

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Aplikace managementu v oblasti cla v leteckém průmyslu

Imrich Daniel

Bakalářská práce

2014

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2013/2014

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Imrich Daniel**  
Osobní číslo: **D11504**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Aplikace managementu v oblasti cla v leteckém průmyslu**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika cla a vymezení základních pojmů
  2. Analýza problematiky uplatňování cla v leteckém průmyslu
  3. Vyhodnocení uplatňovaných přístupů v oblasti cla a návrhy na možné úspory
- Závěr
-

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucí práce**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Andrea Hemžská, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **29. listopadu 2013**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. května 2014**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Lřbor řvadlenka, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. listopadu 2013

---

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 4. 2014.

Imrich Daniel

Rád bych poděkoval vedoucí práce Ing. Andree Hemžské, Ph.D. za konzultace a připomínky, které mi poskytla při zpracování této bakalářské práce. Děkuji společnosti Honeywell za poskytnutí potřebných dokladů a umožnění vypracování této bakalářské práce.

## **ANOTACE**

Práce se zaměřuje na otázku managementu cla v oblasti leteckého průmyslu. Zabývá se aplikací celního režimu s ekonomickým účinkem do praxe a zároveň poukazuje na další možnosti jak dosáhnout snížení nákladů za clo v leteckém průmyslu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

aktivní zušlechťovací styk, celní sazebník, celní zástupce, sazební zařazení

## **TITLE**

Application of duty management in aerospace industry

## **ANNOTATION**

The work focuses on the question of duty management in aerospace industry. It is describing the application of inward processing relief into real life and at the same time it is pointing out on other possibilities how to achieve the reduction of customs duty in aerospace industry.

## **KEYWORDS**

inward processing relief, customs tariff, customs broker, tariff classification

# OBSAH

ÚVOD.....	9
1 CHARAKTERISTIKA CLA A VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ.....	11
1.1 Historie cel a clo.....	11
1.1.1 Počátky ve světě.....	11
1.1.2 Počátky v českých zemích .....	11
1.1.3 Pojem .....	13
1.1.4 Funkce cla.....	13
1.1.5 Typologie cel .....	15
1.1.6 Celní právo EU .....	16
1.1.7 Celní sazebník EU.....	17
1.1.8 Integrovaný sazebník Evropského společenství - TARIC .....	18
1.1.9 Základní pravidla pro zařazování zboží .....	19
1.2 Celní řízení a zastupování v celním řízení .....	21
1.3 Celní režimy .....	23
1.4 Celní hodnota .....	28
2 ANALÝZA PROBLEMATIKY UPLATŇOVÁNÍ CLA V LETECKÉM PRŮMYSLU .....	30
2.1 Představení společnosti Honeywell.....	30
2.2 Analýza stavu před zavedením úsporných opatření .....	32
2.2.1 Kategorizace dovozních zásilek.....	32
2.2.2 Celní zástupci.....	33
2.2.3 Instrukce pro celního deklaranta .....	34
2.2.4 Dovozní clo před zavedením úsporných opatření .....	36
2.2.5 Bankovní záruka pro dovozní operace.....	37
2.3 Zhodnocení situace po zavedení úsporných opatření.....	37
2.3.1 Management celního zástupce .....	37

2.3.2	Dovozní clo po zavedení úsporných opatření .....	40
3	VYHODNOCENÍ UPLATŇOVANÝCH PŘÍSTUPŮ V OBLASTI CLA A NÁVRHY NA MOŽNÉ ÚSPORY .....	41
3.1	Vyhodnocení zavedených úsporných opatření .....	41
3.2	Návrhy úsporných opatření pro podniky v leteckém průmyslu .....	42
3.2.1	Správný postup při sazebním zařazování zboží .....	42
3.2.2	Aktivní zušlechťovací styk v podmíněném systému (AZS) .....	43
3.2.3	Volný oběh s celní preferencí pro civilní letadla .....	46
3.2.4	Volný oběh s celní preferencí pro armádní letadla .....	48
3.2.5	Volný oběh s konečným použitím .....	50
3.2.6	Vlastní bankovní záruka pro dovozní operace .....	51
	ZÁVĚR .....	53
	POUŽITÁ LITERATURA .....	54
	SEZNAM TABULEK .....	55
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	56
	SEZNAM ZKRATEK .....	57
	SEZNAM PŘÍLOH .....	58



## ÚVOD

Clo je jedním z nejstarších finančních nástrojů, který byl používán již ve starověku. Původně bylo vyměřováno a vybíráno při přechodu zboží přes významné geografické body, například přes mosty, brody a horská sedla. Výběr cla byl výhradně jen právem panovníka nebo státu. Až později panovník přenechával právo výběru cla církevním a světským hodnostářům, šlechticům a městům formou prodeje nebo jako dar, odměnu – privilegium. Některá privilