podniky přihlížejí k několika faktorům, které mohou tyto ceny ovlivnit. Mezi takovéto faktory můžeme zařadit komerční záměr, podíl na obchodním trhu, marže, sílu konkurence a v neposlední řadě vlastní náklady.

Vliv na hodnotu výrobku a jeho úspěch na zahraničním trhu můžou rovněž ovlivnit obchodněpolitická opatření, celní a daňové opatření, antidumpingová opatření, státem regulované ceny (např. zemědělská politika). Na straně druhé můžou hodnotu výrobku snížit vývozní subvence nebo jiná proexportní opatření státu.

Hodnotu zboží může rovněž ovlivnit:

- ceníkový rabat – zboží nabízené na základě ceníku, většinou vyráběné sériově nebo spotřební zboží, u kterého je v ceníků uvedená procentuální sleva,
- množstevní rabat – sleva, která je poskytována za určité odebrané množství,
- věrnostní prémie – jedná se o slevy poskytnuté stálým odběratelům. Tyto slevy mohou být omezeny počtem odebraných výrobků a dobou ve které musí být zboží odebráno (odebíráno),
- velkoobchodní rabat – tato sleva bývá poskytována prostředníkům z maloobchodní ceny, aby pokryla jejich marži nebo
- skonto – jedná se o slevu poskytovanou dle způsobu placení. Pokud je placeno za zboží dopředu může být poskytnuto skonto např. 3 % z celkové ceny.[6]

[6] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace*, Praha 2007, 4. vydání, s.89-90, ISBN 978-80-247-1590-2

U surovin může být sjednaná tzv. pohyblivá cena. Jedná se o cenu, která není pevná, ale odvíjí se od ceny na burze v okamžiku prodeje zboží. Na takovémto stanovení ceny se musí prodávající i kupující dopředu domluvit, a tato dohoda poté platí i v případě, že je to následně pro kupujícího nevýhodné.

Při určení konečné ceny některých výrobku se můžeme setkat s pojmem cenová doložka. Jedná se o cenu, která se může dle vzájemné dohody upravit, podle toho jak se pohybují ceny např. surovin nebo mzdových nákladů apod. Sjednaná cena při uzavírání smlouvy se mění dle této doložky a může buď stoupat, nebo dle dohody klesnou.

5 Clo a celní řízení

Mezi pravděpodobně nejznámější celníky patří svatý Matouš Evangelista. O jeho životě je známo velmi málo. V bibli je zmiňován jako celník či výběrčí daní v Kafarnaumu. Cla patří k nejstarším finančním nástrojům objevujícím se ve starověku. V této době byla vybírána tzv. mýta, která sloužila k opravě cest a ochraně kupců. *„Nejstarší nařízení o mýtu se dochovalo ve statusech Konráda II. Oty z roku 1189, kde se praví „Kdo by přešel celní čáru, aniž dostal od celníka povolení a aniž zaplatil clo, ať se netrestá jinak než dvojnásobnou celní povinností a kromě toho ať zaplatí pokutu 60 denárů“*[7] Jak je uvedeno výše, každý panovník, kníže nebo správce určité lokality dbal na to, aby byly odváděny poplatky (cla) do pokladnice. Tyto cla pak tvořily jednu z podstatných částí tehdejšího rozpočtu panovníka. Ne jinak je tomu i v dnešní době, kdy clo vybírané celními správami Společenství je ze 75 % odváděno do rozpočtu Společenství a pouze 25 % zůstává v konkrétních členských zemích. Zde těchto 25 % slouží k pokrytí výdajů na celní správu, nákladů spojených s vybíráním a administraci cla nebo pro uspokojení oprávněných požadavků subjektů dané dovozní země na vrácení cla.

5.1 Funkce a význam celního řízení

Funkce cel byla ze začátku pouze fiskální. Postupem času začalo být cel využíváno k ochraně vlastního trhu a zájmů. Cla mohou být využita k znevýhodnění dovozu určitých komodit a to tím, že jsou na něj uvalena. Tímto opatřením dojde k navýšení prodejní ceny zboží v zemi spotřeby. Žádný obchodník nechce prodávat se ztrátou a vyměřené a zaplacené clo promítne do hodnoty zboží. Důsledkem je zvýhodnění vlastního vyráběného zboží, které není tímto clem zatíženo.[8]

Cla mohou mít různou výši a každý vývozní stát může být zatížen jinou sazbou cla, tím dochází k regulaci trhu, neboť stát tak může zvýhodňovat zboží z určitého teritoria. Na oplátku pak může požadovat zvýhodnění svých výrobku při vývozu do státu, který mu poskytne menší zatížení clem než pro ostatní země. Tento postup bývá potvrzen bilaterálními nebo diagonálními smlouvami. Cla mohou být antidumpingová, odvetná, vyrovnávací, atd.

Rovněž zboží na vývoz může být zatíženo clem, čímž může stát opět regulovat vývoz zboží do určitých destinací. Pokud je zboží takovým clem zatíženo, je značně znevýhodněno v zemi spotřeby a vývozce bude uvažovat, zda se mu takovýto obchod vyplatí.

---

[7] Kačer, J. *Blátivé cesty obchodníků,* ŽIVÁ HISTORIE*,* červenec – srpen, 2009, S 48-49, ISSN 1802-2278

[8] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv*, Mezinárodní obchodní operace*, Praha 2007, 4. vydání, s.111-112, ISBN 978-80-247-1590-2

Celní politika v mezinárodním obchodě je řešena úmluvou GATT (General Agreement on Tariffs and Trade). Jedná se o první mnohostrannou obchodní a celní dohodu, která je platná od roku 1948 a Československo patřilo mezi první signatáře. Základním cílem GATTu bylo zrušení obchodních bariér, které byly zavedeny v mezinárodním obchodě. V dnešní době je cílem toho sdružení snižování cel, antidumpingových opatření, omezení zemědělských dotací, ochrana duševního vlastnictví a liberalizace obchodu se službami. Na posledním zasedání (kole) tohoto mnohostranného seskupení, které probíhalo v letech 1986 – 1993 a je označováno jako „uruguayské kolo" se zasedající dohodli na vzniku a vytvoření Světové obchodní organizace WTO (World Trade Organisation), která oficiálně vznikla v roce 1994.[8]

5.2 Celní řízení

Celní řízení je procedura, při které je zboží přiděleno jiné celně schválené určení a je propuštěno do navržené celního režimu.

Celním režimem je:

- propuštění do volného oběhu,
- tranzit,
- celní režimy s hospodářským účinkem,
    - aktivní zušlechťovací styk,
    - přepracování pod celním dohledem,
    - dočasné použití,
    - uskladňování v celním skladu,
    - pasivní zušlechťovací styk,
- vývoz,
- jiné celně schválené určení,
    - umístění zboží do svobodného pásma nebo svobodného skladu,
    - zpětný vývoz z celního území Společenství, zničení a přenechání zboží ve prospěch státu.

Účelem celního řízení je dopravení zboží z vnější hranice Společenství k celnímu úřadu určení, a to pod přímým celním dohledem. U celního úřadu určení pak dochází k propuštění zboží do příslušného režimu dle návrhu deklaranta (daňového subjektu, fyzické osoby podnikatele, fyzické osoby) a vybraní cla, SPD, DPH a dalších poplatků, kterými může být předmětné zboží zatíženo. Celní řízení je zahájeno podáním celního prohlášení. Při celním řízení deklarant nebo jeho zástupce, kterým může být pouze právnická osoba nebo fyzická osoba usazená na území

Společenství předloží při dovozu JSD (Jednotný správní doklad), při vývozu VDD (Vývozní doprovodný doklad), který následně slouží jako rozhodnutí v celním řízení. Výše uvedené doklady zároveň slouží jako daňové doklady, kdy při dovozu zboží firma na základě údajů v JSD odvádí daň finančnímu úřadu, a to v souladu s ustanovením § 23 zákona o DPH. Při vývozu, jakmile zboží opustí celní území Společenství, je doklad VDD daňovým dokladem a vývozce si může nárokovat odpočet DPH.

V současném celním řízení je ve velké míře využíváno elektronické celní řízení. Vývozci mají povinnost od 1. 7. 2009 podávat doklady VDD pouze v elektronické podobě a v případě tzv. "Havarijního postupu" kdy daná aplikace nefunguje déle jak 4 hodiny, je jim umožněno předložit doklady v písemné podobě. Obdobně je tomu při propouštění zboží do režimu tranzit. Jediný režim, kde se zatím pracuje s tiskopisy JSD je režim Dovozu, ale i zde jsou již podnikány kroky k využití elektronických aplikací. Od 1. 10. 2009 je v provozu aplikace „Dočasný sklad" a v září 2010 by měla vstoupit v platnost elektronická aplikace „E-Dovoz", ve které budou tiskopisy JSD v papírové formě nahrazeny elektronickým datovým souborem.

Při celním řízení jsou předkládány další doklady, které doprovázejí zásilku a mají vliv na vyměřené poplatky. V první řadě se jedná o fakturu, kupní smlouvu, kontrakt, kde jsou uvedeny údaje týkající se prodávajícího, kupujícího, druhu zboží, množství, ceny, dodacích podmínek apod. Mezi další doklady pak lze zařadit balící list (Packing list), specifikace ke zboží, CMR, Cargo manifest, CIM, BILL OF LOADING, listiny vztahující se k původu zboží, deklarace o celní hodnotě (DCH) a další požadované doklady.

5.3 Celní sazebník

Celní sazebník neboli TARIC (Tarif intégré communautaire), označován taky jako kombinovaná nomenklatura nebo celní harmonizovaný sazebník je „*systém popisu a číselného označování zboží*"[9]. Jedná se o „*mezinárodní nomenklaturu, kterou používá pro rozdělování a kódování zboží v současné době cca 204 zemí, teritorií a celních nebo ekonomických unií. Tento systém je základem nomenklatury, kterou používá pro rozdělení a kódování zboží Společný celní sazebník vydávaný nařízením EK.*"[10] Každý rok je vydáváno Nařízení Komise, kterým se mění

[9] *Předmluva Harmonizovaná systém popisu a číselného označování zboží* [online], [cit. 16. 2. 2010]. dostupné z URL<http://portal.cs.mfcr.cz/grcodbor21/odd212/sazebzar/vysvHS_02/VHS07_Obsah/Předmluva%20k%20Vysvětlivkám%20k%20HS.pdf>

[10] *Předmluva Harmonizovaná systém popisu a číselného označování zboží* [online], [cit. 16. 2. 2010]. dostupné z URL<http://portal.cs.mfcr.cz/grcodbor21/odd212/sazebzar/vysvHS_02/VHS07_Obsah/Předmluva%20k%20Vysvětlivkám%20k%20HS.pdf>

příloha I Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 13. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku, ve kterém jsou promítnuté změny ohledně číselného označení zboží, jeho rozdělení do jednotlivých tříd a kapitol a změny v celních sazbách.

„Základním prvkem Harmonizovaného systému jsou čísla Harmonizovaného systému (čtyřmístný číselný kód) uspořádaná podle přísně závazné a logické struktury, která jsou dále podrobněji rozdělena do položek Harmonizovaného systému (šestimístný číselný kód). Tato čísla Harmonizovaného systému jsou podle komodit zboží utříděna do podkapitol, kapitol a tříd.

Mnoho možností zařazení do čísel a položek Harmonizovaného systému je určováno pomocí poznámek ke třídám nebo kapitolám, které mají stejně závaznou účinnost jako čísla a položky, a které tvoří nedílnou součást Harmonizovaného systému jako celku. Tyto poznámky obsahují rovněž výjimky a anomálie, které jsou v třídách nebo kapitolách obsaženy.

Vzhledem k tomu, že tato struktura ovšem nemůže pojmout veškeré druhy zboží, vydává Světová celní organizace „Vysvětlivky k Harmonizovanému systému popisu a číselného označování zboží“, které spravuje a aktualizuje Výbor pro Harmonizovaný systém.“[11]

TARIC je založen na Kombinované nomenklatuře, která vychází z Harmonizovaného systému popisu a číselného označování zboží. Obsahuje kolem 10 000 podpoložek a cca 18 000 přídavných kódů. Na základě této nomenklatury jsou na jednotlivé kódy zboží aplikovaná opatření, kterými jsou tarifní omezení, tarifní kvóty, tarifní preference, antidumpingová a vyrovnávací cla, zemědělské komponenty, jednotkové ceny, standardní dovozní ceny, referenční a minimální ceny, zákaz, omezení nebo sledování dovozu a vývozu.

Jelikož se jedná o velmi složitou problematiku a v čase proměnlivou, rozhodla se EU v roce 2004 upustit od publikování TARICu v tištěné formě. S ohledem na tuto skutečnost, byl vyvinut informační systém, který je k dispozici na internetových stránkách Evropské unie http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/tarhome_cs.htm. V této aplikaci jsou pak nepřetržitě aktualizovány všechny každodenní změny, které odráží aktuální stav legislativy v EU.

5.4 Původ zboží

Celní řízení se bez původu zboží a jeho případného prokázání neobejde. Jsou s ním spojena uplatňování různých celních opatření a zacházení např. zákazy a omezení, kdy na základě prokázání či neprokázání původu zboží předepsanými doklady lze omezit či zakázat dovoz předmět-

[11] *Předmluva Harmonizovaná systém popisu a číselného označování zboží* [online], [cit. 16. 2. 2010]. dostupné z URL<http://portal.cs.mfcr.cz/grcodbor21/odd212/sazebzar/vysvHS_02/VHS07_Obsah/Předmluva%20k%20Vysvětlivkám%20k%20HS.pdf>

ného zboží. Dalším důvodem je prokázání preferenčního zacházení, které umožňuje po splnění předepsaných podmínek snížit sazbu cla až na 0 %.

Původ zboží se prokazuje jak v mezinárodním obchodě (obchod mezi Společenstvím a třetími zeměmi), tak i v intrakomunitárním obchodě (obchod v rámci Společenství). Tyto obchody se liší pouze v dokladech prokazujících původ zboží a hodnotových limitech, ale princip prokázání je prakticky je shodný.

5.4.1 Původ zboží v rámci mezinárodního obchodu

Původ zboží v rámci mezinárodního obchodu (obchod mezi státy Společenství a třetími zeměmi) je prováděn na základě vzájemných smluv. Tyto smlouvy mohou být výhodné pro jednu stranu nebo na výhodách participuji obě smluvní strany. V praxi to znamená, že EU poskytuje nulové sazby např. Norsku na určité komodity, a totéž aplikuje Norská strana na stejné zboží původem z EU. Druhým způsobem může být poskytování jednorázového preferenčního zacházení na zboží pocházející z rozvojových nebo nejméně rozvinutých zemí na základě GSP (Generalized Systém of Preferences), kdy při dovozu tohoto zboží není zboží zatíženo clem, ale při vývozu unijního zboží do těchto zemí již může být zaplacení cla požadováno.

Všechny tyto dohody (protokoly) jsou zveřejněny v Úředním věstníku Evropské unie a jsou tím právně závazné pro všechny členské země Společenství.

Dohody jsou sepisovány s konkrétními zeměmi nebo uskupením zemí. Jako příklad můžeme uvést země sdružené v uskupení EEA (Evropský hospodářský prostor), ve kterém jsou sdruženy tyto státy: Norsko, Lichtenštejnsko, Island nebo OCT zámořské země a území čehož je příkladem Grónsko, Francouzská Polynésie, Turks & Caicos, Britské panenské ostrovy a další.

V rámci jednotlivých dohod se zohledňuje zboží:

- zcela získané výrobky (zboží, které zde bylo vytěženo, uloveno, narozeno, vychováno, odpad a šrot z výrobních procesů na daném území prováděných, atd.)
- dostatečně zpracované nebo opracované výrobky (nepůvodní výrobky, které byly na toto území dovezeny např. součásti motorů, které jsou zde dále opracovány, a následně je z nich složen funkční motor, který lze považovat za původní v dané zemi)
- nedostatečně zpracované a opracované výrobky (jedná se o výrobky, které jsou dovozeny do dané země, jsou opracovány, ale toto opracování je nedostatečné, proto aby zboží získalo původ v této zemi. Takovým to opracováním může být např. porážka zvířat, prosté natírání, malování, leštění, aj.)

Nutno dodat, že všechny dohody nejsou stejné a jednotlivé protokoly a články v nich uvedené se navzájem liší. To co pro jednu zemi může být nepostačující, již v druhé dohodě smí být bez pro-

blému použito a splňovat tak podmínky pro přiznání původu zboží nebo preferenčního zacházení.

V rámci EURO-MEDu, což je dohoda o Evropsko-středomořských pravidlech, ve které jsou jednotlivé dohody sjednoceny, je umožněna vzájemná kumulace mezi těmito zeměmi. V praxi to znamená, že výrobky mohou putovat k opracování od jednoho výrobce k druhému, při čemž jsou oba usazeni v jiné zemi a výrobek po opracování, které je dostatečné, neztrácí svůj původ. Podmínkou je, aby obě země měly podepsány protokoly a prokazovaly původ zboží v souladu s dohodou Evropsko-středomořských pravidel EURO-MED.

V druhé polovině roku 2010 by měla vstoupit v platnost Dohoda o volném obchodu mezi EU a Koreou. Tato dohoda má určitá specifika oproti jiným. Mezi hlavní patří rozdělení průmyslových výrobků do 3 skupin (kategorií) na necitlivé, citlivější a citlivé výrobky. Podle zařazení výrobku do kategorie bude buď okamžitě beze cla, nebo bude clo postupně snižováno, a to v kategorii citlivější v třech ročních intervalech a kategorii citlivého zboží v pěti ročních intervalech. Prohlášení o původu zboží uvedené na dokladech vztahujících se ke zboží bude možné pouze „preferenční větou“. Do 6000 EUR si toto mohou potvrdit vývozci sami, bude-li hodnota zboží vyšší než 6000 EUR, bude muset mít vývozce povolení tzv. „schváleného vývozce“ a to i v tom případě, že bude vyvážet pouze jednorázově.

Původ zboží lze prokázat následujícím způsobem:

- prohlášení vývozce na faktuře
    - jedná se o prohlášení, které je striktně formalizováno v jednotlivých dohodách (protokolech) a vývozce jej předepsaným způsobem uvede na doklad vztahující se ke zboží
    - do 6 000 EUR nebo ekvivalentu této částky v národních měnách toto prohlášení může vystavit, kterýkoliv vývozce
    - nad 6 000 EUR toto prohlášení může vystavit pouze tzv. „schválený vývozce“, jedná se o vývozce, který si u celního orgánu požádá o povolení potvrzovat tyto doklady sám a splní předepsané podmínky stanovené CÚ
- dokladem EUR. 1
    - jedná se o doklad, který potvrzují celní orgány vývozní země
    - má stanovený vzor, jehož tiskem jsou pověřeny pouze některé tiskárny na základě povolení GŘC (Generální ředitelství cel)
    - v rámci povolení „schváleného vývozce“ si tento doklad může potvrdit i sám vývozce

- dokladem EUR. 1 EURO-MED
    - stejné podmínky jako u dokladu EUR. 1, pouze s tím rozdílem, že lze na tento doklad provádět kumulace mezi jednotlivými zeměmi dohody
- dokladem EUR. 2
    - tento doklad si vývozce potvrzuje sám
    - předepsaný vzor tiskopisu
    - v dnešní době se používá pouze v dohodách se Sýrii
- dokladem FORM A
    - předepsaný vzor dokladu
    - potvrzován celními orgány nebo obchodní komorou země vývozce
    - nejčastější důkaz původu ze skupiny zemí GSP
- dokladem A. TR
    - předepsaný vzor dokladu
    - prokázání statusu zboží v obchodě s Tureckem na základě celní unie mezi EU a Tureckem
    - potvrzují celní orgány

5.4.2 Původ zboží v rámci intrakomunitárního obchodu

I v obchodě uvnitř Společenství je nutné prokazovat původ (status) zboží s ohledem na jeho další prodej mimo Společenství a zajištění snížení sazby cel a jiných poplatků v zemi dovozu. Prokazování statusu zboží se řídí pravidly preferenčního původu Společenství. Vývozci tyto doklady, které prokazují status, mohou použít jako důkazní prostředek k podpoře vydání průvodních osvědčení EUR. 1, FORM A atd. Prokazování statusu zboží se vztahuje na suroviny, polotovary a hotové výrobky.

Původ zboží lze v rámci Společenství prokázat „krátkodobým“ nebo „dlouhodobým prohlášením dodavatele“. Obě tato prohlášení si vývozce vystavuje a indosuje sám dle stanoveného vzoru. V případě, že má celní orgán v zemi dovozu při akceptaci dokladu EUR. 1 pochybnosti o údajích v uvedeném dokladu prokazujícím preferenční původ, může být na jeho popud provedená následná verifikace. Ověření (verifikace) je prováděna s využitím formalizovaného dokladu INF4 a zpracovatelem konečného stanoviska je celní úřad, který propustil zboží do režimu vývozu.

Status zboží lze potvrdit rovněž dokladem T2L, T2LF. Toho institutu se využívá při dopravě zboží, které je původem (statusem) EU a míří na území Společenství, ale při této přepravě se pohybuje v části přepravy mimo území Společenství. Potvrzení může být na tiskopisech

k tomu určených nebo se provádí uvedením značky „T2L“ nebo „T2LF“ na dokladech vztahujících se ke zboží a uvedením jména toho kdo tento doklad vystavuje a čísla CÚ, u kterého lze provést následnou verifikaci. Do hodnoty zboží 10 000 EUR si toto prohlášení mohou potvrdit vývozci sami, nad tuto částku smí tyto doklad potvrdit pouze příslušný úřad. V ČR je tímto potvrzováním pověřena celní správa, konkrétně místně příslušný celní úřad.

5.5 Celní hodnota

„*Celní hodnota je hodnota zboží určovaná především v souvislosti s dovozem zboží a uplatněním celních sazeb podle celních předpisů a tvoří podstatnou část vyměřovacího základu pro daň z přidané hodnoty u dovezeného zboží*“[12]. V celní praxi se této problematice věnuje celní hodnocení. Jeho účelem je stanovit přesnou hodnotu zboží včetně připočitatelných a odpočitatelných nákladů, které vznikly v průběhu přepravy a stanovit tak přesnou celní hodnotu, z které bude vybráno CLO, DPH, SPD a další poplatky spojené s celním řízením.

Při celním hodnocení jsou využívána ustanovení uvedená v nařízení Rady (EHS) č. 2913/1992, kterým se vydává celní kodex Společenství, v platném znění (dále jen „CK“), nařízení Komise (EHS) č. 2454/1993, kterým se provádí celní kodex Společenství, v platném znění (dále jen „PPCK“), AGREEMENT ON IMPLEMENTATION OF ARTICLE VII OF THE GENERAL AGREEMENT ON TARIFFS AND TRADE 1994 (Dohoda o provádění článku VII všeobecné dohody o clech a obchodu 1994), Kompendium textů o celní hodnotě Výboru pro celní kodex odboru pro celní hodnotu, zveřejněné v TAXUD/800/2002-CS a aktualizované v Bruselu v lednu 2007 a mnoho dalších dokladů, doporučení, rozsudků vydávaných WCO, WTO, GATT a Evropským soudním dvorem.

Celní hodnota je určována podle metod celního hodnocení. Metod je šest a jsou to metoda hodnoty transakce dováženého zboží, metoda hodnoty transakce stejného zboží, metoda hodnoty transakce podobného zboží, metoda deduktivní (metoda jednotkové ceny), metoda vypočítané hodnoty, metoda použití rozumných prostředků (někdy nazývaná metoda poslední záchrany). Jednotlivé metody jak jsou zde uvedeny, musí být použity ve výše stanoveném pořadí. Pouze metodu deduktivní (metoda jednotkové ceny) a metodu vypočítané hodnoty lze na žádost deklaranta přehodit.

[12] *SPČ 10/2004 Celní hodnocení* [on-line], [cit. 19. 2. 2010]. dostupné z URL: http://evestnik2.cs.mfcr.cz/default.aspx

5.5.1 Metoda hodnoty transakce dováženého zboží

Tato metoda patří k nejpoužívanějším, použije se vždy jako první a pokud nelze celní hodnotu určit podle ní, použijí se další metody. Jedná se o metodu, kdy je uznána cena zboží, „*která byla nebo má být skutečně zaplacena za zboží prodané pro vývoz na celní území Společenství*“[13]. Podmínkou pro použití této metody je, že se musí jednat o prodej pro vývoz na území Společenství. V praxi to znamená, že na zboží, které je prodáno na vývoz na celní území Společenství se vystaví celní prohlášení, kterým se navrhuje propuštění do volného oběhu. Toto se vztahuje pouze na poslední prodej, na jehož základě zboží vstoupilo na území Společenství. Bylo-li prodejů před vstupem zboží na území Společenství více, musí být celním orgánům uspokojivě prokázáno, že toto zboží bylo s tímto úsmyslem prodáno.

Tuto metodu nelze použít v případech, kdy za zboží není placeno tzv. bezúplatné transakce, při nichž neprobíhá protisměrně platba nebo jiný způsob vyrovnání ceny, při dovozu na nejistý prodej, kdy se zboží uskladňuje v celním skladu a zboží je stále majetkem osoby z třetí země, v případech dovozu zboží osobám, které jej nekupují (nenabývají vlastnická práva) jako jsou zprostředkovatelé, obchodní zástupci, u zboží které je předmětem obchodních smluv o pronájmu a leasingu, v případech dovozu zboží k zapůjčení (majitelem je stále dodavatel ze třetí země), dovoz odpadu nebo šrotu, který má být na území Společenství zlikvidován a dodavatel provádí úhradu dovozci za tuto likvidaci a v případech, kdy je cena za zboží pouze symbolická a neodpovídá skutečné ceně zboží.[14]

5.5.2 Metoda hodnoty transakce stejného zboží

Chceme-li použít tuto metodu, musí být splněny určité podmínky. Stejným zbožím rozumíme zboží, které je vyrobeno ve stejném státě a je stejné ve všech ohledech, včetně fyzických vlastností, jakosti i jména. Pokud takové zboží není, může být od jiného výrobce. K porovnání cen zboží určeného pro vývoz na celní území Společenství se použije dokladů, které bylo vyváženo ve stejnou nebo skoro stejnou dobu. Tato doba se počítá v české celní správě 3 měsíce před a 3 měsíce po vývozu zboží na celní území Společenství. S ohledem na komoditu zboží lze tuto lhůtu prodloužit (např. dovoz určitého sezonního ovoce). Tato metoda může být využita, pokud splní aspoň jednu z podmínek:

[13] *Článek 29 Nařízení Rady 2913/92*

[14] *SPČ 10/2004 Celní hodnocení* [on-line], dostupné z URL<http://evestnik2.cs.mfcr.cz/default.aspx> s.55-57

- prodej na stejné obchodní úrovni, ale v odlišném množství,
- prodej na odlišné obchodní úrovni, ale v podstatě ve stejném množství nebo
- prodej na odlišné obchodní úrovni a v odlišném množství.

Celní hodnota při takto zjištěných údajích musí být upravena. Cena od stejného prodávajícího má vždy přednost. Nelze-li zjištěnou cenu upravit dle objektivních a měřitelných kritérií, musí se použít jiná hodnota. Je-li zjištěno více cen, které splňují tyto podmínky, použije se k určení celní hodnoty zboží nejnižší zjištěná hodnota. [15]

5.5.3 Metoda hodnoty transakce podobného zboží

Při této metodě se postupuje obdobně jako u předchozí metody. Použije se hodnota transakce podobného zboží prodávaného na stejné úrovni a ve stejném množství. Pokud taková hodnota není k dispozici, použije se podobné zboží prodávané za odlišných podmínek obchodu nebo množství. Podobným zbožím se rozumí zboží vyrobené ve stejném státě, má podobné znaky a složení, plní stejnou funkci. Jakost zboží, jeho název, ochranné známky, obchodní jméno, patří mezi informace a podmínky, které musí být vzaty v úvahu při úpravě ceny. Úprava se provede na základě předložených důkazů s ohledem na jejich rozumovou a správní úvahu a to s ohledem na to, ať již výsledná hodnota povede ke snížení nebo zvýšení celní hodnoty. Zboží, které je vyrobeno jinou osobou může být vzato v úvahu pouze v případě, že není k dispozici podobné zboží vyrobené stejnou osobou.[16]

5.5.4 Metoda deduktivní (metoda jednotkové ceny)

Jedná se o metodu, která je založena na jednotkové ceně, za kterou se dovážené zboží, stejné nebo podobné prodává ve Společenství v největším úhrnném množství v době, kdy je prováděno určování celní hodnoty nebo skoro stejnou dobu. Tento obchod, jehož údaje budou použity, musí být prováděn mezi osobami, které nejsou ve spojení, podmínky prodeje na vývoz do Společenství musí být shodné nebo musí být upraveny, a to tak, že se odečtou provize obecně placené, přepravní a pojišťovací náklady placené ve Společenství a dovozní clo a jiné dávky, které mají být zaplaceny při dovozu nebo prodeji ve Společenství.[17]

[15] Článek 150 Nařízení Komise 2454/93

[16] Článek 151 Nařízení Komise 2454/93

[17] Článek 151 Nařízení Komise 2454/93

Tato metoda se provádí dvěma způsoby, které musí být použity v předepsaném pořadí. Způsob číslo jedna se provádí tak, že celní hodnota je určena podle jednotkové ceny zboží, které je stejné nebo podobné jako zboží dovezené a prodává se na území Společenství ve stavu jako zboží dovezené. V úvahu se pak bere cena největšího počtu prodejů takového to zboží v určitém časovém úseku, která je upravena o srážky a odpočty popsané výše.[18]

Způsob číslo dvě uvedené metody se použije, pokud nejsou k dispozici žádné ceny o prodeji stejného nebo podobného zboží ve Společenství, které by odpovídaly zboží dovezenému. V tom případě se použije cena, za kterou bude dovozené zboží (to které je hodnoceno) prodáváno na území Společenství. I v tomto případě musí být prodejní cena upravena a to tak, že se odečtou případné provize, náklady na dopravu a pojištění, cla a další dávky, kterými může být toto zboží zatíženo. Metoda číslo dvě, se nejvíce používá u zboží, které podléhá rychlé zkáze nebo zboží, které je nové a zavádí se na trh. V takovém to případě by měla být celní hodnota určena do 90 dnů.

5.5.5 Metoda vypočítané hodnoty

Celního hodnota stanovená touto metodou vychází z informací, které jsou dostupné ve Společenství a kupující s prodávající bývají většinou ve spojení. Pokud jsou prodávající a kupující ve spojení znamená to, že cena stanovená na vývoz do Společenství mohla nebo je ovlivněna a snížena, čímž je dovozce zvýhodněn. Naskytne-li se takovýto obchod a prodávající nebo výrobce je ochoten poskytnout celním orgánům údaje, ze kterých lze zjistit náklady, lze tuto metodu aplikovat.

Celní hodnota se pomocí této metody vypočítá na základě součtu tří položek:

- Nákladů nebo hodnoty materiálů,
- zisku a všeobecných výloh, jejichž výše je určena dle informací poskytnutých výrobcem nebo prodejcem,
- náklady na dopravu a pojištění, které předkládá dovozce.

Při této metodě může být provedeno ověření informací a podkladů, které poskytl dovozce a odesílatel i mimo území Společenství, v zemi, která není členem EU. Tato kontrola se provádí pouze v těch případech, že s ní výrobce souhlasí a orgány dané země nemají námitky proti provedení takovéto kontroly.[19]

[18] *SPČ 10/2004 Celní hodnocení* [on-line], dostupné z URL <http://evestnik2.cs.mfcr.cz/default.aspx> s.59-64

[19] Článek 153 Nařízení Komise 2454/93

5.5.6 Metoda použití rozumných prostředků

Tato metoda může být použita až jako poslední, kdy byla vyčerpána možnost použít některou z předcházejících metod. Předcházející metody se mohou v rámci této metody používat pružně, což znamená, že se mohou více přizpůsobit jednotlivým dovozům. V této metodě se můžou použít údaje jak ze Společenství, tak i z jiných zemí, které navrhne dovozce, ale celní orgány musí mít možnost si tyto údaje ověřit. Pokud nelze použít ani předchozí metody, které byly pružně upraveny, lze vycházet při stanovení celní hodnoty z

- cenových podkladů, což můžou být různé ceníky, katalogy a cenové nabídky, v nichž jsou ceny uvedené pro vývoz do Společenství,
- kótovaných údajů na burzách (lze použít hlavně u surovin a zemědělských komodit),
- zůstatkové hodnoty nebo splátek, pokud se jedná o zboží, které bylo dovezeno formou pronájmu nebo leasingu,
- metod používaných soudními znalci.

V rámci této metody hodnocení nelze použít v žádném případě:

- Prodejní ceny zboží, vyráběného ve Společenství,
- cenu, za kterou je hodnocené zboží prodáváno v zemi vývozu,
- libovolné a fiktivní ceny,
- minimální celní hodnoty,
- ceny za zboží, které je vyváženo jinam než na území Společenství,
- metod, které stanoví přijetí vyšší hodnoty ze dvou možných.[20]

U všech metod celního hodnocení je nutno vzít v úvahu připočitatelné a odpočitatelné náklady. Jedná se o náklady spojené s dopravou zboží na území Společenství, pojištěním, na nakládku, vykládku a manipulaci spojenou s dopravou dováženého zboží. Dále se k ceně zboží připočtou provize a odměny za prostředkování, náklady na obaly, které tvoří nedílnou součást zboží, náklady na balení a to jak práci, tak i materiál.[21]

Na straně druhé lze od ceny, která má tvořit základ pro celní hodnotu odpočítat položky, které jsou vykazovány odděleně od ceny, která má být za zboží skutečně zaplacena. Namátkou můžeme uvést například náklady na dopravu zboží, které je na území Společenství, náklady na instalaci, montáž, údržbu, některé úroky, nákupní provize, dovozní cla a jiné poplatky.[22]

---

[20] *SPČ 10/2004 Celní hodnocení* [on-line], dostupné z URL<http://evestnik2.cs.mfcr.cz/default.aspx> s.66-68

[21] Článek 32 Nařízení Rady 2913/92

[22] Článek 33 Nařízení Rady 2913/92

V okamžiku, kdy je prováděno celní hodnocení dle metody 2, až 6 požadují celní orgány vystavení dokladu „Deklarace celní hodnoty“. Jedná se o tiskopis, ve kterém dovozce uvádí, zda je ve spojení s prodávajícím, pokud ano, tak zda toto spojení neovlivnilo hodnotu zboží. Dále v tomto tiskopise uvádí, franko hodnotu zboží, veškeré náklady spojené s dopravou zboží na území Společenství, pojištění apod. Pokud je hodnota dováženého zboží větší jak 10 000 EUR je povinnost tuto deklaraci předložit i v případě použití metody hodnoty transakce dovezeného zboží.

K přepočtu ceny dováženého zboží v jiné měně než je měna země spotřeby se používá kurz určený dle směnečného kurzu zaznamenaného v předposlední středu v měsíci. Takto určený přepočítací kurz se používá celý následující měsíc, pokud nedojde k 5% odchylce od kurzu stanoveného dle předposlední středy daného měsíce. Pokud dojde k této odchylce je přepočítací kurz upraven a platí do konce tohoto měsíce.[23]

5.6 Celní režimy

Pojmem celní režim můžeme vysvětlit tak, že určité zboží jak dovážené nebo vyvážené je navrženo k určité celní proceduře, která je dána předpisy Společenství. Je jasně a přesně definováno, co která procedura obnáší a jak lze se zbožím nakládat, manipulovat, kdy odvést jaké dávky a poplatky apod. V okamžiku, kdy je tato procedura ukončena (celní režim ukončen) a jsou uhrazeny veškeré pohledávky vůči Společenství vyplývající z daného celního režimu za zboží dovezené a propuštěné do příslušného režimu s povinnosti zaplatit clo, získá zboží celní status Společenství. Nesmíme si tento pojem plést s původem zboží, který i po propuštění zboží do navrženého celní ho režimu deklarantem zůstává stejný, snad jen s výjimkou aktivního a pasivního zušlechťovacího styku, ale o tom se blíže zmíním, až u konkrétních režimů. V celním řízení je možno propustit zboží do celních režimů, jejichž výčet a podrobnější popis je uveden níže.

5.6.1 Volný oběh

Režim volného oběhu někdy taky nazýván „Dovoz nebo E-dovoz“ je nejčastějším celním režimem, se kterým se můžeme v celním řízení setkat. Jeho účelem je propuštění zahraničního zboží, které je určeno na vývoz na území Společenství do režimu volného oběhu. Volný oběh v tomto případě znamená, že po splnění veškerých náležitostí a uhrazení cel, daní a poplatků je zboží propuštěno a deklarant (dovozce) s ním již může nakládat dle svého obchodního uvážení. Pod pojmem splnění veškerých náležitostí je myšleno předložení veškerých dokladů, které mo-

[23] Článek 169, 170, 171 Nařízení Komise 2454/93

hou podmiňovat propuštění zboží do navrženého režimu. Takovýmito doklady mohou být licence, důkazy původu, specifikace ke zboží nebo různé druhy certifikátů, které mohou být vyžadovány celními orgány.

Celní řízení u režimu volný oběh probíhá následovně. Zboží z třetí země dopravené na podkladě tranzitního celního prohlášení je dovozcem nebo jeho zástupcem navrženo do režimu volný oběh. Dovozce má právo před navržením režimu volný oběh navrhnou jiné celně schválené určení, a to zpravidla dočasné uskladnění zboží. V tomto celně schváleném určení si dovozce může zkontrolovat kvalitu zboží, přepočítat zda je dodáno veškeré zboží v požadovaném množství a další úkony, které jsou taxativně vymezeny v článku 50 až 53 CK. Pokud dovozce této možnosti nevyužije a podá celní prohlášení spolu se všemi doklady potřebnými k propuštění do režimu volného oběhu, je ze strany celních orgánů přistoupeno k celnímu řízení. Při tomto řízení dochází ke ztotožnění zboží a předložených dokladů, kontrole nákladových kusů, označení zboží. Zároveň se kontrolují ochranné známky, obecná bezpečnost a další kompetence, kterými jsou celní orgány pověřeny. Pokud jsou splněna veškerá obchodně-politická opatření, je zajištěn případný celní dluh, který je součtem cla, daní a dalších vyměřených poplatků, může být dovezené zboží propuštěno do navrženého celního režimu volný oběh.

V současné době se návrh na propuštění zboží do režimu volného oběhu podává na tiskopise JSD (Jednotný správní doklad), ale od 29. 9. 2010 se předpokládá, že vstoupí v platnost používání aplikace E-dovoz, kde bude taxativně stanovena povinnost podávat návrh na propuštění zboží do režimu výhradně v elektronické podobě. Návrh na propuštění do tohoto režimu lze podat i ústním prohlášením. Této možnosti je využíváno hlavně v cestovním styku na letištích a při propuštění poštovních zásilek do volného oběhu.

5.6.2 Tranzit

Režim tranzitu se vztahuje na veškeré zboží, které nemá celní status Společenství. Při dovozu zboží je zahájen při přestupu vnější hranice Společenství, kdy je dovozcem nebo jeho zástupcem podán návrh na propuštění předmětného zboží do tohoto režimu. Režim tranzitu ukládá dopravci, potažmo dovozci splnit předepsané formality jako je zajištění celního dluhu, pokud by v době tranzitu došlo ke ztrátě, odcizení nebo zničení zboží. Dopravce je povinen, pokud mu to celní orgány nařídí dodržet závaznou trasu od celního úřadu odeslání k celnímu úřadu určení. Tento režim je ukončen v okamžiku, kdy je zboží doručeno v nezměněném stavu k celnímu úřadu určení a je na něj podáno jiné celně schválené určení.

Rozlišujeme několik režimů tranzitu, podle toho kam dovážené zboží směřuje a jaký celní status má dopravované zboží. Může se jednat o tranzit z vnější hranice Společenství na vnější

hranici Společenství, tranzit z vnější hranice Společenství k celnímu úřadu usazenému na území Společenství, tranzit mezi dvěma celními úřady usazenými na území Společenství a tranzit mezi celním úřadem usazeným na území Společenství k celnímu úřadu na vnější hranici Společenství. Podle celního statusu rozlišujeme tranzitní režim T1, kterým je označováno zboží, které nemá původ zboží Společenství a T2, jenž označuje zboží s původem Společenství.

Režim tranzitu může být prováděn na podkladě tranzitního celního prohlášení NCTS (New Computerised Transit System), železničního nákladního listu CIM, na podkladě karnetu TIR nebo karnetu ATA. Návrh na propuštění zboží do tohoto režimu musí být proveden elektronicky, pouze v případě havarijního postupu lze použit písemný tiskopis.

5.6.3 Uskladňování v celním skladu

Na základě propuštění zboží do tohoto režimu je umožněno dovozci skladovat zboží na území Společenství, které není zbožím Společenství a zároveň nesplňuje obchodně-politická opatření a není z něj uhrazeno ani vyměřeno clo a poplatky, kterým by podléhalo v případě, že by bylo zboží propuštěno do celního režimu volný oběh. Zároveň může být v celním skladu uskladněno zboží Společenství, na které se při režimu vývoz vztahují opatření obvyklá při vývozu zboží.[24]

Celním skladem může být jakékoliv místo, které je schváleno celními orgány a držitel povolení skladuje zboží podle předepsaných podmínek. Celní sklady můžou být buď veřejné, nebo soukromé. Rozdíl mezi nimi je pouze v tom, že do soukromého celního skladu může uskladňovat zboží pouze provozovatel celního skladu. Celní sklady veřejné mohou být typu:

- A, za sklad odpovídá skladovatel,
- B, za sklad odpovídá ukladatel,
- F, sklad provozují celní orgány,

soukromé celní sklady mohou být typu:

- D, pokud je propuštění do volného oběhu prováděno formou místního celního řízení,
- E, je-li uplatňován režim celního skladu, ale zboží je uskladňováno na jiném místě, než je schválený celní sklad,
- C, pokud vznikne jiná situace, než je u skladu typu D a E.[25]

Ve všech typech skladu je umožněna omezená manipulace se zbožím a to v rozsahu, který je „*nutný k zajištění uchování zboží, ke zlepšení jeho obchodní úpravy nebo prodejní jakosti*

[24] Článek 98 Nařízení Rady 2913/92

[25] Článek 525 Nařízení Komise 2454/93

nebo k jeho úpravě pro distribuci a další prodej.“[26] Celní orgány mohou povolit, aby nebyl zajišťován případný celní dluh u dočasného vyjmutí uskladňovaného zboží a u převodu z jednoho celního skladu do druhého.

5.6.4 Aktivní zušlechťovací styk

V rámci tohoto režimu je umožněno dovozci nebo zpracovatelské firmě usazené na území Společenství, aby podrobila zboží zpracovatelským operacím, aniž by dovezené zboží podléhalo obchodně-politickým opatřením a clu nebo, které bylo propuštěno do režimu s vrácením nebo prominutím dovozního cla, pokud bude následně vyvezeno mimo území Společenství ve formě zušlechtěných výrobků.

Zušlechtitelskými operacemi dle CK je myšleno „*opracování zboží, včetně jeho montáže, sestavení nebo přizpůsobení jinému zboží, zpracování zboží, oprava zboží, včetně jeho obnovy a seřízení, použití určitého zboží určeného postupem projednávání ve výboru, které není v zušlechtěných výrobcích obsaženo, avšak umožňuje nebo usnadňuje výrobu těchto výrobků, a to i když je při použití zcela nebo zčásti spotřebováno.*“[27]

Použití tohoto režimu je možné pouze na základě povolení celních orgánů. V povolení se stanovuje, jakým zpracovatelským operacím bude zboží podrobeno, do kdy musí zušlechtěné výrobky opustit území Společenství nebo jim musí být přiděleno jiné celně schválené určení. V rámci celního režimu aktivního zušlechťovacího styku, může být ke zboží zahraničnímu přidáváno i zboží tuzemské, unijní nebo dovezené z jiných třetích zemí. Takto zkompletované výrobky pak mohou být vyvezeny jako zušlechtěné výrobky nebo polotovary, ale zároveň mohou být propuštěny do celního režimu volný oběh. Pokud jsou tyto výrobky propuštěny do volného oběhu, musí být odvedeno clo a poplatky za zboží, které bylo podrobeno zpracovatelské operací, a nemělo v té době celní status Společenství, to znamená ze zboží, které bylo dovezeno k zušlechťovatelským operacím.

5.6.5 Přepracování pod celním dohledem

Do tohoto režimu je možné zboží navrhnou opět pouze na základě povolení celních orgánu. Výhoda tohoto režimu spočívá v tom, že dovozené zboží je podrobeno přepracování pod celním dohledem a dlužné clo a poplatky jsou vyměřeny až z konečného přepracovaného zboží.

[26] Článek 109 Nařízení Rady 2913/92

[27] Článek 114 Nařízení Rady 2913/92

Cla a poplatky bývají u některých druhů zboží výhodnější pro přepracované zboží, než u zboží které je dovezeno bez přepracování. Dovozce tak může ušetřit nemalé částky na clech.

5.6.6 Dočasné použití

Jedná se o celní režim, jehož hlavní účelem je propuštění zboží, které není zbožím Společenství, a které bude vyvezeno zpět v nezměněném stavu. Účelem je, aby se z takovéhoto zboží neplatilo clo a nepodléhalo obchodně-politickým opatřením. Režim je podmíněn vydáním povolení celních orgánu, které v něm kromě podmínek stanoví i lhůtu, do kdy má zboží opustit území Společenství.

V drtivé většině se tento režim používá na dopravní prostředky, které nejsou registrovány v členských zemích Společenství, na obaly (palety, přepravky, láhve, sudy, Big Bagy apod.), které se budou po vyložení zboží vracet zpět. U některého typu obalů je možno provést vyřízení režimu prostou výměnou takovéhoto zboží, ale musí se jednat o stejný typ, a stejnou hodnotu zboží.

Do tohoto režimu může být propuštěno zboží, které je pouze částečně osvobozeno od dovozního cla. Jedná se především o zboží, které má na území Společenství vykonávat nějakou práci. V tom případě je z celní hodnoty takovéhoto zboží vyměřen celní dluh ve výši 3 % za každý byť jen započatý měsíc. Pro dovozce to má opět tu neoddiskutovatelnou výhodu, že odvede pouze část cla, než která by byla dlužná při propuštění zboží do režimu volného oběhu.

5.6.7 Vývoz

Prostřednictvím celního režimu vývoz dochází k opuštění zboží z celního území Společenství. Pokud vývozce prokáže celním orgánům, že zboží opustilo celní území Společenství, může si požádat o vrácení DPH. Zároveň u některých komodit zboží (zpravidla se jedná o zemědělské produkty, které podléhají politice AGRIM) může vývozce požadovat vrácení vývozních náhrad.

Celní prohlášení na propuštění zboží do tohoto režimu se může podat ústně (pokud je hodnota zboží do 1000 EUR) nebo standardně elektronicky. Pouze v případě havarijního postupu je možno podat tiskopis s návrhem na propuštění do režimu vývoz. I v rámci tohoto režimu musí zboží splňovat různá obchodně-politická opatření, aby bylo možné vůbec zboží propustit do tohoto režimu. Příkladem může být kontrola vývozu zboží a technologií dvojího užití, u které by mohlo vzniknout podezření, že může být použito na výrobu, nakládání nebo pro údržbu chemických, biologických nebo jaderných zbraní.

Při režimu vývoz, kdy je vyváženo zboží, u kterého se předpokládá, že není vyváženo trvale k ponechání v zahraničí, lze využít karnet ATA, který vydává Obchodní komora ČR. Karnet ATA se využívá v případě vývozu zboží, které je určeno na výstavy, veletrhy apod.

5.6.8 Pasivní zušlechťovací styk

Pasivní zušlechťovací styk je opakem aktivního zušlechťovacího styku. Při tomto režimu je opět nutné povolení celních orgánů, kde je mimo jiné uvedena lhůta zpětného dovozu takto zušlechtěného zboží. Veškeré zpracovatelské operace probíhají mimo území Společenství. Na území Společenství se pak vracejí zušlechtěné výrobky. Výhoda tohoto režimu pro dovozce, který vyvezl zboží k zušlechtění je ta, že se clo platí pouze z ceny, která odpovídá zušlechtění výrobku. V praxi to znamená, že se od sebe odečte cena zboží před zušlechtěním a po zušlechtění, a teprve z výsledného rozdílu je vyměřováno clo a poplatky. Pokud se jedná o propuštění zboží s úplným osvobozením, není při zpětném dovozu vybíráno žádné clo a poplatky.

Nejčastěji je tento režim využíván v případech, kdy je do zahraničí odesíláno zboží na různé záruční a pozáruční opravy, kalibrace apod. Režim pasivního zušlechťovacího styku může být vyřízen i prostou výměnou zboží, což znamená, že za vyvezený výrobek je dovezen náhradní výrobek stejné povahy.

5.7 Intrakomunitární obchod (INTRASTAT)

Jedná se o zahraniční obchod uvnitř Společenství. Členské státy EU mezi sebou navzájem obchodují, a překročí-li asimilační práh 8 000 000,- CZK pro přijetí a odeslaní zboží mají obchodní společnosti povinnost se zaregistrovat do systému INTRASTAT a vykazovat požadované údaje. Stávají se zpravodajskou jednotkou s povinnosti vykazovat veškeré pořízené a odeslané zásilky v rámci území Společenství.

5.7.1 Intrastat

„*Intrastat je systém sběru a zpracování dat pro statistiku obchodu se zbožím mezi členskými státy, zahrnující i sběr údajů o pohybu zboží, které přímo předmětem obchodu mezi obchodními partnery z různých členských států není. Do Intrastatu se vykazují údaje o pohybu zboží mezi ČR a ostatními členskými státy. Jde o zboží, které skutečně přestupuje státní hranici ČR, s výjimkou případů, kdy se zboží zdržuje na území ČR jen dočasně z důvodů dopravních (tranzituje) nebo jedná-li se o některé zvláštní druhy a pohyby zboží.*

Intrastat lze také popsat jako statistický systém sledující pohyb zboží mezi členskými státy EU, to je mezi Českou republikou a ostatními členskými státy EU, pokud toto zboží bylo ode-

sláno z ČR do jiného členského státu EU nebo bylo přijato do ČR z jiného členského státu EU, přičemž skutečně přestoupilo státní hranici ČR. Výjimkami z tohoto základního pravidla jsou případy, kdy zboží dočasně vstoupí do České republiky pouze z dopravních důvodů (tranzituje přes ČR) nebo se jedná o tzv. zvláštní druhy zboží či zvláštní pohyby zboží. Do Intrastatu tak připadá v úvahu vykazovat i údaje o zboží, které fakticky nepřestoupilo hranici ČR, například jedná-li se a zásobování lodí nebo letadel, nákup nebo prodej lodí a letadel a za určitých podmínek i obchod s mořskými produkty.“[28] Vykazování a zpracovávání těchto dat je pro všechny členské státy EU povinné. Každý členský stát si sám určil, kdo bude tyto data sbírat a zajišťovat jejich předání Eurostatu, který je statistickým orgánem EU. V ČR jsou sběrem dat pověřeny Celní orgány ČR, které je předávají Českému statistickému úřadu (dále jen „ČSÚ“), jež tyto data zpracuje a odešle na již zmíněný Eurostat.

Celní správa tyto data zapisuje do aplikace IDES-CZ pomocí které jsou odesílány na ČSÚ. Fyzicky mohou firmy doručit na CÚ vyplněný tiskopis „Přijetí“ anebo „Odeslání“, ve kterém může být vyplněno maximálně 15 řádků. Pokud je tento počet řádků překročen musí firmy tyto data odesílat samy, k čemuž jim slouží programy zveřejněné na internetových stránkách Celní správy ČR www.mfcr.cs.cz . Jedná se o volně dostupné programové aplikace IDES-CZ, InstatOnline, Instatimport a PVS (portál veřejné správy). Takto odeslána data jsou zasílána přímo na ČSÚ. Pokud se v údajích vyskytují nějaké chyby, ČSÚ na ně upozorní CS ČR, a ta dle platných právních předpisů, formou kontroly účetních údajů, příjme opatření k nápravě nežádoucího stavu, tak aby nedocházelo ke zkreslení statistik. Za nesplnění povinností, které vyplývají z povinnosti vykazovat zásilky v intrakomunitárním obchodu, může celní úřad osobě zodpovědné udělit pokutu až do výše 1 000 000 Kč.

Údaje, z takto sebraných dat slouží k vytvoření statistik zahraničního obchodu ČR, které jsou využívány ČNB, ČSÚ, Ministerstvem průmyslu a obchodu, podnikatelskými subjekty a unijním a mezinárodním institucemi k dalšímu využití. Z dat zveřejněných na internetových stránkách ČSÚ www.czso.cz lze zjistit jaký je objem dovozu, vývozu, přijetí a odeslaní zboží (viz. tabulka č. 2 a 3).

[28] *Příručka pro Intrastat* CZ 2010 [online], [cit..2.2.2010]. dostupné z URL<http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/intrastat_prirucky>

Tabulka č. 2 -Pohyb vybraného zboží z EU do ČR za období 1. 1. 2009 – 31. 12. 2009 (odeslání)

Kód zboží dle Harmonizovaného celního sazebníku	Název (popis) zboží	Statistická hodnota CZK (v tisících)
26	Rudy kovů strusky popely	218 784
73	Výrobky ze železa nebo oceli	50 219 682
84	Reaktory, kotle, přístroje, nástroje mechanické	186 704 636
85	Přístroje el. záznamu, reprodukce zvuku, TV obrazu	170 765 287

Data použita ze stránek ČSÚ http://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO

Tabulka č. 3 - Pohyb vybraného zboží z ČR do EU za období 1. 1. 2009 – 31. 12. 2009 (přijetí)

Kód zboží dle Harmonizovaného celního sazebníku	Název (popis) zboží	Statistická hodnota CZK (v tisících)
26	Rudy kovů strusky popely	213 344
73	Výrobky ze železa nebo oceli	80 136 938
84	Reaktory, kotle, přístroje, nástroje mechanické	320 097 696
85	Přístroje el. záznamu, reprodukce zvuku, TV obrazu	316 362 032

Data použita ze stránek ČSÚ http://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO

6 Logistika v mezinárodním obchodě

Bez vhodně naplánované a předem připravené logistiky, by nebylo možné úspěšně podnikat v rámci mezinárodních obchodů. Na logistice záleží, zda bude objednané zboží včas u kupujícího a zda náklady spojené s dopravou zboží z místa odeslání do místa určení nebudou příliš vysoké a tím nezhorší konkurence schopnost zboží. V dnešní době je možno vybírat z několika druhů dopravy. Existuje řada firem, které se zabývají pouze přepravou zboží z místa A na místo B. Přepravu zboží lze zajistit a kombinovat použitím různých dopravních prostředků a docílit tím efektivnějšího, a tím i zpravidla levnějšího způsobu dopravy. Záleží na konkrétním obchodním případě jak rychle a za kolik vynaložených finančních prostředků chce dovozce nebo v některých případech i vývozce dopravit zboží. K tomu nám slouží automobilová, železniční, námořní, letecká nebo poštovní doprava.[29]

Česká republika má tu nevýhodu, že nemá přímý přístup k námořní přepravě, ale na druhou stranu má dostatečně rozvinutou železniční a automobilovou dopravu. Pokud firmy v ČR požadují rychlé dodání zásilky, je možno čerpat z nepřeberného množství společností i nadnárodních, které disponují množstvím rozličných dopravních prostředků.

6.1 Železniční přeprava

Železniční přeprava je v zahraničním obchodě ujednána Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě COTIF (Convention relative aux Transport Internationaux Ferroviaires) a to hlavně dodatkem B, ve kterém jsou specifikovány náležitosti Smlouvy o mezinárodní železniční přepravě CIM. Výhodou této smlouvy je, že se všechny zúčastněné evropské železnice podílející se na přepravě zboží mezi jednotlivými národními železnicemi řídí jednotnými předpisy uvedenými v této smlouvě. Obdobná smlouva existuje i mezi zeměmi bývalého Sovětského svazu, které jsou sdruženy úmluvou SMGS.[30]

Pomocí železnice lze přepravovat jakékoliv zboží od surovin počínaje přes přepravu různých polotovarů a výrobků až po rychle se kazící zboží či speciální přepravu. Dle mého názoru je železnice využívaná hlavně na přepravu zásilek, které jsou objemnější (tzv. zboží hromadné povahy), mezi něž řadím různé druhy rud, uhlí, obilniny, dřevo, výrobky či polotovary petrolejářského průmyslu, hutní výrobky apod.

[29] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace,* Praha 2007, 4. vydání, s.125

[30] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace,* Praha 2007, 4. vydání, s.128

Železnice patří bezesporu k nejekologičtějším formám přepravy. Cena je do jisté míry ovlivňována skutečnosti, že mnoho evropských zemí má státní podíl v těchto společnostech a od toho se odvíjí i poměrně nízká cena za přepravu. Další výhodou spatřuji v tom, že je přeprava poskytována na jednom přepravním dokladu z vnější hranice Společenství až do vnitrozemí nebo k příjemci zboží. Celní orgány mají v tom případě přehled, kdy došlo k převodu práv ke zboží a jaké náklady jsou spojené s přepravou zboží. Hlavní nevýhodou této přepravy je, že zboží je dodáváno přímo pouze zákazníkům, kteří mají tzv. vlečku, až do závodu či do bezprostřední blízkosti firmy. Pokud někdo nedisponuje takovouto vlečkou, musí být zboží přeloženo na jiný druh dopravy, a to vlastní nebo cizí, což zvedá náklady na následnou manipulaci a dopravu zboží. Slabou útěchou nám může být, že tyto vzniklé náklady, pokud jsou vyčísleny odděleně, dle jednotlivých úseků přepravy, se nezahrnují do celní hodnoty zboží, a tudíž nejsou zatížený clem.

6.2 Silniční přeprava

Tato přeprava je uskutečňována na základě Dohody o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě CMR. Nevýhodou této dopravy je, že automobily neuvezou takové množství zboží jako vagóny, nejedná se o velmi ekologickou dopravu a silniční síť v rámci Evropy je značně přetížená kamióny. Jako klady této přepravy může uvést, že je zde přeprava uskutečňována až na konečné místo vykládky, přímo ke konečnému zákazníkovi. Pomocí silniční přepravy lze dopravit jakékoliv zboží. V hojné míře je využívána i u sběrných zásilek, kdy je zboží od jednotlivých odesílatelů přiváženo na centrální sklad, ze kterého je pak vypraven plný kamión k různým příjemcům zboží. Silniční přepravy je využíváno i jako další možnosti při rozvozu zboží, které bylo dopraveno pomocí námořní nebo letecké přepravy.[31]

Přeprava je sjednávána na základě vyplnění dokladu CMR, který slouží jako smlouva mezi dopravcem a odesílatelem zboží. V tomto dokladu je uvedeno kdo od koho, co převzal, jsou zde uvedeny SPZ dopravního prostředku, údaje vztahující se ke zboží.

Silniční přeprava jako jediná může na základě karnetu TIR přepravit zboží na jeden přepravní doklad z území Společenství do třetí země a naopak. Dnes je v silniční dopravě tato přeprava hojně využívána i s ohledem na to, že stačí pouze jedno zajištění celního dluhu po celou dobu přepravy.

[31] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace,* Praha 2007, 4. vydání, s.129

6.3 Letecká přeprava

Je uskutečňována prostřednictvím leteckého nákladního listu (Air Waybill – AWB), který se řídí jednotnými přepravními podmínkami Mezinárodního sdružení leteckých přepravců. Tato přeprava je využívána převážně u zboží, které není velmi objemné, potřebujeme jej rychle dostat z místa A do místa B. Jedná se zřejmě o jednu z nejnákladnějších přeprav a v rámci mezinárodního obchodu nezaujímá velkou část přepravy zboží.[32]

Jako jediná přeprava má v rámci celního řízení tabulku připočitatelných nákladů k celní hodnotě zboží, ve které je dle místa odeslání stanoveno, jaký procentuální podíl se bude započítávat do celní hodnoty zboží. Tato tabulka je součástí PPCK v příloze 25 k tomuto nařízení.

6.4 Námořní přeprava

Jedná se o jednu z nejrozšířenějších přeprav, která výrazně vzrostla se zavedením kontejnerové přepravy. Podmínky této přepravy upravují Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů a Úmluva OSN o námořní přepravě zboží. Dokladem, který prokazuje a umožňuje námořní přepravu, je náložný list – konosament (Sea Bill of Lading). Na základě toho dokladu je zboží naloženo na loď, kontrolováno a následně předáno příjemci. S těmito doklady je možno taky obchodovat – jedná se o volně obchodovatelný doklad. Pomocí námořní přepravy je možno přepravovat velké množství zboží na velké vzdálenosti. Lze přepravit i zboží podléhající rychlé zkáze, suroviny nebo hotové výrobky jakéhokoliv tvaru nebo množství. Jedná se o nejlevnější přepravu, jejíž jedinou nevýhodou můžou být delší dodací lhůty a v případě přepravy zboží pomocí kontejnerů i více náklady za nedodržení vrácení prázdných nebo naložených kontejnerů. [33]

I když ČR nemá přímý přístup k moři je tento typ přepravy hojně využívaný firmami. Mnoho speditérských firem má obchodní zastoupení nebo partnery ve velkých přístavech jako je Hamburg, Bremerhaven, Amsterdam. Z těchto přístavů jsou pak většinou kontejnery nebo části zásilek dopravováno po železnici nebo silnici do, tzv. kontejnerových terminálu na území ČR, z kterých pak putují ke konečným zákazníkům.

[32] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace,* Praha 2007, 4. vydání, s.130

[33] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace,* Praha 2007, 4. vydání, s.133

6.5 Poštovní přeprava

Poštovní přeprava je ve velké míře využívána fyzickými osobami. Dle mého názoru zažívá rozkvět s rozvojem internetového obchodování, kdy je zakoupené zboží zasíláno přímo fyzickým osobám z USA, Číny a jiných obchodně zajímavých destinací. U této přepravy je využíváno všech výše popsaných přeprav. Zboží je dodáno přímo příjemci zásilky.

V ČR existuje pouze jeden celní úřad, který se zabývá celním odbavením takovýchto zásilek a to na hlavní poště v Praze. Uvažuje se o zřízení dalšího detašovaného pracoviště v Ostravě, ale nebylo ještě přesněno stanoveno kdy a jestli se tak stane. Celní řízení v tomto případě probíhá na základě zastupování příjemce zboží Českou poštou, která vystupuje v postavení deklaranta. Deklarant sděluje konečnému příjemci výši cla a poplatků, které je nutno uhradit a po uhrazení těchto poplatků, pokračuje obchodní operace doručením zboží.

7 Rizika v mezinárodním obchodě

Každé podnikání je spojeno s určitým rizikem. Záleží na tom, jak se dokážeme s hrozbou těchto rizik vypořádat případně se proti nim pojistit. Rizika v mezinárodním obchodě jsou jiná než v obchodech v rámci ČR nebo Společenství. Toto je dáno zejména velkou vzdálenosti, vývojem kurzů, rizikem zvolené přepravy, právními předpisy, ale i politickou nestabilitou v některých zemích, výši úroků a jinými důvody. Rizika ovlivňující úspěšnost našeho obchodu jsou různá, mezi některými existují úzké vazby a působí na sebe navzájem, jiná jsou vůči sobě indiferentní. Přispět k výši rizika můžeme i sami tím, že se dobře neinformujeme o vývoji a o aktuálních trendech na zahraničních trzích.

7.1 Tržní rizika

Mezi tržní rizika můžeme zařadit změny v nákupní nebo prodejní politice, v technologiích, dodavatelích, odběratelích a jiné. Tyto změny pak můžou mít vliv na cenu výsledných výrobků a to tím, že výrobci mohou vzrůstat náklady, což následně ovlivňuje prodejnost zboží na trhu.

Tato rizika se většinou objevují u zboží, které má delší výrobní cyklus jako jsou kompletní dodávky investičních celků nebo obchodů, na které byly poskytnuty krátkodobé úvěry či dlouhodobé kontrakty na dodávku surovin. Obchodníci se proti těmto rizikům mohou bránit tím, že v kontraktech jsou sjednány pohyblivé ceny s ohledem na tržní vývoj. Cena pak může být dle vzájemné dohody určena dle ceny na komoditních burzách v okamžiku dodávky zboží. Dalším opatřením mířícím ke snížení tržního rizika mohou být cenové doložky, které mohou ošetřit zvýšení nákladů a to tím, že je budeme muset odsouhlasit. Tyto cenové doložky mají uplatnění hlavně při větších investičních zakázkách, kdy jsou dodávány celé výrobní linky nebo technická zařízení.[34]

7.2 Cenová rizika

Cenovým rizikem můžou být platební neschopnost, platební nevůle, nepřevzetí zboží odběratelem, neplnění kontraktu, odstoupení od kontraktu. Pokud chceme takovýmto rizikům předejít, musíme si dobře vybrat svého obchodního partnera nebo se pojistit nějakým způsobem proti těmto rizikům. Můžeme například požadovat platbu předem nebo akontaci, různé bankovní

[34] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv*, Mezinárodní obchodní operace,* Praha 2007, 4. vydání, s.148-150

záruky, využití nabídky pojišťovacích společností nebo odprodat naše pohledávky jiným firmám, které se těmto odkupům věnují.[35]

7.3 Teritoriální rizika

Tato rizika se projevují především v zemích, kde je politická nestabilita. V okamžiku, kdy se tak stane, dochází k omezení nebo i přerušení veškerých hospodářských vztahů s danou zemí. V rámci obchodně-politických opatření mohou být zavedeny licence, antidumpingová cla a další opatření, která nám mohou znevýhodnění dovoz či vývoz zboží z těchto teritorií. Teritoriální rizika dopadají na jednotlivé započaté obchodní případy, mohou způsobit, že náš majetek v těchto zemích bude znehodnocen a nenaplní se naše podnikatelské záměry na těchto trzích v budoucnosti.[36]

[35] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace,* Praha 2007, 4. vydání, s.150 -151

[36] MACHKOVÁ H., ČERNOHLÁVKOVÁ E., SATO A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace,* Praha 2007, 4. vydání, s.152

Praktická část

8 Úvod: praktická část

Pro praktickou část své diplomové práce jsem si vybral tři firmy působící v teritoriu Celního úřadu Frýdek - Místek (dále jen „CÚ“), pod který spadá i oddělení 023.1 Celní – Třinec (dále jen „odd. 023.1“). Všechny tři firmy se aktivně podílejí na celním řízení CÚ a zároveň se jedná o firmy, které se účastní mezinárodních obchodů nejen v rámci Evropy, ale obchodují i na asijském nebo americkém kontinentu.

První firma, které se budu věnovat, jsou TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY a.s. (dále jen „TŽ a.s“.), a to s ohledem na nákup a dovoz surovin hromadné povahy. V pořadí druhé věnuji svou pozornost firmě JAP Trading s.r.o. (dále jen „JAP“), kde se zaměřím na praktické použití a využití režimu celních skladů a porovnám, jaké z toho plynou pro firmu výhody případně nevýhody. Poslední firmou, kterou se budu v práci zabývat je nová firma z pohledu její působnosti na území a trhu České republiky, a to společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech, s.r.o. (dále jen „HMMC“). Zde se chci zaměřit na problematiku dovozu investičních celků, které byly nezbytnou součásti výstavby závodu pro výrobu osobních vozidel. TŽ a.s. a JAP provádí celní řízení na odd. 023.1 a HMMC na celním pracovišti CÚ odd. 023 Celní - Frýdek-Místek.

CÚ leží v Moravskoslezském kraji a spadá do územní působnosti Celního ředitelství Ostrava (dále jen „CŘ“). Z důvodu poměrně velkého teritoriálního záběru a rozvrstvení významných ekonomických subjektů, které v rámci celního úřadu vyvíjejí svou ekonomickou činnost, jsou zřízeny dvě pracoviště celního řízení, a to oddělní 023 Celního úřadu Frýdek - Místek a odd. 023.1 působící v Průmyslové zóně Baliny v Třinci. Na obou odděleních celního řízení pracuje shodně po 4 celnících a jednom vedoucím. Při tomto personálním obsazení dosahuje CÚ velmi dobrých výsledků, když se v zatíženosti řadí mezi tři nejvytíženější pracoviště v rámci územní působnosti CŘ Ostrava.

9 TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s.

TŽ a.s. byly založeny před 170 lety a řadí se mezi hutní podniky s nejdelší výrobní tradicí v ČR. Ročně vyrobí více než jednu třetinu oceli v ČR, kterou dále zpracovávají na drát, betonářskou a tvarovou ocel, speciální tyčovou ocel, kolejnice, širokou ocel, hutní polotovary, koks, umělé hutné kamenivo, granulovaná struska a další výrobky vznikají při této výrobě. Více než polovina ocelových výrobků putuje k zákazníkům z více jak 50 zemí celého světa.[37]

9.1 Vymezení zkoumané problematiky

K výrobě tak významného množství oceli je nutno nakupovat suroviny a polotovary. Mezi hlavní surovinu lze zařadit železnou rudu, kterou TŽ a.s. s ohledem na fakt, že ČR nemá žádné naleziště železné rudy, zajišťuje dovozem z evropských nalezišť, a to hlavně z Ukrajiny a Ruska. Speciální rudy dováží z Norska a objevují se i ojedinělé dovozy z jiných destinací, např. Jižní Ameriky nebo Gruzie.

V rámci celního řízení TŽ a.s. využívají při ukončování celního režimu tranzit zjednodušený postup. V praxi to znamená, že si mohou ukončit režim tranzitu sami bez přítomnosti celních orgánů. Hovoříme o institutu schváleného příjemce v tranzitním režimu, který musí být povolen místně příslušným celním úřadem. Pokud celní správa požaduje provedení celní kontroly, např. z důvodu rizikovosti přepravy nebo v rámci náhodného výběru zásilky ke kontrole, sdělí tuto skutečnost TŽ a.s. a ty musí vyčkat a strpět provedení celního dohledu. Většina rud je uskladňována v celním skladu, kde se nachází cca měsíc a půl, než je deklarantem TŽ a.s. navržena do režimu volného oběhu. Uvedený režim celního skladu umožňuje TŽ a.s. pružnou reakci na technologické změny ve výrobě, tím že dochází k uvolňování surovin v reálném čase podle nastaveného výrobního plánu nebo podle faktických objednávek konečných zákazníků.

9.2 Zhodnocení dosavadních poznatků o problematice

V minulosti využíval dovozce zboží TŽ a.s. výhradně režim volného oběhu při propuštění dováženého zboží ze třetích zemí. V rámci pravidelných kontrol významných ekonomických subjektů v územní působnosti CŘ bylo rozhodnuto o provedení následné kontroly dle ustanovení § 12 zákona č. 13/19993 Sb., celní zákon, v platném znění, u uvedeného subjektu. Při této kontrole bylo zjištěno velmi zásadní porušení celních předpisů, které mělo za následek opravu několika tisíc celních prohlášení a udělení sankce pokuty. Hlavní problém spočíval v dodatečné faktu-

[37] *TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s./Výroční zpráva 2008* [on-line], Dostupné z URL <http://www.trz.cz/trz/prilohy.nsf/(viewPublic)/VZ/$File/tzvzcz2008.pdf?OpenElement>

raci ceny za zboží odesilatelem, která byla způsobena změnou obsahu železa (dále jen Fe) a zároveň i změnou v hmotnosti s ohledem na mokrý a suchý stav při železniční přepravě ze třetí země. Je nezpochybnitelnou pravdou, že vyhodnocení skutečného podílu Fe v tzv. sušině docházelo až na území ČR, když byly příjemcem zásilky provedeny laboratorní zkoušky. Teprve po zjištění skutečných obsahů Fe a zohlednění tzv. kalo a dekalo hmotnostních položek, byla odesilatelem zasílána dodatečná fakturace s vyšší nebo v ojedinělých případech s nižší deklarovanou hodnotou zboží.

V rámci vyhodnocení uvedené následné kontroly, která proběhla i za účasti kontrolovaného subjektu, navrhly celní orgány deklarantovi TŽ a.s., aby zvážil možnosti využití režimu uskladňování v celním skladu, který umožňuje propustit zboží do režimu volného oběhu až s konečnou cenou.

CÚ provádí pravidelné kontroly nad dodržováním režimu uskladňování v celním skladu a zjednodušeného postupu ukončování režimu tranzitu. Při těchto kontrolách byly již zjištěny pouze bagatelní nedostatky, které neměly vliv na funkčnost stanovených podmínek v povolení celního skladu. Proto můžeme uvedený režim ve vztahu k TŽ a.s. hodnotit jako velmi prospěšný pro deklaranta, jelikož mu umožňuje flexibilní nakládání s dovezeným zbožím, ale i pro celní orgány, protože dochází k snížení administrativní zátěže při provádění celního dohledu nad předmětným zbožím.

9.3 Stanovení cílů, hypotéz a výstupů výzkumu

Cílem práce je ověřit zda s ohledem na tak velké množství dovozu surovin využívají TŽ a.s. k dopravě levnější železniční dopravu nebo dražší silniční dopravu.

Hypotéza výzkumu: Je častější doprava surovin z třetích zemí pomocí železniční dopravy nebo převažuje jiný druh dopravy.

Dále budu posuzovat a zjišťovat účel uskladňování v celním skladu a využití této možnosti s ohledem na přímý dovoz a propuštění do volného oběhu.

Hypotéza výzkumu: Počet dokladů s režimem volný oběh po uskladňování v celním skladu je větší než počet dokladů s režimem uskladňování v celním skladu.

9.4 Popis výzkumné procedury

Při samotném výzkumu jsem vycházel z dat, které má k dispozici CS ČR. Tyto data se nacházejí v interní aplikace QDIS. Databáze se skládá z jednotlivých celních prohlášení, ze kterých lze vyčíst údaje uvedené v JSD. K samotné analýze jsem vybral data z roku 2008, 2009. Z takto zjištěných dat jsem vybral údaje týkající se pouze sazebního zařazení 26011100 – „*Že-*

lezné rudy a koncentráty, jiné než kyzové výpražky (výpalky) – neaglomerované"[38], 26011200 - „*Železné rudy a koncentráty, jiné než kyzové výpražky (výpalky) – aglomerované"*[38], 26012000 – „*Kyzové výpražky (výpalky)"*[38], 26020000 – „*Manganové rudy a koncentráty, včetně železonosných manganových rud a koncentrátů o obsahu manganu 20 % hmotnostních nebo více, počítáno v sušině"*[29], 72021900 – „*Feromangan -- Ostatní"*[29], 72023000 – „*Ferosilikomangan"*[38], 72031000 – „*Produkty ze železa získané přímou redukcí železné rudy a jiné houbovité železo, v kusech, peletách nebo podobných formách; železo, jehož ryzost je minimálně 99,94 % hmotnostních, v kusech, peletách nebo podobných formách -- Produkty ze železa získané přímou redukcí železné rudy"*[38]. U těchto sazebních zařazení jsem pak zjišťoval údaje ohledně celních režimů uskladňování v celním skladu (dále jen „7100"), volný oběh po uskladňování v celním skladu (dále jen „4071") a volný oběh (dále jen „4000"). Dále jsem vybral údaje týkající se četnosti použití jednotlivých režimů, vlastní hmotnost zboží, celní hodnotu, země původu, způsob dopravy, dodací podmínky a hraniční přechody, přes které jsou suroviny dopravovány.

Při samotném celním řízení jsou rudy dále rozděleny podle odesílatele, označení, obsahu železa, od kterých se odvíjí jejich číselný kód, podle měny a dodacích podmínek, ze kterých lze vyčíst, kdy přechází přepravní náklady na TŽ a.s. viz Tabulka č. 4 Rozdělení rud.

Tabulka č. 4 Rozdělení rud

odesílatel	označení	číselný kód	obsah Fe	měna	dodací podmínka
Zaporožskij gok.	agloruda	1511	Fe 61%	EUR	DAF SK/CZ
Zaporožskij gok.	agloruda	1512		EUR	DAF SK/CZ
Zaporožskij gok.	agloruda	1611	Fe 59%	EUR	DAF PL/CZ
Zaporožskij gok.	martenovskaja	1612	Fe 59%	EUR	DAF PL/CZ
Poltavskij gok.	pelety	1473	Fe 62%	USD	DAF SK/CZ
Poltavskij gok.	pelety	1474	Fe 65%	USD	DAF SK/CZ
Krivbas	agloruda	1566	Fe 61%	USD	DAF SK/CZ
Krivbas	agloruda	1567	Fe 61%	USD	DAF PL/CZ
Jugok	koncentrát	1713	Fe 67,5%	USD	DAF SK/CZ

[38] *TARIC* [online] Dostupné z URL<http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgibin/tarchap?ProdLine=80&Type=&Action=1&Lang=CS&SimDate=20100311&YesNo=1&Indent=1&Flag=1&Test=tarchap&Periodic=0&Download=0&Taric=2601110000&taric=Prohl%C3%AD%C5%BEet&Country=&Day=11&Month=03&Year=2010>

Tabulka č. 4 Rozdělení rud - pokračování

odesílatel	označení	číselný kód	obsah Fe	měna	dodací podmínka
Jugok	koncentrát	1714	Fe 67,5%	USD	DAF PL/CZ
Lebedinksij gok.	koncentrát	1744	Fe 67,5%	USD	DAF SK/CZ
Cegok	koncentrát	1793	Fe 67%	USD	DAF PL/CZ
OAO sevgok	koncentrát	1794	Fe 67%	USD	DAF PL/CZ
Cegok	koncentrát	1794	Fe 67%	USD	DAF SK/CZ
Sodemi JAR	koncentrát manganový	1795	Fe 67%	USD	DAF SK/CZ

Zdroj: vlastní tvorba

Velkou výhodou pro TŽ a.s. je, že disponují závodovou vlečkou, tudíž mohou ve značné míře využívat železniční dopravu jako prioritní. Ze získaných dat jsem zjistil, že suroviny jsou dopravovány přes tyto celní přechody ležící na vnější hranici Společenství, a to v roce 2008: PL301020 – „*MALASZEWICZE OC*“[39] (Polsko-běloruská hranice), PL401030 – „*MEDYKA OC*“[40] (Polsko-ukrajinská hranice), PL 401040 – „*MEDYKA-ŻURAWICA OC*“[39] (Polsko-ukrajinská hranice), SK531100 – „*Pobočka colného úradu ČIERNA NAD TISOU -ŽELEZNICA "A"*“[40] (Slovensko-ukrajinská hranice), SK531400 – „*Pobočka colného úradu MAŤOVCE – ŽELEZNICA*“[40] (Slovensko-ukrajinská hranice) a v roce 2009 PL301020, – „*MALASZEWICZE OC*“[40] (Polsko-běloruská hranice) a SK531100 – „*Pobočka colného úradu ČIERNA NAD TISOU -ŽELEZNICA "A"*“[40] (Slovensko-ukrajinská hranice). Všechny výše uvedené hraniční přechody mají v databázi uvedeno, že se jedná o železniční přechod, pouze u PL401030 – „*MEDYKA OC*“[30] je uvedeno, že se jedná o silniční hraniční přechod. Zde můžeme konstatovat chybu v uvedeném údaji v celním prohlášení. Tuto hypotézu potvrzují údaje z předmětného JSD, kde jsem zjistil, že zboží přijelo vlakem, jelikož jsou uvedeny čísla vagónů. Dále z logiky věci vyplývá, že automobil neuveze najednou 1 809 700 kg materiálu bez poškození.

Všechny rudy sazebního zařazení 26011100, 26011200, 26012000, 26012000 byly dle zjištěných údajů propuštěny do režimu uskladňování v celním skladu viz. tabulka č. 5 a 6. V roce 2008 bylo celkem projednáno 2608 celních prohlášení s návrhem propustit toto zboží do příslušného režimu. V roce 2009 to bylo 2179. Je to pokles o 429 dokladů, což činí 16,45 %. Tento

[39] *Dotazy na informace ze Seznamu celních úřadů*[online] Dostupné z URL http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgi-bin/csrnquer?Lang=CS>

[40] *Dotazy na informace ze Seznamu celních úřadů*[online] Dostupné z URL <http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgi-bin/csrnquer?Lang=CS>

schodek může být zapříčiněn celosvětovou krizí, která vypukla koncem roku 2008. Výhradní dovozy v obou porovnávaných rocích byly z Ukrajiny, pak následovalo Rusko a v menší míře byly zaznamenány testovací dovozy z Gruzie v roce 2008 a Brazílie v roce 2009.

Dále můžeme konstatovat, že TŽ a.s. výhradně v 100% využily k dopravě rudy železnici. Zkreslený je pouze údaj v roce 2009 při dovozu železné rudy z Brazílie. I zde se nám naskýtá logické vysvětlení. V daném případě byla použita kombinovaná přeprava námořní a doprava železniční. Toto tvrzení lze doložit např. dokladem Bill of Lading, který je přiložen v přílohách u předmětného JSD. Zároveň nám tuto naší hypotézu potvrzují dodací podmínky CIF. Nejedná se ale o chybu v celním prohlášení, jelikož dovozci mají povinnost uvádět až poslední druh dopravy, který předchází dodání zboží příjemci.

Tabulka č. 5 Rok 2008, naskladnění do celního skladu režim 7100

sazeb. zař.	četnost	země původu	doprava	celní hodnota	vlastní hmotnost
26011100	1971	UA	železnice	5 940 052 802	2 229 532 945
26011100	236	RU	železnice	794 422 486	276 468 051
26011200	387	UA	železnice	1 877 339 053	640 660 150
26012000	1	UA	železnice	3 375 499	1 536 600
26020000	11	UA	železnice	111 956 556	12 485 360
26020000	2	GE	železnice	5 510 169	665 420
Celkem	**2608**			**8 732 656 565**	**3 161 348 526**

Tabulka č. 6 Rok 2009, naskladnění do celního skladu režim 7100

sazeb. zař.	četnost	země původu	doprava	celní hodnota	vlastní hmotnost
26011100	1818	UA	železnice	4 474 385 955	2 257 135 070
26011100	151	RU	železnice	373 095 814	168 672 060
26011200	201	UA	železnice	654 619 868	296 942 110
26020000	8	UA	železnice	50 959 841	7 156 600
26020000	1	BR	železnice	6 452 286	1 039 090
Celkem	**2179**			**5 559 513 764**	**2 730 944 930**

Z celkového počtu 567 celních prohlášení s režimem volný oběh a volný oběh po uskladňování v celním skladu byly v 76 % uvedeny dodací podmínky DAF, 22 % DDU a v 1 % CIF a FOB viz tabulka č. 7.

Tabulka č. 7 Dodací podmínky

dodací podmínka	četnost v roce 2008	četnost v roce 2009	součet 2008 + 2009
CIF	0	1	1
DAF	292	144	436
DDU	84	62	126
FOB	3	1	4

V tabulce č. 8 názorně vidíme, že v letech 2008 a 2009 bylo naskladněno na celní sklad 4787 celních prohlášení. Ve stejném období bylo podáno 412 celních prohlášení s návrhem na propuštění zboží do volného oběhu po uskladnění v celním skladu. Tyto dva velmi rozdílné údaje nám říkají, že TŽ a.s. využívají tento celní sklad velmi aktivně a provádí hromadné vyskladňování jednotlivých zásilek dle toho, jak přicházejí jednotlivé faktury s konečnou cenou od odesílatele. V průměru to znamená, že v roce 2008 připadlo na jedno celní prohlášení s režimem volný oběh po uskladňování v celním skladu 9,48 celních prohlášení s režimem uskladňování v celním skladu. V roce 2009 to bylo15,90 celních prohlášení a průměr za sledované období dohromady činí 10,61 celních prohlášení. Zároveň z této tabulky můžeme vyčíst, že nebylo vyskladněno stejné množství jako množství, které bylo naskladněno a i údaje o celní hodnotě nejsou shodné.

Zboží může být na celním skladě dva roky a rozdíl 642 420 762 kg může být vyskladněn až v roce 2010. U celní hodnoty lze konstatovat, že cena jednotlivých rud je sjednávána kvartálně. Jednou za tři měsíce je podepisován dodatek ke kontraktu, kde jsou sjednány jednotlivé ceny. Jelikož se jedná o velmi choulostivá data, ze kterých by bylo možné zjistit za jakou částku TŽ a.s. nakupují jednotlivé suroviny a tyto údaje podléhají služebnímu tajemství, není v tomto výzkumu zohledněn vývoj cen ve zkoumaném období.

Tabulka č. 8 Identifikace údajů z režimů

režim	součet projednaných dokladu v roce 2008, 2009	součet celní hodnoty za rok 2008, 2009	součet hmotností za rok 2008, 2009
7100	4787	14 292 170 329	5 892 293 456
4071	412	13 657 749 567	6 140 911 786
7100 - 4071	**4375**	**634 420 762**	**-248 618 330**

Režim 7100 – uskladňování v celním skladu, režim 4071 propuštění do volného oběhu po uskladnění v celním skladu, režim 4000 volný oběh

Z tabulky č. 9 můžeme vyčíst, že v letech 2008 a 2009 byla většina rud naskladněna do celního skladu a minimum dovozů bylo propuštěno přímo do volného oběhu.

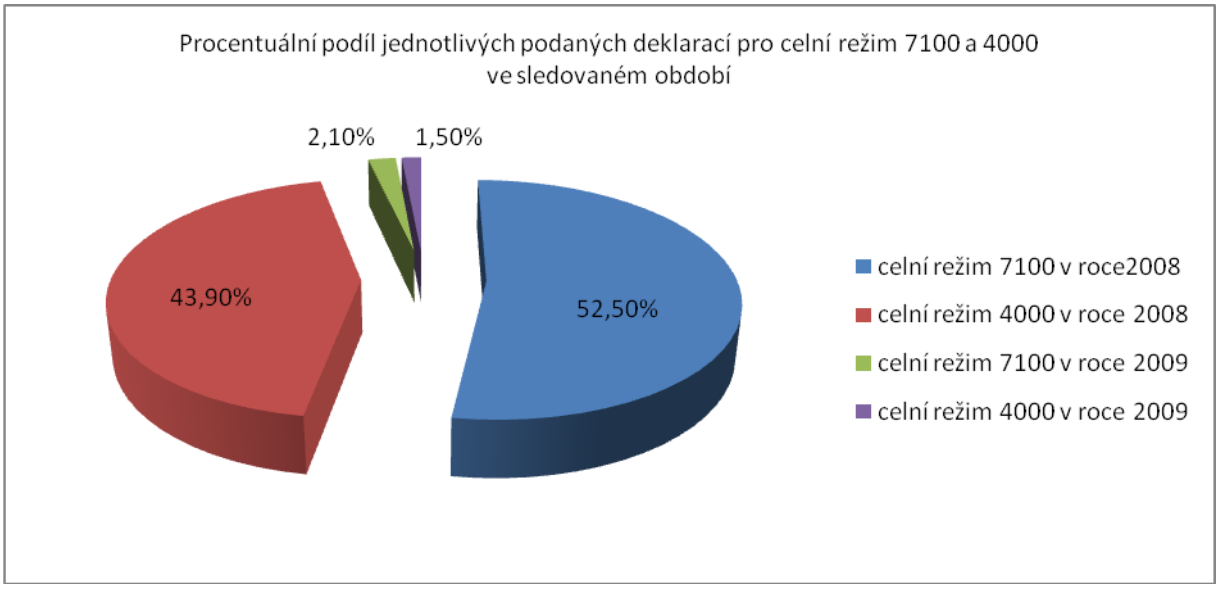
Tabulka č. 9 Četnost jednotlivých režimů v letech 2008 a 2009

režim	2008	2009	součet 2008 + 2009
7100	2608	2179	**4787**
4071	275	137	**412**
4000	104	73	**177**

Režim 7100 – uskladňování v celním skladu, režim 4071 propuštění do volného oběhu po uskladnění v celním skladu, režim 4000 volný oběh

Z grafu č. 1 je pak patrné, že z celkového počtu všech případů dovozů, což činí 4964 případů v režimu 7100 a 4000 za sledované období, tvoří režim uskladnění v celním skladu 96,43 %, oproti 3,57 % režimu volný oběh. Není zde zahrnut režim 4071 (volný oběh po uskladnění v celním skladu), jelikož by došlo ke zkreslení údajů o počtu deklarací se zbožím, které bylo hned propuštěno do volného oběhu. Při porovnání výše uvedené tabulky č. 9 názorně vidíme, že bylo za sledované období propuštěno 412 dokladů s celním režimem 4071. Z celkového počtu všech deklarací projednaných s režimem volný oběh se jedná o 69,9 %.

Graf č. 1 – Procentuální podíl jednotlivých podaných deklarací pro celní režim 7100 a 4000 ve sledovaném období



Režim 7100 – uskladňování v celním skladu, režim 4000 volný oběh

Závěrem můžu konstatovat, že TŽ a.s. využívají k dopravě surovin hlavně železniční přepravu. Ve sledovaném období se vyskytly i případy, kdy bylo zboží dopravováno pomocí silniční dopravy, ale to se ve značné míře jednalo o tzv. kombinovanou přepravu, kdy byla přeprava surovin zahájena v Norsku prostřednictvím námořní přepravy a pokračovala pak z Polska kamióny.

S ohledem na využití režimu uskladňování v celním skladu jsem nucen konstatovat, že firma TŽ a.s. jej využívá při dovozu suroviny z 96 %. Celní sklad, ale není využíván výhradně z ekonomických důvodů, kdy lze postupně vyskladňovat potřebnou část zboží a tím šetřit vynaložené prostředky k úhradě cla a poplatků vybíraných Celní správou ČR. Celní sklad je firmou TŽ a.s. využíván taktéž k uskladnění zboží po dobu, kdy dojde ke konečné fakturaci se snahou se vyhnout případným nedostatkům, které byly v minulosti zjištěny při následné kontrole, jak již bylo uvedeno výše. Zároveň nesmíme opomenout skutečnost, že surovina, v daném případě železná ruda není zatížena clem, a z toho důvodu by vyskladňování po dílčích částech bylo pravděpodobně finančně, ale i personálně nákladnější, než jak je tomu v současné praxi.

9.5 Swot analýza

SWOT analýza celního skladu TŽ a.s.

Příležitosti	**Hrozby**
Přesný výpočet cla a DPH u zboží s pohyblivým základem Šetří náklady i pracovní síly používáním elektronických systémů Celní úřad může povolit nezajišťovat celní dluh	Nutnost žádat o povolení Častější kontroly ze strany celní správy Nemožnost okamžitého použití zboží Možnost požadovat zajištění celního dluhu včetně DPH a případně SPD
Silné stránky	**Slabé stránky**
Kvalifikovaná pracovní síla Budoucnost v elektronickém styku se státními úřady	O něco větší zajištění materiálových rezerv Zboží neustále pod celním dohledem Nemožnost volné manipulace s uskladněným zbožím a dodržování stanovených podmínek Nutnost vyčlenit určitou část skladu (prostor), ve kterém lze skladovat pouze zboží uvedené v povolení Vedení zvláštní evidence

10 JAP Trading s.r.o.

Firma JAP zahájila svou činnost v roce 1993, její ekonomická činnost se týká hutnictví, slévárenství a těžkého průmyslu, kde se specializuje na oblast grafitových výrobků - elektrody, žáruvzdorné a izolační vyzdívky, dodávky hutních a slévárenských materiálů. JAP obchoduje s partnery usazenými ve více jak 25 zemích světa. Kromě této obchodní činnosti firma provozuje veřejný celní sklad, který hlavně využívá pro své obchodní aktivity.[41]

10.1 Vymezení zkoumané problematiky

S ohledem na tak poměrně velký podnikatelský záběr, kdy firma podniká s různým typem zboží v oblasti hutnictví a slévárenství, jsem se omezil pouze na dovozy grafitových elektrod, které jsou následně uskladňovány v celním skladu.

Firma má možnost přímo ve svém areálu vyložit zboží z železničního vagónu a nákladních automobilů, bez ohledu na to, zda je zboží dopravováno v kontejnerech nebo volně ložené a jedná-li se o sypké nebo tuhé skupenství.

Práce je zaměřena na využití celního skladu a efektivnost dopravy zboží z třetích zemí.

10.2 Zhodnocení dosavadních poznatků o problematice

U firmy JAP jsou prováděny opakované kontroly ze strany CÚ, jelikož tato firma má povolen veřejný celní sklad. Při těchto kontrolách zatím nebylo zjištěno závažné porušení celních předpisů. V rámci institutu následné kontroly dle ustanovení § 127 zákona 13/1993 Sb., celní zákon, v platném znění, nebyly zjištěny významnější odchylky od požadovaného stavu. Zároveň je ale pravdou, že doposud nebyla provedená tzv. velká následná kontrola na ucelené účetní období, ale pouze dílčí, a to ve vztahu ke konkrétním dokladům JSD.

10.3 Stanovení cílů, hypotéz a výstupů výzkumu

Cílem práce je potvrdit, zda je účelně využito režimu uskladňování v celním skladu, kdy celních prohlášení s tímto režimem by mělo být méně než celních prohlášení s režimem volný oběh po uskladnění v celním skladu.

Hypotéza výzkumu: Je častější doprava surovin z třetích zemí pomocí železniční dopravy nebo převažuje jiný druh dopravy.

[41] *O firmě.*[on-line] dostupné z URL <http://www.jap.cz/index.htm>

Druhým cílem je zjistit jaký druh dopravy a dodacích podmínek je využívanější.

Hypotéza výzkumu: Je častější doprava surovin z třetích zemí pomocí železniční dopravy nebo převažuje jiný druh dopravy.

10.4 Popis výzkumné procedury

Při výzkumu bylo vycházeno z dat, které má CS ČR k dispozici. Jedná se o aplikaci QDIS, kde jsou obsažena všechna podání učiněná tímto daňovým subjektem.

Samotný výzkum je zaměřen na rok 2008, 2009 a sazební zařazení 8545110010 „*Grafitové elektrody určené na použití do elektrických obloukových pecí, s objemovou hmotností 1,65 g/cm³ nebo větší a elektrickým odporem 6,0 μΩ.m nebo menším*“[42], 8545110090 „*Grafitové elektrody určené na použití do elektrických obloukových pecí, s objemovou hmotností 1,65 g/cm³ nebo větší a elektrickým odporem 6,0 μΩ.m nebo menším - Ostatní*“[42] a 8545909099 „Ostatní - Ostatní“[42]. Všechny zásilky z Číny jsou dopravovány pomocí kombinované přepravy, kdy je zboží od odesílatele naloženo na silniční dopravní prostředek a přemístěno do přístavu a po naložení pokračuje do přístavu určení. Přístavem určení (vnější hranicí Společenství) jsou v případě zboží dodávaného z Číny Celní úřad evidenční číslo DE004851 „Zollamt Hamburg-Waltershof“[43] a DE 002452 „Zollamt Bremerhaven“[43], kdy se v obou případech jedná o pobřeží Severního moře. Zde je zboží vyloženo a ke konečnému odběrateli pokračuje silniční nebo železniční přepravou. Z Ruska je část zboží rovněž dopravována pomocí železniční přepravy a je k tomu využíván hraniční přechod SK531100 „*Pobočka colného úradu ČIERNA NAD TISOU -ŽELEZNICA "A"*“[43] (zeměpisné informace: Slovensko-ukrajinská hranice). Z celkového počtu 347 dovozů za sledované období bylo 212 uskutečněno prostřednictvím železniční přepravy a 135 dovozů uskutečněno pomocí silniční přepravy viz tabulka č. 10.

[42] *TARIC* [online] Dostupné z URL<http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgibin/tarchap?ProdLine=80&Type=&Action=1&Lang=CS&SimDate=20100401&YesNo=1&Indent=1&Flag=1&Test=tarchap&Periodic=0&Download=0&Taric=8545110010&taric=Prohl%C3%AD%C5%BEet&Country=&Day=01&Month=04&Year=2010>

[43] *Dotazy na informace ze Seznamu celních úřadů*[online] Dostupné z URL <http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgi-bin/csrnquer?Lang=CS>

Při silniční přepravě je využíváno těchto hraničních přechodů PL301040 „*KOROSZCZYN OC*“ [43] (zeměpisné informace: Polsko-běloruská hranice), SK532100 „*Pobočka colného úradu VYŠNÉ NEMECKÉ*“ [43] (zeměpisné informace: Slovensko-ukrajinská hranice).

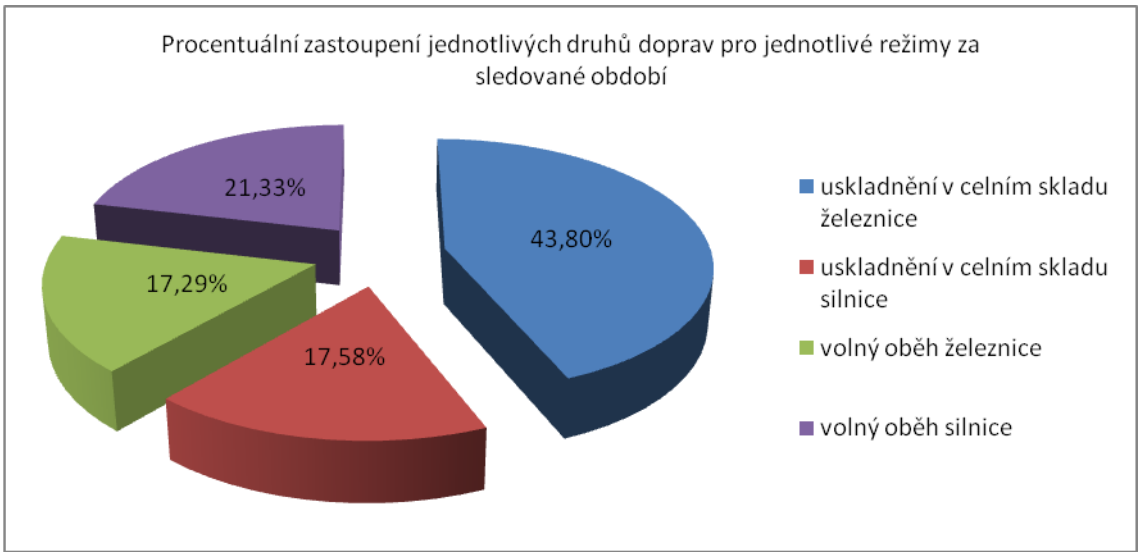
Tabulka č. 10 Četnosti jednotlivých způsobů přepravy

celní režim	7100		4000	
	železnice	silnice	železnice	silnice
2008	133	37	46	45
2009	19	24	14	29
Součet	**152**	**61**	**60**	**74**
	43,80%	**17,58%**	**17,29%**	**21,33%**

7100 celní režim uskladnění v celním skladu, 4000 celní režim volný oběh

	železnice	silnice
Celkem za sledované období	212	135

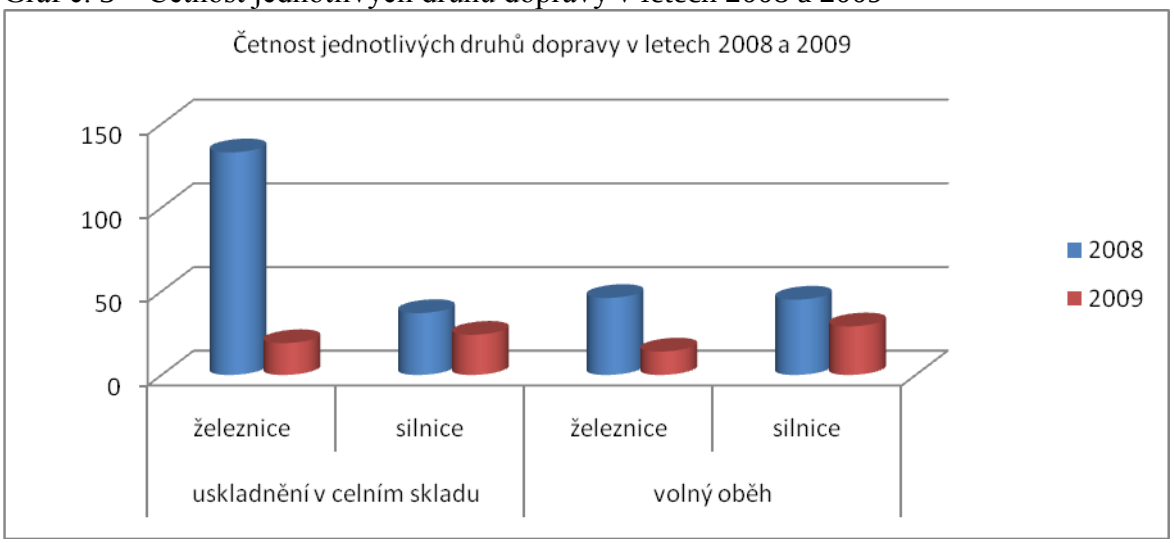
Graf č. 2 – Procentuální zastoupení jednotlivých druhů doprav pro jednotlivé režimy za sledované období



Při přepravě zboží z Číny je používáno kontejnerové přepravy. Z výše uvedené tabulky je patrné, že převládá železniční přeprava oproti silniční.

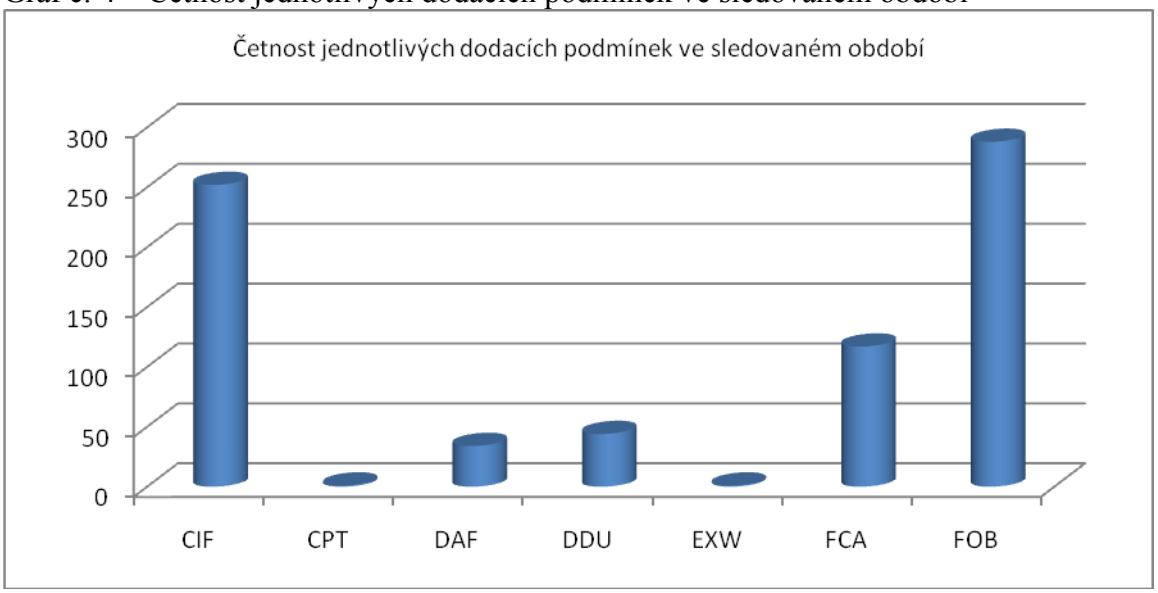
U zboží, které ale není uskladňováno v celním skladu již tak výrazný rozdíl mezi železniční a silniční přepravou není.

Graf č. 3 – Četnost jednotlivých druhů dopravy v letech 2008 a 2009



Z grafu č. 4 je patrné, že nejvíce přeprav je uskutečňováno na dodací paritě FOB a CIF, což odpovídá kombinované přepravě pomocí lodní a následně silniční nebo železniční dopravy, jak bylo popsáno již výše. Lze tedy konstatovat, že firma JAP využívá ekonomicky výhodnějších přepravních možností, což potvrzují jak použité dodací podmínky, tak i četnost jednotlivých druhů dopravy

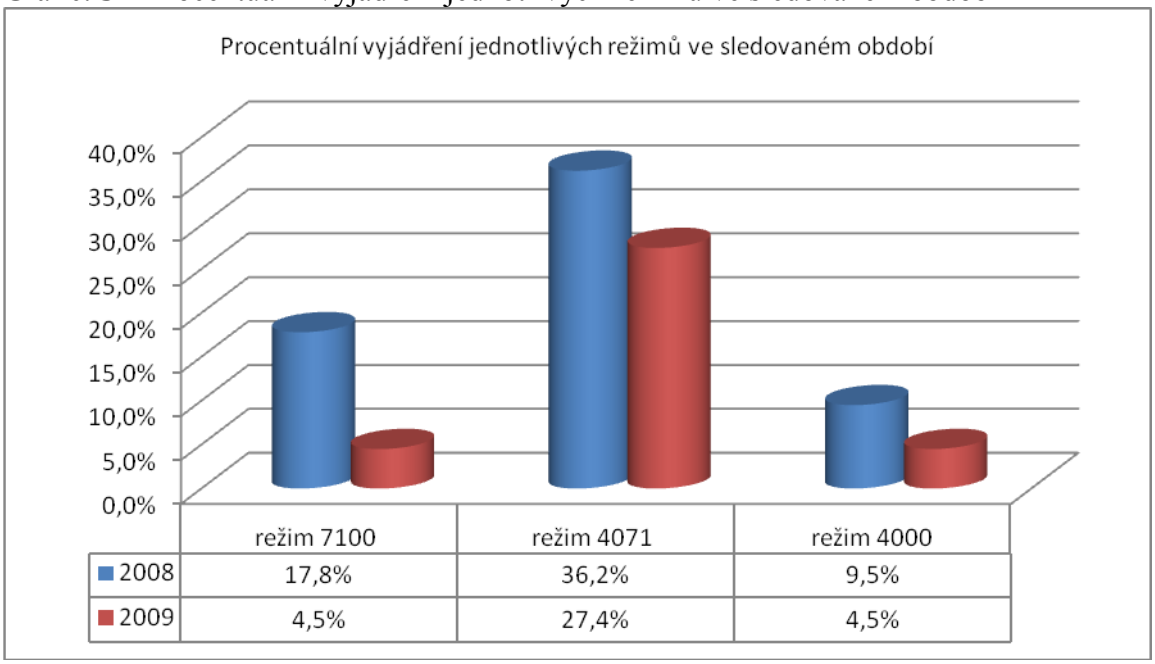
Graf č. 4 – Četnost jednotlivých dodacích podmínek ve sledovaném období



Ve sledovaném období bylo celkem projednáno 953 dokladů, z čehož ve 213 případech se jednalo o režim uskladnění v celním skladu. Dále 606 případů bylo propuštěno do režimu vol-

ného oběhu po uskladňování v celním skladu. U 134 případů deklarant použil režim volný oběh. Celkem bylo z jednoho dokladu s režimem uskladnění v celním skladu odepisováno zboží dvěma až třemi doklady s režimem volný oběh po uskladnění v celním skladu. Z těchto údajů vyplývá, že firma JAP většinu zboží, které doveze, uskladní v celním skladu, ze kterého toto zboží pak postupně vyskladňuje. Ze všech deklarací s režimem volný oběh činily deklarace s režimem volný oběh po uskladnění v celním skladu v roce 2008 79 % a v roce 2009 85 %, což nám jasně vypovídá o tom, že firma JAP využívá celní sklad velmi často a účelně. Firma postupně vyskladňuje zboží podle aktuální potřeby, částečně odvádí celní poplatky podle toho, kolik zboží vyskladní, takže nepotřebuje tak velký objem vázaných finančních prostředků, jaký by potřebovala, pokud by propustila zboží ihned do režimu volného oběhu. Z tabulek č. 11 a 12 zároveň vyplývá, že nebylo vyskladněno veškeré zboží, které bylo naskladněno anebo bylo vyskladněno více zboží než bylo v daném roce naskladněno. Tato skutečnost je dána tím, že zboží může být v režimu uskladňování v celním skladu pod dobu dvou let a až po uplynutí této doby musí být navrženo jiné celně schválené určení. V praxi to znamená, že musí být veškeré uskladněné zboží propuštěno buď do režimu volný oběh, nebo do režimu tranzit.

Graf č. 5 – Procentuální vyjádření jednotlivých režimů ve sledovaném období



Tabulka č. 11 Režim uskladnění v celním skladu - 7100

Uskladnění v celním skladu	2008		2009	
	doklady	hmotnost	doklady	hmotnost
CN	136	4886408	14	373057
RU	34	708619	29	711207
součet	**170**	**5595027**	**43**	**1084264**

Tabulka č. 12 Režim volný oběh po uskladnění v celním skladu - 4071

Volný oběh po uskladnění v celním skladu	2008		2009	
	doklady	hmotnost	doklady	hmotnost
CN	276	2940905	177	1372825
RU	69	700668	84	651074
součet	**345**	**3641573**	**261**	**2023899**

Tabulka č. 13 Režim volný oběh - 4000

Volný oběh	2008		2009	
	doklady	hmotnost	doklady	hmotnost
CN	67	1947044	26	514357
RU	24	429527	17	226124
součet	**91**	**2376571**	**43**	**740481**

Závěrem lze konstatovat, že firma JAP používá k přepravě zboží s původem z Číny lodní přepravu a po vyložení toho zboží je pak ve větší míře využíváno železniční přepravy. U dovozu zboží, se zemí původu v Rusku, jsou rozdíly mezi železniční a silniční přepravou minimální. Toto je dle mého názoru zapříčiněno hlavně zdlouhavou cestou a prostoji, které vznikají při překládce vagónu na jiný rozchod kolejí. Dalším dopravním důvodem je, že není najednou dodáváno zboží v takových kapacitních objemech jako z Číny.

Celní sklad je firmou JAP využíván velice efektivně a účelně. Téměř 80 % veškerého dovezeného zboží z předmětného výzkumu bylo uskladněno v celním skladu, ze kterého je postupně vyskladňováno. Průměrně připadne na jeden naskladňovací doklad dva až tři doklady vyskladňovací. Nutno vzít v úvahu, že je vyskladňováno dle potřeb firmy a na jeden naskladňovací doklad může být použit pouze jeden nebo více dokladů vyskladňovacích podle aktuálních potřeb firmy. Pokud bychom do tohoto počtu započítali i vyskladňovací doklady na zboží, které není propouštěno do volného oběhu, ale je prodáno firmám, které jsou usazeny mimo Společenství

a jsou jim vystavovány k dopravě zboží tranzitní doklady, bylo by jistě dokladů, na které je prováděno vyskladnění více. Pak by se nám ještě výrazněji potvrdilo využití celního skladu firmou JAP, které už tak je značně progresivní a může být pro ostatní obdobné obchodní firmy příkladem správně nastaveného postupu.

10.5 Swot analýza

SWOT analýza celního skladu JAP s.r.o.

Příležitosti	**Hrozby**
Lze použít jako nástroj proti kurzovým rizikům Celní úřad může povolit nezajišťovat celní dluh	Povinnost žádat o povolení Častější kontroly státních orgánů Vedení povinné evidence Možnost požadovat zajištění celního dluhu včetně DPH a případně SPD
Silné stránky	**Slabé stránky**
Možnost kontroly, přebalení, přeměření zboží na skladě Úspora finančních prostředků Možnost postupného vyskladňování Kvalifikovaný personál	Nutnost většího předzásobení Nutnost vyčlenit určitou část skladu (prostor), ve kterém lze skladovat pouze zboží uvedené v povolení Nelze provádět drobné opracování na skladě, pouze co je stanoveno v povolení

11 Hyundai Motor Manufacturing Czech, s.r.o.

Společnost HMMC sídlí v průmyslové zóně Nošovice. Je to první výrobní závod koncernu Hyundai v Evropě, který byl založen 7. 7. 2006. Další závody se nacházejí v Koreji, Indii, Číně, USA a Turecku. Závod v ČR se řadí mezi nejmladší a odbornou veřejností je považován za nejmodernější. Základními částmi výroby jsou lisovna, svařovna, lakovna, montážní hala a výrobna převodovek.

Továrna byla postavena za pouhých 18 měsíců, což je poměrně unikátní. S výstavbou bylo započato v roce 2007 a bylo doposud proinvestováno 990 mil. Euro. Po kompletním dokončení výstavby, kdy má být ještě postavena nová hala převodovkárny, se celková předpokládaná cena investice vyšplhá na částku 1,12 miliardy Euro.

Sériová výroba automobilů byla započata v roce 2008 a to modelem i30, po kterém následoval model i30 cw a od listopadu 2009 se v Nošovickém závodě vyrábí MPV v segmentu B Kia Venga. Produkce MPV modelu pod značkou Hyundai (technické označení „JC“) se chystá ke konci roku 2010. Sesterské firmě Kia v Žilině jsou dodávány převodovky, které se zde vyrábějí jako samostatný výrobní modul, takže společnost HMMC u daného segmentu výroby vystupuje v postavení subdodavatele. Na konec letošního roku se připravují dodávky převodovek do nově postaveného závodu Hyundai v Petrohradě.

Výrobní kapacita 300 000 vozů za rok v třísměnném provozu má být započata v roce 2011. Nyní je v závodě vyráběno 200 000 ročně ve dvousměnném provozu.[44]

Samozřejmě, že celosvětová krize se podepsala i v tomto odvětví a firma několikrát byla nucena omezit výrobu. Tím, že firma vyrábí vozidla na zakázku, což v praxi znamená, že nevyrábí na sklad, nejsou dopady krize na firmu tak značné jako na jiné firmy podnikající ve stejném oboru.

Obrázek č. 1 HMMC

[44] *Základní informace* [online] Dostupné z URL <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/>

11.1 Vymezení zkoumané problematiky

V této práci se budu věnovat hlavně návozu a problematice celního řízení při dovozech tzv. investičních celků strojního zařízení. Dodávky předmětného zboží probíhaly v období let 2007 a 2008. Jednalo se o velmi specifické dovozy a celní správa neměla zkušenosti s podobnou problematikou, jelikož velmi málo firem provádělo kompletní celní řízení u jednoho celního úřadu při výstavbě a instalaci výrobních zařízení v tak významných objemech.

11.2 Zhodnocení dosavadních poznatků o problematice

S ohledem na to, že firma vznikla nedávno, nebyla prováděna žádná výraznější kontrola ze strany celních orgánů u tohoto daňového subjektu. V době zpracovávání diplomové práce byla zahájená u této firmy následná kontrola po propuštění zboží dle § 127 zákona 13/1993 Sb., celní zákon, v platném znění, pracovníky Celního ředitelství Ostrava.

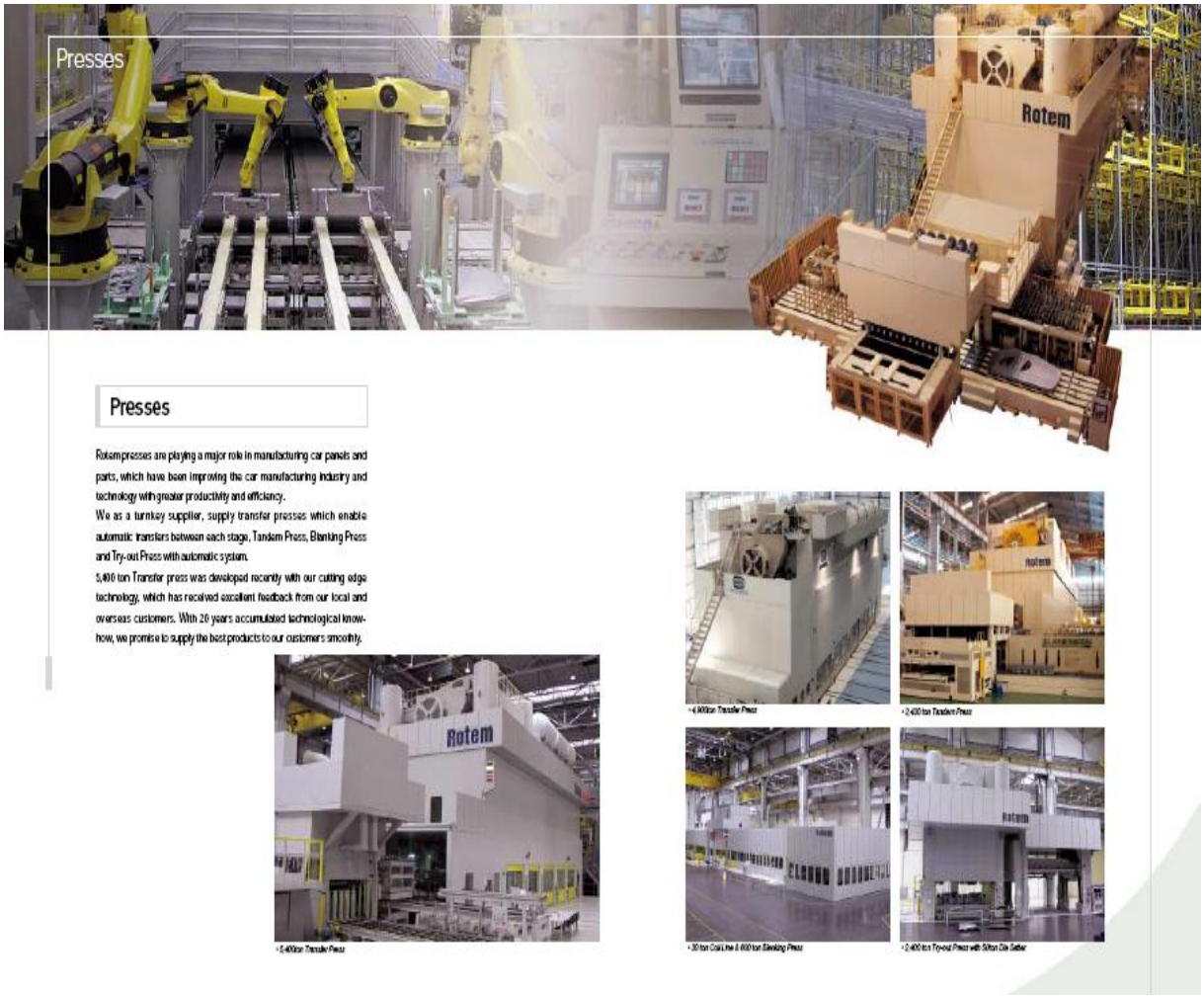
S velkou pravděpodobností bude v této firmě provedena i kontrola ze strany orgánů Evropské unie, kdy na tak významnou investiční akci bývá zpravidla zvykem vyslat odbornou komisi, aby prošetřila, zda se postupovalo a postupuje v souladu s právními normami Společenství, a to nejen z pohledu celního řízení, ale i s ohledem na obchodní zvyklosti v rámci dovozů velkých investičních celků na území Společenství.

11.3 Popis výzkumné procedury

Údaje použité v této práci byly získány z aplikace QDIS, ve které se ukládají veškerá data z celních prohlášení podaných daňovými subjekty, deklaranty a fyzickými osobami.

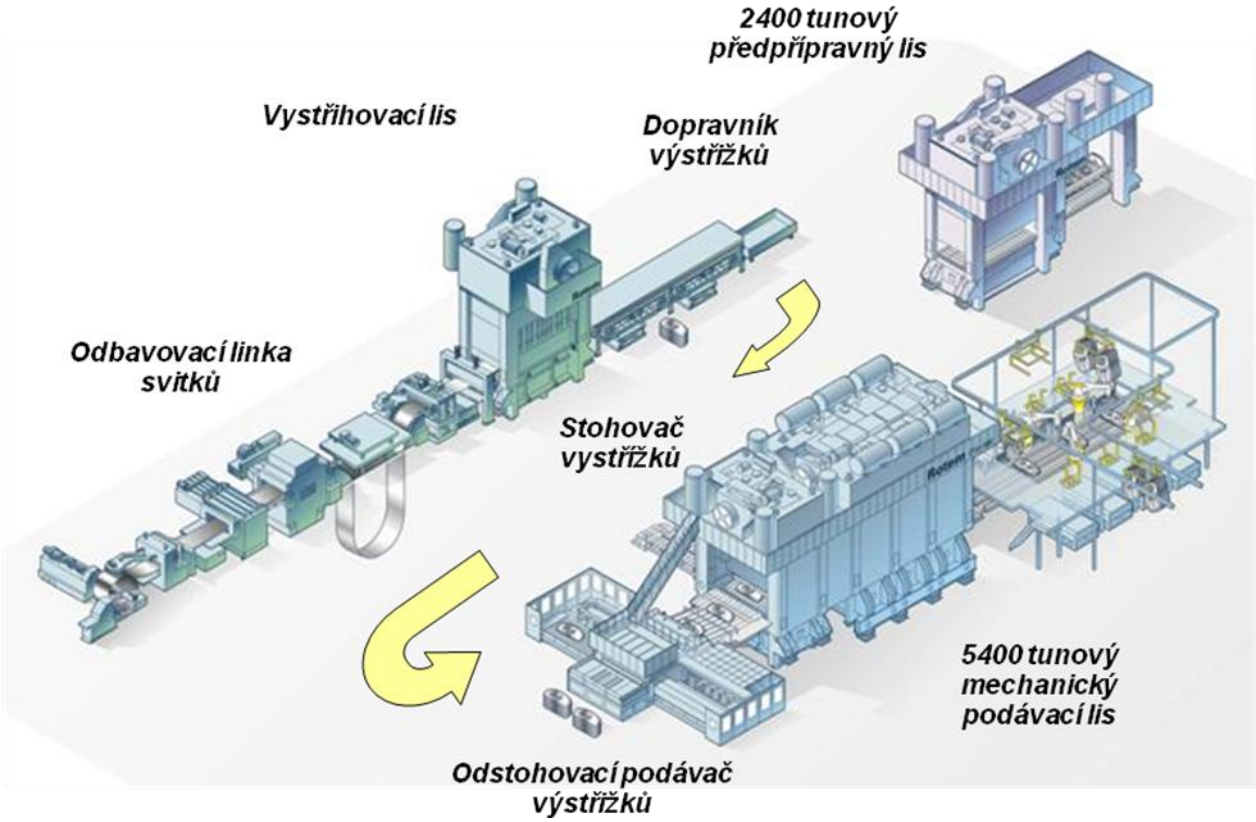
Problematika celního řízení při dovozu investičních celků je velmi komplikovaná, časově náročná a pracovníci, kteří se jí zabývají, musí prokazovat vysokou odbornou zdatnost. Příkladem můžu uvést dovoz investičního celku, kterým je zásilka 5400 tunového lisu z Koreje. Jedná se o srdce linky, pro výrobu lisovaných části vozu. Tento lis se skládá z několika dílčích částí (viz. obrázek č. 2 a 3), které ale až v kompletu provedou konečnou výrobní operaci a vytvoří požadovaný výrobek nebo díl.

Obrázek č. 2 Rotem lis



Zdroj: HMMC

Obrázek č. 3 -Schéma celého lisu včetně komponentů



Zdroj: HMMC

Složitost při celním řízení spatřuji v množství dokladů, které musí být předloženy při celním řízení. Mezi tyto doklady řadím kontrakty, dodací listy, dílčí faktury (pro forma faktury), technickou dokumentaci, tranzitní doklady a další specifikace. V tomto konkrétním případě vidím problém i v jazykové bariéře a jiných obchodních zvyklostech, jelikož investor, dodavatel a následně i konečný příjemce zboží pochází z Koreje. Samozřejmosti je, že většina dokladů bývá přeložena do angličtiny, ale některé odborné specifikace jsou pouze v korejštině a mohou mít vliv na posouzení, zda je deklarantem navrhováno správné sazební zařazení, od kterého se odvíjí výše dlužného cla.

V tomto konkrétním případě byla celá zásilka rozdělena na pět dokladů JSD, z čehož dva doklady byly více položkové. Všechny zásilky byly dodávány na paritě DDP a k dopravě bylo využito kontejnerů a kombinované dopravy (lodní a následně železniční nebo silniční doprava).

Pokud vezme v úvahu, že do největších kontejnerů se vleze cca 26 tun materiálu a zboží, vychází nám 159 kontejnerů na dopravu konkrétní zásilky lisů a jeho příslušenství, přičemž konkrétní specifikace je uvedena v tabulce č. 14.

Tabulka č. 14 Hlavní komponenty lisu

Sazební zařazení	Popis k sazebnímu zařazení	Množství a počet balení	Hrubá hmotnost	Celní hodnota
8462995000	Tvářecí stroje/včetně lisu/ na opracování kovu ostatní číslicově řízené	4 samostatné stroje	35 930	19 780 816
8462109000	Mechanický podávaný lis	1 stroj rozložený na 150 dílů	3 095 412	287 705 328
	Vystřihovací lis	1 stroj rozložený na 28 dílů		
	Předpřípravný lis	1 stroj rozložený na 56 dílů		
8462399900	Retušovací lis	1 stroj rozložený na 10 dílů	132 700	21 704 297
8462911000	Tvářecí stroje na opracování kovu Paketovací stroj	1 stroj v rozloženém stavu 11 colli	655 000	21 274 070
8462109000	Lemovací lisy karosářských dílů automobilu lisování v zápustce ne číslicově řízené	1 kus rozdělen na 9 colli	216 000	24 581 453
Součet		**10 kusů a 264 kusů**	**4 135 042**	**375 045 964**

Kromě zboží uvedeného v tabulce č. 14 bylo na dokladech zároveň navrženo na propuštění do režimu volný oběhu i zboží, které se vztahuje k celé lince a je uvedeno v tabulce č. 15. Pokud zahrneme do našeho předešlého výpočtu i údaje z této tabulky tak nám nakonec vychází, že k dopravě tohoto investičního celku bylo zapotřebí 201 kontejnerů, které sloužily k dovozu 15 strojů rozložených na 524 částí. Toto číslo, ale není konečné, a to s ohledem na rozměrnost některých části a skutečnost, že kontejnery nebyly vždy plné a jejich hmotnost nedosahovala maximální hodnoty 26 tun.

Tabulka č. 15 Součásti linky s lisy

Sazební zařazení	Popis k sazebnímu zařazení	Množství a počet balení	Hrubá hmotnost	Celní hodnota
8428399090	Odstohovací podavač výstřižku	1 stroj v rozloženém stavu 18 dílů	146 380	136 598 500
	Podávací jednotka plechu	1 stroj v rozloženém stavu 12 dílů		
8428392000	Dopravník výstřižků	1 stroj	267 851	89 676 825
	Odbavovací linka	1 stroj rozložený na 47 dílů		
8479899790	Obraceč plechu	1 stroj rozložen na 5 dílů	28 675	4 629 933
8428909590	Zvedací, manipulační, nakládací a vykládací zařízení montážní linky karosářských dílů automobilů	167 kusů	645 020	182 940 407
9031809190	Kontrolní, měřící přípravek pro kontrolu karosářských dílů osobních automobilů	11 kusů	20 690	6 957 850
Součet		**5 strojů a 260 kusů**	**1 108 616**	**420 803 515**

V rámci celního řízení bylo navrženo do režimu volného oběhu zboží, které zahrnovalo 131 různých sazebních zařazení počínaje kapitolou harmonizovaného systému 27 (převodový olej) až kapitolou 94 (měřící stoly). Do rozmezí uvedených sazebních zařazení patří i další druhy dováženého zboží, jeho příkladem mohou být tmely, šrouby, nářadí, kabely a další, bez kterého by nebylo možno tyto investiční celky smontovat a následně oživit.

Z výše popsaného vyplývá, jak je složité propustit do volného oběhu investiční celky, na které neexistují žádné vzory nebo zkušeností z již provedených celního řízení v rámci území Společenství. Každý takovýto investiční celek je jedinečný a skládá se z různých individuálních strojů, jejich částí a součásti. Z celního hlediska se jedná o velmi náročnou práci, jelikož musí být dodrženy zákony, vyhlášky, nařízení a interní předpisy. Celníci musí zkontrolovat veškeré zboží a prověřit, zda nepodléhá nějakým obchodně-politickým opatřením, zkontrolovat navržená sazební zařazení, a pokud je vše v pořádku propustí zboží do režimu volného oběhu.

U předmětné zásilky lisu se jednalo mimo jiné i o posouzení základní otázky, která se týkala navrženého sazebního zařazení zboží. Společnost HMMC deklarovala, že se jedná o mechanický lis. Pro podporu svého návrhu předložili technickou dokumentaci, která čítala několik tisíc stran, dále doklad JSD o propuštění podobného výrobku na území Společenství a obchodní doklady ke zboží, kde byly uvedeny návrhy sazebních zařazení, tak jak bylo zboží propuštěno do režimu vývozu v Koreji. Celní úřad si vyžádal prohlášení, které bylo podepsáno zástupci dovoz-

ce zboží společnost ROTEM a příjemce zboží společnost HMMC. V uvedeném prohlášení se zástupci odkázali na vysvětlivky ke Kombinované nomenklatuře Evropských společenství 2008/C133/01, kde ve vysvětlivce k Třídě 16 je uvedena definice číslicově řízených strojů (dále jen „NC/CNC“) a výslovně prohlásili, že se v daném případě nejedná o NC/CNC stroj. Celní úřad musel rozhodnout, zda u dovozu 5400 tunového lisu akceptuje navržené sazební zařazení a zařadí zboží pod položku Kombinované nomenklatury 8462101000 – číslicově řízené lisy se sazbou 2,7 % cla nebo do položky 8462109000 – ostatní, tzn. v daném případě mechanické lisy, se sazbou 1,7 % cla. Celní úřad získal jistotu o správnosti navrženého sazebního zařazení až v okamžiku, kdy se mu podařilo zajistit odborné vyjádření proděkana Fakulty strojní VŠB-TU Ostrava pana prof. Dr. Ing. Vladimíra Mostýna, ve kterém odborně způsobilá osoba posoudila předmětné zboží. Ze závěrů vyplynulo, že se nejedná o číslicově řízený stroj NC ani CNC ve smyslu vysvětlivek ke Kombinované nomenklatuře, protože použitý programovatelný kontrolér (PLC) v řídícím lisu slouží pouze k ovládání sekvencí pohybu beranu (lisovací matrice), a to ovládáním pomocných funkcí lisu prostřednictví logických vstupů a výstupu. Podstatou vyjádření bylo, že se v žádném případě nejedná o ovládání, které by naplnilo podmínky NC či CNC řízení pracovního nástroje. Přestože se zdá, že rozdíl jednoho procenta je zanedbatelný v celkových objemech vyměřeného cla, tak se v tomto konkrétním případě jedno o částku, která dosahovala dvanácti miliónů českých korun. Je nutno si uvědomit, že vybrané finanční prostředky tvoří (jsou součásti) rozpočtu Společenství a hlavní kontroly na správnost a profesionalitu celního řízení jsou prováděny z Bruselu. Celní hodnota u celého tohoto kompletního investičního celku tzn. vybavení všech hal, které jsou v areálu průmyslové zóny Nošovice, činí celkovou sumu 4 mld. Kč, a to již jsou nemalé finanční prostředky i po přepočtu na jednotnou měnu EURO.

11.4 Swot analýza

SWOT analýza Investičních dovozů HMMC

Příležitosti	**Hrozby**
Nově nabyté zkušenosti pro pracovníky HMMC, kteří se zabývají obchodním stykem se třetími zeměmi Styk s odborníky a prohlubování vědomostí o dané problematice	Povolovací řízení Možná změna legislativy Častější kontroly státní správy a Společenství Složité celní řízení Velké množství dokladů Časové nároky a nároky na množství kvalifikovaného personálu
Přednosti	**Nedostatky**
Velmi vysoká profesionální zdatnost pracovníků Výstavba firmy a jejich technologií tzv. „na klíč“ Řízení u jednoho celního úřadu Velká časová úspora a možnost si upravit logistiku dopravy	Možné delší celní řízení Jednostranná operace

Závěr

Celní předpisy a politika Evropské Unie se neustále mění, celnictví směřuje k větší ochraně trhu Společenství, k jednotným obchodně – politickým opatřením a k správnému výběru cel a poplatků. Jsou vydána jasná pravidla a nařízení, která odkazují na konkrétní doklady, které je nutno předložit pro zajištění bezvadného celního řízení. Celní správa se v této dynamické době, dostává do paradoxní situace, kdy na jedné straně musí být podporovatelem obchodní výměny zboží, se snahou neklást tarifní i netarifní překážky obchodu, ale na druhé straně musí dodržet své výsadní kontrolní funkce, které vyplývají z ochrany vnitřního trhu Společenství.

Smyslem této práce bylo posoudit, jestli daňové subjekty využívají účelně povolení, která jim byla vydána, a to s důrazem na režim uskladňování v celním skladu, ověřit jakými dopravními prostředky je zboží dopravováno a zdali je využíváno ekonomicky výhodnějších druhů dopravy.

S ohledem na značné množství daňových subjektů, které se nacházejí v územní působnosti CÚ Frýdek Místek, byly vybrány tři obchodní společnosti, které reprezentují subjekty obchodující se surovinami, výrobky a polotovary ze třetích zemí a které se zabývají i dovozem investičních celků.

K analýze byly použity data z interní aplikace QDIS, která je naplňována údaji přímo z celního řízení a odráží aktuální stav podání celních prohlášení.

Jedním z hlavních cílů této práce bylo zjistit, jak je využíván režim uskladňování v celním skladu a odpovědět na **hypotézu: zda je počet dokladů s režimem volný oběh po uskladňování v celním skladu je větší než počet dokladů s režimem uskladňování v celním skladu.** Je nutné konstatovat, že každá z firem, které byly vybrány, využívá režim uskladňování v celním skladu z jiného důvodu.

TŽ a.s. využívají tento režim hlavně s ohledem na provedenou kontrolu CŘ a nedostatky při ní zjištěné. Kdy byly zjištěny rozpory ve fakturované ceně s ohledem na suchou a mokrou složku a obsah Fe. Pro přesné zjištění těchto složek, obsahu Fe a fakturaci je potřeba čas, který tomuto daňovému subjektu poskytuje právě režim uskladňování v celním skladu. Firma TŽ a.s. využívá režim uskladňování v celním skladu z 96 % při dovozu všech surovin. S ohledem na zkoumanou **hypotézu** musím konstatovat, že se **nepotvrdila.** Na jeden doklad s režimem volný oběh po uskladnění v celním skladu připadne jedenáct, až dvanáct dokladů s režimem uskladnění v celním skladu. Toto zjištění lze vyjádřit 1:11 nebo 1:12. Výhodou pro tuto firmu je, že komodita zboží, kterou takto uskladňují, není zatížena clem a pro firmu nevznikají žádné více náklady. Pokud by se jednalo o zboží, které by clem zatíženo bylo, jednalo by se o velmi neekonomické počínání, jelikož by bylo potřeba značných finančních prostředků k úhradě CLA.

Firma JAP s.r.o. využívá režim uskladňování z důvodů ekonomických, protože z uskladněného zboží není nutné hradit CLO a poplatky s tím spojené, jelikož ty se hradí až při propuštění do volného oběhu. Tudíž může vyskladňovat postupně a nemusí držet velký objem finančních prostředků na úhradu CLA a poplatků. Hypotéza ohledně využití režimu dočasného uskladnění se mi potvrdila. Samotným výzkumem jsem zjistil, že režim uskladňování v celním skladu byl použit v 61,38 % všech dokladů, které tento daňový subjekt projednával za sledované období. Co se týče využití tohoto režimu, musím rovněž konstatovat, že se **hypotéza potvrdila**. Na dva až tři doklady s režimem volný oběh po uskladnění v celním skladu připadne jeden doklad s režimem uskladňování v celním skladu, což můžeme také vyjádřit poměrem 2:1 nebo 3:1. Bohužel byla použita pouze data, která se týkají dovozu (ze zboží je placeno CLO a poplatky), ale už nebyla vzata v úvahu data z reexportních operací, ke kterým jsem neměl přístup. Pokud by byly započítány i tyto údaje, byl by poměr 1:2; 1:3 s velkou pravděpodobností větší ve prospěch dokladů po uskladnění.

Firma HMMC využívala pouze režim dočasného uskladnění v celním skladu s ohledem na kompletaci zásilek a jejich následné propuštění do režimu voleného oběhu. Nejednalo se o klasický režim uskladňování v celním skladu. Z tohoto důvodu není provedeno vyhodnocení u tohoto daňového subjektu. Přesto se domnívám, že se jedná o hezkou ukázku možností vyplývajících z předpisů Společenství, jak lze pružně uplatňovat jeden z druhů celně schváleného určení.

Firma JAP s.r.o. využívá dle mého názoru celní sklad účelně a využívá jeho výhody v plném rozsahu.

TŽ a.s. využívají celního skladu pouze z důvodu časové tísně a bylo by zajímavé, jak by postupovaly, kdyby zboží bylo při dovozu zatíženo clem. Zda by firma nebyla pružnější a nesnažila se předložit požadované doklady a údaje rychleji, a to s využitím institutu dočasného uskladnění, který jsem popsal při hodnocení HMMC.

Druhým cílem této diplomové práce bylo zjistit, jaký druh dopravy převládá a je využívanější s ohledem na dovoz surovin a ekonomičnost dopravy. Zda je využíváno více železniční přepravy, která je ekonomičtější nebo silniční. Byla stanovena **hypotéza: Je častější doprava surovin z třetích zemí pomocí železniční dopravy nebo převažuje jiný druh dopravy.** Všechny tři daňové subjekty, které byly podrobeny výzkumu, dovážejí jiné komodity zboží. Odesílatelé pocházejí z různých destinací a i jednotlivé vzdálenosti, a tím i zvolený druh dopravy se značně liší.

Firma TŽ a.s. se zabývá dovozem surovin, a to především rudy z Ukrajiny a Ruska a pouze okrajově dováží rudu z Norska, Brazílie a Gruzie jak bylo zjištěno výzkumem. Výzku-

mem jsem zjistil, že vyřčená **hypotéza byla potvrzena**. Veškerá doprava surovin, které jsou naskladňovány, přepravuje firma s využitím železniční dopravy. Z celkového počtu 4 962 dokladů bylo podáno 4 816 dokladů s železniční přepravou a pouze 146 dokladů s dopravou silniční. Což jednoznačně prokazuje pravdivost mé hypotézy.

JAP s.r.o. dováží zboží grafitové elektrody především z Ukrajiny, Ruska a Číny. Výzkumem jsem zjistil, že k přepravě této komodity je využíváno silniční, železniční a námořní dopravy. Při námořní přepravě je využíváno tzv. kombinované přepravy. U tohoto daňového subjektu se mi **potvrdila má hypotéza**, když jsem výzkumem zjistil, že ve sledovaném období bylo v 61,09 % využito k přepravě zboží železniční dopravy a v 38,91 % silniční.

Firma HMMC využívala k dopravě zboží s ohledem na dodávky zboží z Koreje kombinovanou přepravu a veškeré zboží bylo dopravováno v kontejnerech. Z přístavu byly tyto kontejnery dopraveny do Nošovic pomocí železniční nebo silniční přepravy. Zboží z investičního celku bylo dodáváno na paritě DDP. Hypotéza u této firmy nebyla ani potvrzena a zároveň ani vyvrácena, jelikož hlavní přeprava probíhala pomocí lodní dopravy, ze kterých byly kontejnery přeloženy na silniční nebo železniční dopravní prostředky. Uvedené záleželo na přístavu určení, zda se jednalo o Koper nebo Hamburg. S ohledem na výstavbu celého závodu byly nakonec veškeré kontejnery dopraveny na místo vykládky pomocí silniční přepravy. Bohužel tato skutečnost není v celních dokladech zaznamenána a data takto získána by neměla požadovanou vypovídací hodnotu.

Dle mého názoru, firmy TŽ a.s. a JAP s.r.o. využívají železniční přepravu i s ohledem na existenci soukromé závodové vlečky a k tomu uzpůsobenou možnost vykládky.

Firmy, které jsou etablovány na zahraničních trzích, již mají vypracovány určité standardy s ohledem na mezinárodní obchodní politiku, zajišťování obchodních případů, řízení svých personálních zdrojů a v neposlední řadě jsou schopny dostát požadavkům, které jsou kladeny na ně ze strany celních orgánů. Ve vlastním zájmu se snaží využívat efektivních druhů dopravy zboží a využívat veškerá dostupná povolení, na základě kterých lze legálně snížit nebo oddálit platbu povinných částek cel a poplatků. Těmito opatřeními se snaží být konkurence schopnějšími a snižovat cenu zboží, které dále nabízejí na území EU nebo i v rámci vývozů do třetích zemí.

Teoretická část této práce může být využita v celní škole, kterou provozuje Generální ředitelství cel v rámci vzdělávání pracovníků jak stávajících, kteří si chtějí rozšířit své vědomosti formou specializačních kurzů nebo těch, kteří teprve nastoupili k CS a nemají potřebné teoretické znalosti pro výkon služby. Práce může být využita v základním vstupním vzdělávání, všeobecné přípravě, základní odborné přípravě nebo případně speciální odborné přípravě, které tato

škola poskytuje. S ohledem na to, že se v současné době nově ustanovuje lektorský sbor CS ČR, který má uvedené formy vzdělávání prakticky provádět, uvažuji nad tím, že se k uvedené práci jako externista z praxe přihlásím.

Praktická část této diplomové práce může být využita pracovníky právního referátu, při povolování režimu uskladňování v celním skladu a jejich vyhodnocení a opodstatnění zda bude tento režim ekonomický jak pro pracovníky celního řízení tak firmy, které si o něj požádaly.

Seznam použité literatury

Odborné publikace

[1] Holoušková D., Krobotová M., *Diplomové a závěrečné práce.* 2 vydání Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2005. 117s. ISBN 80-244-1237-3.

[2] Janatka F. a kolektiv, *Dovozní obchodní případy,* 1 vydání Praha: VELRYBA, 1998. 190s.

[3] Kárník M., *Celní hodnota ve 222 případech dnes i po vstupu do EU,* 1 vydání Olomouc: ANAG, 2003. 223s. ISBN 80-7263-186-1.

[4] Machková H., Černohlávková E., Sato A. a kolektiv, *Mezinárodní obchodní operace*. 4 vydání Praha: Grada Publishing, 2007. 242s. ISBN 978-80-247-1590-2.

[5] Svatoš M. a kolektiv, *Zahraniční obchod Teorie a praxe*. 1 vydání Praha: Grada Publishing, 2009. 368s. ISBN 978-80-247-2708-0.

[6] Týč V., *Základy práva Evropské unie pro ekonomy.* 3 aktualizovné Příbram: Linde Praha vydání 2001. 335s. ISBN 80-7201-296-7.

Časopisy a magazíny

[1] Babiš J., *CLO DOUANE*, ročník 40, číslo duben 2006, 2006, S 26 -28, ISSN 0323-0023

[2] Kačer, J. *Blátivé cesty obchodníků* In ŽIVÁ HISTORIE, červenec – srpen, 2009, S 48-49, ISSN 1802-2278

Zákony, Vyhlášky, Nařízení Rady, Nařízení Komise

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 638/2004 ze dne 31. března 2004 o statistice Společenství obchodu se zbožím mezi členskými státy a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3330/91, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 222/2009 ze dne 11. března 2009

Nařízení Komise (ES) č. 1982/2004 ze dne 18. listopadu 2004, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 638/2004 o statistice Společenství obchodu se zbožím mezi členskými státy a o zrušení nařízení Komise (ES) č. 1901/2000 a (EHS) č. 3590/92

Nařízení Komise (ES) č. 1915/2005 ze dne 24. listopadu 2005, kterým se mění nařízení (ES) č. 1982/2004, pokud jde o zjednodušení zaznamenávání množství a údajů o zvláštních pohybech zboží

Nařízení Komise (EU) č. 33/2010 ze dne 12. ledna 2010, kterým se mění příloha I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku

Nařízení Komise (ES) č. 948/2009 ze dne 30. září 2009, kterým se mění příloha I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku

Nařízení Komise (ES) č. 1833/2006 ze dne 13. prosince 2006 o klasifikaci zemí a území pro statistiku zahraničního obchodu Společenství a statistiku obchodu mezi členskými státy

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, v platném znění

Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku

Nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství, v platném znění

Nařízení Rady (ES) č. 1207/2001 ze dne 11. června 2001 o postupech usnadňujících vydávání průvodních osvědčení EUR.1., vystavování prohlášení na fakturách a tiskopisů EUR.2 a vydávání některých oprávnění schváleného vývozce podle předpisů upravujících preferenční obchod mezi Evropským společenstvím a některými zeměmi a o zrušení nařízení (EHS) č. 3351/83.

Nařízení Rady (ES) č. 1617/2006 ze dne 24. října 2006, kterým se mění nařízení (ES) č. 1207/2001 s přihlédnutím k zavedení systému celoevropsko-středomořské kumulace původu.

Nařízení Rady (ES) č. 75/2008 ze dne 28. ledna 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 1207/2001 o postupech usnadňujících vydávání nebo vystavování a vydávání dokladů o původu ve Společenství a vydávání některých oprávnění schváleného vývozce podle předpisů upravujících preferenční obchod mezi Evropským společenstvím a některými zeměmi.

Příloha I pro vykazování údajů za rok 2010 = v nařízení Komise (ES) č. 948/2009 ze dne 30. září 2009, kterým se mění příloha I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87, o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku

Příloha I pro opravy a zpracování výkazů s údaji za rok 2009 = v nařízení Komise (ES) č. 1031/2008 ze dne 19. září 2008, kterým se mění příloha I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku

Vyhláška č. 201/2005 Sb., o statistice vyváženého a dováženého zboží a způsobu sdělování údajů o obchodu mezi Českou republikou a členskými státy Evropských společenství, ve znění pozdějších předpisů (ve znění vyhlášky č. 563/2006 Sb., vyhlášky č. 393/2008 Sb. a sdělení o opravě tiskových chyb z Částky 135 Sb.).

Zákon č. 13/1993 Sb., celní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 185/2004 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Internetové zdroje

Předmluva Harmonizovaná systém popisu a číselného označování zboží [on-line], [cit. 16. 2. 2010]. dostupné z URL <http://portal.cs.mfcr.cz/grcodbor21/odd212/sazebzar/vysvHS_02/VHS07_Obsah/Předmluva%20k%20Vysvětlivkám%20k%20HS.pdf>.

SPČ 10/2004 Celní hodnocení [on-line], [cit. 19. 2. 2010]. dostupné z URL: <http://evestnik2.cs.mfcr.cz/default.aspx>.

TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s./Výroční zpráva 2008 [on-line], dostupné z URL <http://www.trz.cz/trz/prilohy.nsf/(viewPublic)/VZ/$File/tzvzcz2008.pdf?OpenElement>.

TARIC [on-line], [cit. 19. 2. 2010] dostupné z URL <http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgibin/tarchap?ProdLine=80&Type=&Action=1&Lang=CS&SimDate=20100311&YesNo=1&Indent=1&Flag=1&Test=tarchap&Periodic=0&Download=0&Taric=2601110000&taric=Prohl%C3%AD%C5%BEet&Country=&Day=11&Month=03&Year=2010>.

Dotazy na informace ze Seznamu celních úřadů [on-line], [cit. 19. 2. 2010] dostupné z URL <http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgi-bin/csrnquer?Lang=CS>.

O firmě [on-line], [cit. 19. 2. 2010] dostupné z URL <http://www.jap.cz/index.htm>.

Základní informace [on-line], [cit. 19. 2. 2010] dostupné z URL <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/>.

Internetové stránky Celní správy ČR [on-line], dostupné z URL <http://www.mfcr.cs.cz/>.

Internetové stránky Českého statistického úřadu [on-line], dostupné z URL <http://www.czso.cz/>.

Internetové stránky Evropské unie [on-line], dostupné z URL <http://europa.eu/index_cs.htm>.

Seznam zkratek:

apod.	-	a podobně
atd.	-	a tak dále
CS ČR	-	Celní správa České republiky
CÚ FM	-	Celní úřad Frýdek Místek
CK	-	nařízení Rady (EHS) č. 2913/1992
ČNB	-	Česká národní banka
CZK	-	Koruna česká (měna)
DPH	-	Daň z přidané hodnoty
EK	-	Evropská Komise
EUR	-	Euro (měna)
Fe	-	chemická značka železa
NCTS	-	(New Computerised Transit System)
NK	-	Nařízení Komise
NR	-	Nařízení Rady
PPCK	-	nařízení Komise (EHS) č. 2454/1993
SPD	-	Spotřební daň
tzn.	-	to znamená
tzv.	-	tak zvaná/é

Seznam grafů:

Graf č. 1 – Procentuální podíl jednotlivých podaných deklarací pro celní režim 7100 a 4000 ve sledovaném období

Graf č. 2 – Procentuální zastoupení jednotlivých druhů doprav pro jednotlivé režimy za sledované období

Graf č. 3 – Četnost jednotlivých druhů dopravy v letech 2008 a 2009

Graf č. 4 – Četnost jednotlivých dodacích podmínek ve sledovaném období

Graf č. 5 – Procentuální vyjádření jednotlivých režimů ve sledovaném období

Seznam tabulek:

Tabulka č. 1 – Rozložení doložek do skupin

Tabulka č. 2 – Pohyb vybraného zboží z EU do ČR za období 1.1.2009 – 31.12.2009 (odeslání)

Tabulka č. 3 – Pohyb vybraného zboží z ČR do EU za období 1.1.2009 – 31.12.2009 (přijetí)

Tabulka č. 4 – Rozdělení rud

Tabulka č. 5 – Rok 2008, naskladnění do celního skladu režim 7100

Tabulka č. 6 – Rok 2009, naskladnění do celního skladu režim 7100

Tabulka č. 7 – Dodací podmínky

Tabulka č. 8 – Identifikace údajů z režimů

Tabulka č. 9 – Četnost jednotlivých režimů v letech 2008 a 2009

Tabulka č. 10 – Četnost jednotlivých způsobů přepravy

Tabulka č. 11 – Režim uskladnění v celním skladu – 7100

Tabulka č. 12 – Režim volný oběh po uskladnění v celním skladu – 4071

Tabulka č. 13 – Režim volný oběh – 4000

Tabulka č. 14 – Hlavní komponenty lisu

Tabulka č. 15 – Součásti linky s lisy

Seznam obrázků:

Obrázek č. 1 – HMMC

Obrázek č. 2 – Rotem lis

Obrázek č. 3 – Schéma celého lisu včetně komponentů

Seznam příloh:

Příloha č. 1 – Vývozní doklad JSD ze země odeslání

Příloha č. 2 – Bill of Lading

Příloha č. 3 – Ceritificate of Marine Insurance

Příloha č. 4 – Combined transport Bill of Lading

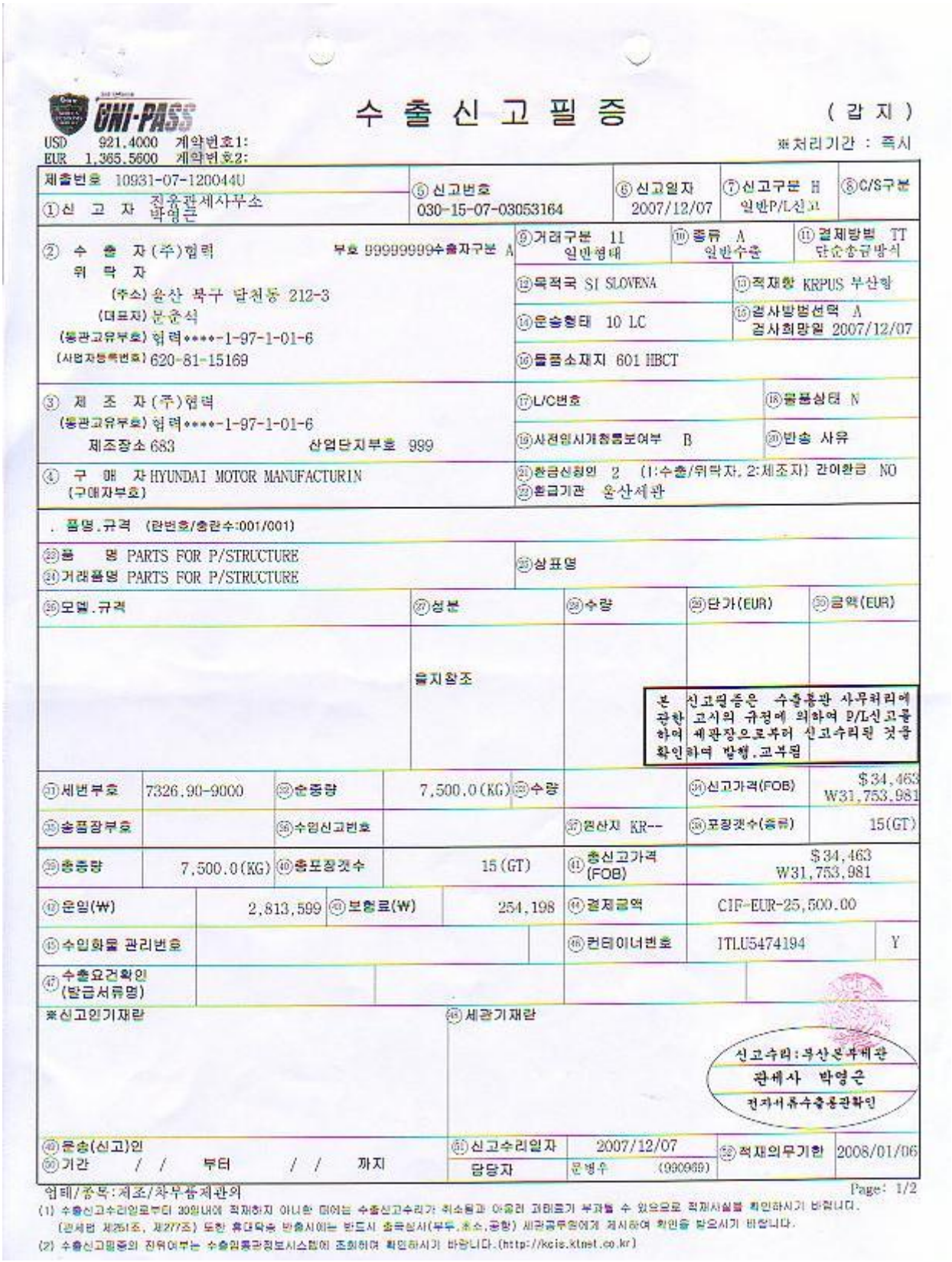
Příloha č. 5 – Doklad FORM A

Příloha č. 6 – Obrázek Retušovacího lisu

Příloha č. 7 - Tabulky použité při výzkumu TŽ a.s.

Příloha č. 8 – Tabulky použité při výzkumu JAP s.r.o.

Příloha č. 1 – Vývozní doklad ze země odeslání



UNI-PASS

수 출 신 고 필 증

(갑 지)

USD 921.4000 계약번호1:
EUR 1,365.5600 계약번호2:

※처리기간 : 즉시

제출번호 10931-07-120044U ①신 고 자 진우관세사무소 박영근	⑤신고번호 030-15-07-03053164	⑥신고일자 2007/12/07	⑦신고구분 H 일반P/L신고	⑧C/S구분

② 수 출 자 (주)협력 부호 99999999수출자구분 A 위 탁 자 (주소) 울산 북구 달천동 212-3 (대표자) 문준식 (통관고유부호) 협력****-1-97-1-01-6 (사업자등록번호) 620-81-15169	⑨거래구분 11 일반형태	⑩종류 A 일반수출	⑪결제방법 TT 단순송금방식
	⑫목적국 SI SLOVENA	⑬적재항 KRPUS 부산항	
	⑭운송형태 10 LC	⑮검사방법선택 A 검사희망일 2007/12/07	
	⑯물품소재지 601 HBCT		
③ 제 조 자 (주)협력 (통관고유부호) 협력****-1-97-1-01-6 제조장소 683 산업단지부호 999	⑰L/C번호	⑱물품상태 N	
	⑲사전임시개청통보여부 B	⑳반송 사유	
④ 구 매 자 HYUNDAI MOTOR MANUFACTURIN (구매자부호)	㉑환급신청인 2 (1:수출/위탁자, 2:제조자) 간이환급 NO ㉒환급기관 울산세관		

. 품명.규격 (란번호/총란수:001/001)

㉓품 명 PARTS FOR P/STRUCTURE ㉔거래품명 PARTS FOR P/STRUCTURE	㉕상표명

㉖모델.규격	㉗성분	㉘수량	㉙단가(EUR)	㉚금액(EUR)
	을지참조			

본 신고필증은 수출통관 사무처리에 관한 고시의 규정에 의하여 P/L신고를 하여 세관장으로부터 신고수리된 것을 확인하여 발행.교부됨

㉛세번부호	7326.90-9000	㉜순중량	7,500.0(KG)	㉝수량		㉞신고가격(FOB)	$34,463 W31,753,981
㉟송품장부호		㊱수입신고번호		㊲원산지 KR--		㊳포장갯수(종류)	15(GT)
㊴총중량	7,500.0(KG)	㊵총포장갯수	15(GT)	㊶총신고가격(FOB)		$34,463 W31,753,981	
㊷운임(₩)	2,813,599	㊸보험료(₩)	254,198	㊹결제금액	CIF-EUR-25,500.00		
㊺수입화물 관리번호				㊻컨테이너번호	ITLU5474194		Y
㊼수출요건확인 (발급서류명)							

※신고인기재란

㊽세관기재란

신고수리:부산본부세관
관세사 박영근
전자서류수출통관확인

㊾운송(신고)인 ㊿기간 / / 부터 / / 까지	⑥1신고수리일자	2007/12/07	⑥2적재의무기한	2008/01/06
	담당자	문병수 (990969)		

업태/종목:제조/차부품제관외

Page: 1/2

(1) 수출신고수리일로부터 30일내에 적재하지 아니한 때에는 수출신고수리가 취소됨과 아울러 과태료가 부과될 수 있으므로 적재사실을 확인하시기 바랍니다.
(관세법 제251조, 제277조) 또한 휴대탁송 반출시에는 반드시 출국심사(부두,초소,공항) 세관공무원에게 제시하여 확인을 받으시기 바랍니다.
(2) 수출신고필증의 진위여부는 수출입통관정보시스템에 조회하여 확인하시기 바랍니다.(http://kcis.ktnet.co.kr)

UNI-PASS

수 출 신 고 필 증

(을 지)

※처리기간 : 즉시

제출번호 10931-07-120044U	⑤신고번호	⑥신고일자	⑦신고구분 H	⑧C/S구분
①신 고 자 진웅관세사무소 박영근	030-15-07-03053164	2007/12/07		

. 품명.규격 (란번호/총란수:001/001)

㉓품 명 PARTS FOR P/STRUCTURE ㉔거래품명 PARTS FOR P/STRUCTURE	㉕상표명

㉖모델.규격(10)	㉗성분	㉘수량	㉙단가(EUR)	㉚금액(EUR)
(01)FENDER,RH		1(EA)	1,229	1,229
(02)HOOD OTR		1(EA)	954	954
(03)ROOF		3(EA)	1,365	4,094
(04)FR DR OTR,LH		2(EA)	1,241	2,482
(05)FR DR OTR,RH		1(EA)	1,241	1,241
(06)RR DR OTR,LH		2(EA)	1,230	2,460
(07)RR DR OTR,RH		1(EA)	1,230	1,230
(08)WGN ROOF		2(EA)	1,347	2,694
(09)WGN RR DR OTR,LH		1(EA)	1,225	1,225
(10)WGN RR DR OTR,RH OCEAN FREIGHT & INSURANCE : EURG.666.-		1(EA)	1,391	1,391

본 신고필증은 수출공관 사무처리에 관한 고시의 규정에 의하여 P/L신고를 하여 세관장으로부터 신고수리된 것을 확인하여 발행.교부됨

= 이 하 여 백 =

신고수리:부산본부세관
관세사 박영근
전자서류수출통관확인

업태/종목:제조/차부품제관외

Page: 2/2

(1) 수출신고수리일로부터 30일내에 적재하지 아니한 때에는 수출신고수리가 취소됨과 아울러 과태료가 부과될 수 있으므로 적재사실을 확인하시기 바랍니다.
(관세법 제251조, 제277조) 또한 휴대박상 반출시에는 반드시 출력심사(부두,초소,공항) 세관공무원에게 제시하여 확인을 받으시기 바랍니다.

(2) 수출신고필증의 진위여부는 수출인통관정보시스템에 조회하여 확인하시기 바랍니다.(http://kcis.kinet.co.kr)

Příloha č. 2 – Bill of Lading

OOCL ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE

COPY NON NEGOTIABLE

BILL OF LADING
(Non Negotiable Unless Consigned to Order)

SHIPPER/EXPORTER (COMPLETE NAME AND ADDRESS)
PET TOYS LTD.
840 MOO 4, SOI PREAKSA 12
PUTTHARAKSA RD.,TAMBOL PREAKSA
AMPHUR MEUNGSAMUTPRAKARN
SAMUTPRAKARN THAILAND "VCN41"

BOOKING NO. [redacted]
BILL OF LADING NO. [redacted]
EXPORT REFERENCES

CONSIGNEE (COMPLETE NAME AND ADDRESS)
TO ORDER

FORWARDING AGENT-REFERENCES
FMC NO.

POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS

NOTIFY PARTY (COMPLETE NAME AND ADDRESS) (It is agreed that no responsibility shall be attached to the Carrier or its Agents for failure to notify (see Clause 13 on reverse))
[redacted]

ALSO NOTIFY PARTY-ROUTING & INSTRUCTIONS

PRE-CARRIAGE BY	PLACE OF RECEIPT		
	BANGKOK, THAILAND		
VESSEL/VOYAGE/FLAG	PORT OF LOADING	LOADING PIER / TERMINAL	ORIGINALS TO BE RELEASED AT
ORIENTAL BRIGHT 228S	LAEM CHABANG, THAILAND		BANGKOK
PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY	TYPE OF MOVEMENT (IF MIXED, USE DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS FIELD)	
HAMBURG, GERMANY	HAMBURG, GERMANY	FCL / FCL	CY/CY

(CHECK "HM" COLUMN IF HAZARDOUS MATERIAL) PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER

CNTR. NOS. W/SEAL NOS. MARKS & NUMBERS	QUANTITY (FOR CUSTOMS DECLARATION ONLY)	H M	DESCRIPTION OF GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
[redacted] /			570 CARTONS /FCL / FCL	/20GP/	
AS PER ATTACHED SHEET	570 CARTONS		570 CARTONS 34,920 PIECES PET SUPPLIES P.O.#01/09PTL "DETAIL AS PER ATTACHED SHEET"	7542.500KGS	25.500CBM
TOTAL:	570 CARTONS			7542.500KGS	25.500CBM

OCEAN FREIGHT PREPAID

TOTAL NO. OF CONTAINERS/PACKAGES RECEIVED & ACKNOWLEDGED BY CARRIER FOR THE PURPOSE OF CALCULATION OF PACKAGE LIMITATION (IF APPLICABLE): 1 CONTAINER(S)/PACKAGE(S)

DESTINATION CHARGES COLLECT PER LINE TARIFF, AND TO BE COLLECTED FROM THE PARTY WHO LAWFULLY DEMANDS DELIVERY OF THE CARGO.

** TO BE CONTINUED ON ATTACHED LIST **

NOTICE 1: For carriage to or from the United States of America, (i) Clauses 4 and 23 on the reverse side hereof limit the Carrier's liability to a maximum of U.S.$500 per package or customary freight unit by virtue or incorporation of the U.S. Carriage of Goods by Sea Act ("COGSA"), unless the Merchant declares a higher cargo value below and pays the Carrier's ad valorem freight charge; and (ii) if carried on deck at Merchant's risk as to perils inherent in such carriage but in all other respects subject to the provisions of COGSA.
NOTICE 2: See Clause 28 on the reverse side hereof: Notice to Endorsee and/or Holder and/or Transferee.
NOTICE 3: If Goods carried on deck at Merchant's risk without responsibility for loss or damage howsoever caused.
Declared Cargo Value US$ _____ . If Merchant enters a value, Carrier's limitation of liability shall not apply and the ad valorem rate will be charged.

FREIGHT & CHARGES PAYABLE AT / BY:	SERVICE CONTRACT NO.	DOC FORM NO.	COMMODITY CODE

CODE	TARIFF ITEM	FREIGHTED AS	RATE	PREPAID	COLLECT

Received the Container/Package or other units indicated in the box identified as "Total No. of Containers/Packages received and acknowledged by Carrier" in apparent good order and condition, unless otherwise indicated, to be transported and delivered as herein provided.

The receipt, custody, carriage and delivery of the goods are subject to the terms appearing on the face and back hereof and to the Carrier's applicable tariff.

In witness whereof 3 original bills of lading have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.

DATE CARGO RECEIVED

DATE LADEN ON BOARD o
14 JAN 2010

DATED
14 JAN 2010

The printed terms and conditions appearing on the face and reverse side of this Bill of Lading are available at www.oocl.com, in OOCL's published US tariffs, and in pamphlet form.
+ STRIKE OUT FOR ON BOARD VESSEL BILL OF LADING
♦ SEE CLAUSE 1 ON REVERSE SIDE
o SEE CLAUSE 2 ON REVERSE SIDE
QF001
HQD 01/01

SIGNED BY: OOCL (THAILAND) LIMITED
, as agent for
ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE LIMITED ,AS CARRIER

COPY NON NEGOTIABLE

VESSEL: ORIENTAL BRIGHT VOYAGE: 228S BILL OF LADING NO. [redacted]

CNTR. NOS. W/SEAL NOS. MARKS & NUMBERS	QUANTITY (FOR CUSTOMS DECLARATION ONLY)	H M	DESCRIPTION OF GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SHIPPER LOAD AND COUNT, CONTAINER(S) SEALED BY SHIPPER TRANSHIPMENT AT SINGAPORE BY KUALA LUMPUR EXPRESS V.10W53					

SIGNED BY: OOCL (THAILAND) LIMITED

, as agent for

ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE LIMITED ,AS CARRIER

Příloha č. 3 – Ceritificate of Marine Insurance

MSIG Insurance (Thailand) Co., Ltd.
1908 New Petchburi Road, Bangkapi, Huay Kwang, Bangkok 10310
Tel. (66) 0-2788-8888 Fax. (66) 0-2318-8550

บริษัท เอ็ม เอส ไอ จี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
1908 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 3 10 1 23554 8

OPEN COVER NO. [redacted] **CERTIFICATE OF MARINE INSURANCE** Duplicate

รหัสบริษัท
Co.Code MSIG POLICY NO. [redacted]

NAME OF INSURED : PET TOYS LIMITED

VESSEL/CONVEYANCE: Oriental Bright V.228S
Kuala Lumpur Express V.10W53 SAILING ON OR ABOUT : 14/01/2010

VOYAGE: At and from Laem Chabang, Thailand To Hamburg, F.R. of Germany

AMOUNT INSURED HEREUNDER : USD***** 23,075.91 @33.2400000 THB 767,043.25

SUBJECT-MATTER INSURED:
"IN CONTAINER"
570 CTNS., 34,920 PCS.
6" RUBBER TUG RING/BELL-B/O/R/Y
CUTTLEFISH BONES

INV.NO. 091110 DATE JANUARY 14, 2010

CLAUSES, ENDORSEMENTS,SPECIAL CONDITIONS AND WARRANTIES:

-Institute Cargo Clauses (A)1/1/82/Institute War Clauses (Cargo)1/1/82
-Institute Strikes Clauses (Cargo) 1/1/82
-Institute Classification Clause 1/1/01 / Cargo ISM Endorsement
-Computer Millennium Clause (Cargo) - With Named Peril Extension
-Termination of Transit Clause (Terrorism)
-Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological,
Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause (10/11/03)
-Institute Cyber Attack Exclusion Clause (10/11/03)

The attached Clauses and Endorsements form part of this Policy

Claim,If any,payable at/In:
By

Carstens & Schues GmbH
Am Sandtorkai 1 (Freeport),
20457 Hamburg,
Germany
Tel. (49)40-363659
Fax. (49)40-363500

In case where there is no Agents, the Lloyd's Agents must be applied for

In the event of loss or damage which may Involve a claim under this Insurance, no claim will be admitted unless immediate notice for survey has been given to And a survey report obtained from or with the approval of:

Carstens & Schues GmbH
Am Sandtorkai 1 (Freeport),
20457 Hamburg,
Germany
Tel. (49)40-363659
Fax. (49)40-363500

☐ ตัวแทนประกันภัยรายนี้ Agent ☒ นายหน้าประกันภัยรายนี้ Broker คุณ อโน เพื่องฟูประสิทธิ์ ใบอนุญาตเลขที่ License No. น่ว4504000667

Issued in Bangkok on 11/01/2010 ชำระอากรแล้ว

ผู้รับมอบอำนาจ Authorized Signature

กรรมการ Director

กรรมการ Director

Genlink/MARSCHR/JLGLMAR/Jobno:00446486

Příloha č. 4 – Combined transport Bill of Lading

2010-05-13 09:16:13 SNAGZ

Shipper
YANGZHOU ANIPET CO.,LTD
NO.148,WEST WEN CHANG ROAD,
YANGZHOU 225002, CHINA

PRG83005

Consignee
TO ORDER

Notify party
[redacted]

(Forwarding Agents)
[redacted]
B/L

"K" LINE
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.

COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

COPY NON-NEGOTIABLE

EXTRACT OF MAIN DESCRIPTION
OF ORIGINAL BILL OF LADING

Pre-Carriage by		Place of receipt
		HUANGPU CY
Ocean Vessel	**Voy. No.**	**Port of loading**
SUI HAI YUN 386	100430	HUANGPU
Port of discharge	**Place of delivery**	***Final Destination (for the Merchant's reference)**
HAMBURG	HAMBURG CY	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

Container No.	Seal No. Marks and Numbers	No. of Containers or pkgs.	Kind of packages; description of goods	Gross weight	Measurement
[redacted]			LADEN ON BOARD : 2010/04/30	KGS	M3
N/M			"SHIPPER'S LOAD AND COUNT"		
			1 CONTAINER(S) (705 CTNS) AQUARIUM PRODUCTS	9,755.000	57.000
			1 CONTAINER(S) (705 CTNS)		

Declared Value US$ — If shipper enters a value, the ad valorem rate will be charged (see Clause 24)

Total No. of Containers or Packages (in words)			
ONE (1) CONTAINER(S) ONLY	9,755.000	57.000	

Freight and Charges	Revenue Tons	Rate	Per	Prepaid	Collect
"FREIGHT COLLECT AS ARRANGED"					

Ex.Rate	Prepaid at	Payable at	Place and date of issue
2010/04/28		HAMBURG	GUANGZHOU 2010/04/30
	Total prepaid in local currency	No. of original B(s)/L	
		THREE (3)	**KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.**
			AS CARRIER

SHIPPED on board the Vessel
Date

By

By [redacted]

ICS B/L

Form:KCHBL-109 (2008.8) (Standard Form for Container Shipment)

Příloha č. 5 – Doklad FORM A

ORIGINAL

1. Goods consigned from (Exporter's business name, address, country)

YANGZHOU ANIPET CO., LTD
NO.148, WEST WEN CHANG ROAD, YANGZHOU
225002 CHINA

Reference No. [redacted]

GENERALIZED SYSTEM OF PREFERENCES
CERTIFICATE OF ORIGIN
(Combined declaration and certificate)
FORM A

Issued in THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
(country)

See Notes, overleaf

2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country)

[redacted]

3. Means of transport and route (as far as known)

FROM HUANGPU TO HAMBURG BY SEA

4. For official use

5. Item number	6. Marks and numbers of packages	7. Number and kind of packages; description of goods	8. Origin criterion (see Notes overleaf)	9. Gross weight or other quantity	10. Number and date of invoices
1	N/M	SEVEN HUNDRED AND FIVE (705) CTNS OF AQUARIUM PRODUCTS *** *** *** *** *** ***	"P"	9755KGS G.W.	[redacted] APR. 27 2010

11. Certification

It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.

YANGZHOU JIANGSU APR 28 2010

Place and date, signature and stamp of certifying authority

12. Declaration by the exporter

The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct, that all the goods were

produced in CHINA
(country)

and that they comply with the origin requirements specified for those goods in the Generalized System of Preferences for goods exported to

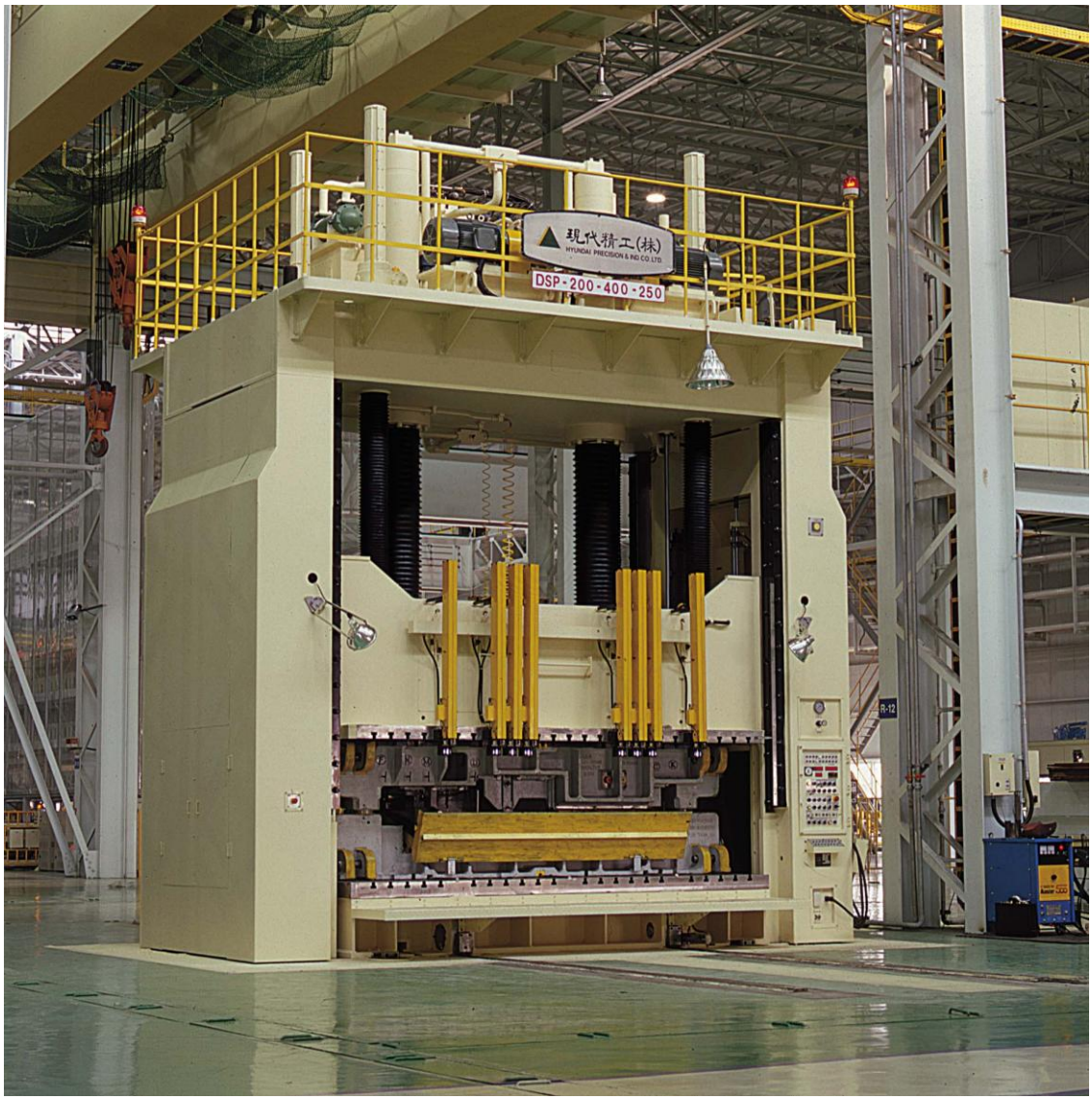
(importing country)

YANGZHOU JIANGSU APR. 28 2010

Place and date, signature of authorized signatory

[redacted]

Příloha č. 6 – Retušovací lis



Zdroj: HMMC

Příloha č. 7 – Tabulky použité při výzkumu TŽ a.s.

Tabulka č. Rok 2008, režim 4071 volný oběh po uskladnění v celním skladu

sazeb. zař.	četnost	země původu	dodací podmínky	celní hodnota	vlastní hmotnost
26011100	162	UA	DAF	5 868 133 263	2 472 974 985
26011100	47	RU	DAF	769 141 213	316 752 135
26011200	60	UA	DAF	2 094 227 345	774 986 026
26020000	4	UA	DAF	112 447 848	11 939 390
26020000	2	GE	DAF	10 663 005	1 211 390
Celkem	**275**			**8 854 612 674**	**3 577 863 926**

Tabulka č. Rok 2009, režim 4071 volný oběh po uskladnění v celním skladu

sazeb. zař.	četnost	země původu	dodací podmínky	celní hodnota	vlastní hmotnost
26011100	88	UA	DAF	3 788 082 312	2 103 524 920
26011100	29	RU	DAF	347 998 461	175 258 650
26011200	15	UA	DAF	607 815 156	276 068 600
26020000	4	UA	DAF	53 034 680	7 156 600
26020000	1	BR	CIF	6 206 284	1 039 090
Celkem	**137**			**4 803 136 893**	**2 563 047 860**

Tabulka č. Rok 2008, režim 4000 volný oběh

sazeb. zař.	četnost	země původu	doprava	dodací podmínky	celní hodnota	vlastní hmotnost
72021900	84	NO	silnice	DDU	133 952 879	2 060 112
72023000	3	NO	železnice	FOB	56 462 447	1 508 260
72031000	17	RU	železnice	DAF	171 934 204	18 652 880
Celkem	**104**				**362 349 530**	**22 221 252**

Tabulka č. Rok 2009, režim 4000 volný oběh

sazeb. zař.	četnost	země původu	doprava	dodací podmínky	celní hodnota	vlastní hmotnost
72021900	62	NO	silnice	DDU	55 830 976	1 514 570
72023000	1	NO	železnice	FOB	13 005 823	301 940
72031000	8	RU	železnice	DAF	36 944 312	7 019 190
Celkem	**73**				**105 781 111**	**8 835 700**

Příloha č. 8 - Tabulky použité při výzkumu JAP s.r.o.

Celní režim 7100 naskladnění na celní sklad, 2008

sazeb. zař.	četnost	původ	doprava	celní hodnota	hmotnost
8545110010	44	CN	železnice	75 847 824	1 406 744
	0	CN	silnice	0	0
8545110090	86	CN	železnice	126 813 736	3 257 421
	6	CN	silnice	9 453 242	222 243
8545110010	3	RU	železnice	16 429 316	185 651
	17	RU	silnice	24 375 674	295 222
8545110090	0	RU	železnice	0	0
	13	RU	silnice	11 349 666	227 486
8545909099	1	RU	silnice	29 076	260
	170			**264 298 534**	**5 595 027**

Celní režim 7100 naskladnění na celní sklad, 2009

sazeb. zař.	četnost	původ	doprava	celní hodnota	hmotnost
8545110010	8	CN	železnice	10 226 221	164 599
	2	CN	silnice	2 104 311	39 950
8545110090	3	CN	železnice	4 588 944	147 129
	1	CN	silnice	705 017	21 379
8545110010	0	RU	železnice	0	0
	14	RU	silnice	24 715 242	264 220
8545110090	8	RU	železnice	10 001 413	314 200
	7	RU	silnice	10 325 527	132 787
	43			**62 666 675**	**1 084 264**

Celní režim 4071 Volný oběh po uskladnění v celním skladu, 2008

sazeb. zař.	původ	dodací podmínky	četnost	měna	celní hodnota	hmotnost
8545110010	CN	CIF	1	EUR	752 585	20 884
			45	USD	19 058 493	547 345
		FOB	30	EUR	14 013 526	308 352
			12	USD	10 409 768	154 842
Mezi součet			**88**		**44 234 372**	**1 031 423**
8545110090	CN	CIF	47	EUR	17 630 463	513 920
			66	USD	17 749 892	519 492
		FOB	51	EUR	20 991 083	636 740
			24	USD	9 498 763	239 330
Mezi součet			**188**		**65 870 201**	**1 909 482**
Součet mezisoučtů			**276**		**110 104 573**	**2 940 905**

Celní režim 4071 Volný oběh po uskladnění v celním skladu, 2009

sazeb. zař.	původ	dodací podmínky	četnost	měna	celní hodnota	hmotnost
8545110010	CN	CIF	19	USD	5 413 663	97 504
		FOB	27	USD	19 687 227	260 645
			18	EUR	7 371 275	121 575
Mezi součet			**64**		**32 472 165**	**479 724**
8545110090	CN	CIF	24	USD	9 968 925	199 090
			19	EUR	7 843 033	171 517
		EXW	4	USD	1 402 070	26 895
		FOB	36	USD	13 014 656	269 722
			30	EUR	12 145 437	225 877
Mezi součet			**113**		**44 374 121**	**893 101**
Součet mezisoučtů			**177**		**76 846 286**	**1 372 825**

Celní režim 4071 Volný oběh po uskladnění v celním skladu, 2008

sazeb. zař.	původ	dodací podmínky	četnost	měna	celní hodnota	hmotnost
8545110010	RU	DAF	7	EUR	2 998 362	48 438
		DDU	34		29 348 064	391 903
		FCA	11		10 672 805	132 199
Mezi součet			**52**		**43 019 231**	**572 540**
8545110090	RU	DDU	2	EUR	242 519	5 629
		FCA	14		6 346 522	122 272
Mezi součet			**16**		**6 589 041**	**127 901**
8545909099	RU	FCA	**1**	EUR	**30 749**	**227**
Součet mezisoučtů			**69**		**49 639 021**	**700 668**

Celní režim 4071 Volný oběh po uskladnění v celním skladu, 2009

sazeb. zař.	původ	dodací podmínky	četnost	měna	celní hodnota	hmotnost
8545110010	RU	DAF	1	EUR	1 397 057	19 356
		DDU	4		3 089 440	34 781
		FCA	39		36 520 609	390 814
Mezi součet			**44**		**41 007 106**	**444 951**
8545110090	RU	DAF	26	EUR	4 170 761	136 826
		FCA	13		4 388 311	69 037
Mezi součet			**39**		**8 559 072**	**205 863**
8545909099	RU	FCA	**1**	EUR	**31 923**	**260**
Součet mezisoučtů			**84**		**49 598 101**	**651 074**

Celní režim 4000 Volný oběh, 2008

sazeb. zař.	původ	dodací podmínky	četnost	měna	celní hodnota	hmotnost
8545110010	CN	CIF	7	EUR	6 127 075	179 047
			2	USD	2 826 124	79 558
		FOB	8	EUR	11 299 469	242 297
			3	USD	4 410 331	119 568
Mezi součet			**20**		**24 662 999**	**620 470**
8545110090	CN	CIF	9	EUR	12 134 053	392 186
			7	USD	8 389 328	249 738
		FCA	1	EUR	1 085 222	20 901
		FOB	19	EUR	12 273 243	397 051
			10	USD	7 955 094	266 524
Mezi součet			**46**		**41 836 940**	**1 326 400**
8545909099	CN	CPT	**1**	EUR	**36900**	**174**
Součet mezisoučtů			**67**		**6 653 6839**	**1 947 044**

Celní režim 4000 Volný oběh, 2009

sazeb. zař.	původ	dodací podmínky	četnost	měna	celní hodnota	hmotnost
8545110010	CN	CIF	2	USD	2 123 871	42 923
		FOB	1	EUR	1 009 871	19 040
			6	USD	4 475 794	85 264
Mezi součet 8545110010			**9**		**7 609 536**	**147 227**
8545110090	CN	CIF	1	EUR	1 359 818	21 507
			3	USD	2 480 588	66 717
		FOB	2	EUR	4 221 799	78 642
			9	USD	6 793 464	200 012
Mezi součet 8545110090			**15**		**10 633 870**	**366 878**
8545909010	CN	FOB	**1**	USD	**13 655**	**77**
8545909099	CN	FOB	**1**	EUR	**10 760**	**175**
Součet mezisoučtů			**26**		**1 8267 821**	**514 357**

Celní režim 4000 Volný oběh, 2009

sazeb. zař.	původ	dodací podmínky	četnost	měna	celní hodnota	hmotnost
8545110010	RU	FCA	**9**	EUR	**12 689 323**	**133 160**
8545110090	RU	DDU	3	EUR	2 043 801	59 520
		FCA	3		1 033 352	32 151
Mezi součet 8545110090			**6**		**3 077 153**	**91 671**
8545909099	RU	FCA	**2**	EUR	**186 009**	**1 293**
Součet mezisoučtů			**17**		**15 952 485**	**226 124**

Celní režim 4000 Volný oběh, 2008

sazeb. zař.	původ	dodací podmínky	četnost	měna	celní hodnota	hmotnost
8545110010	RU	DDU	1	EUR	1 444 861	18 485
		FCA	20		30 013 420	366 959
Mezi součet 8545110010			**21**		**31 458 281**	**385 444**
8545110090	RU	FCA	**3**	EUR	**2 038 316**	**44 083**
Součet mezisoučtů			**24**		**33 496 597**	**429 527**

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Pavel KUKUTSCH
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	Ing. Alena OPLETALOVÁ Ph.D.
Rok obhajoby:	2010

Název práce:	Mezinárodní obchodní operace v současném celním řízení
Název v angličtině:	INTERNATIONAL COMMERCIAL OPERATIONS IN RELATION TO PRESENT CUSTOMS PROCEDURE
Anotace práce:	Diplomová práce je zaměřena na celní řízení v rámci mezinárodních obchodních operací. Zkoumá u tří vybraných subjektů, jakým způsobem a na jakých dodacích paritách jim je dodáváno zboží. Dále je práce zaměřena na problematiku celních skladů a uskladňování zboží v těchto skladech, zda je využití uvedených režimů pro ekonomické subjekty pozitivní a má finanční efekt.
Klíčová slova:	Celní řízení, Dovoz, Vývoz, Celní sazebník, Původ zboží, Celní hodnota, Celní režimy, Logistika, Incoterms.
Anotace v angličtině:	Thesis is target customs operation in terms of internationals commercials operations. It studies in three choice subjects, what way of and which delivered parities are goods supplied them. Work is target problems of customs stores and storage of goods in those stores, if usage said regimes are positive for economic subjects and if it has financial effect.
Klíčová slova v angličtině:	Customs operation, Export, Customs tariff, Provenance of goods, Customs value, Customs procedures, Logistics, Incoterms
Přílohy vázané v práci:	CD
Rozsah práce:	95 stran
Jazyk práce:	český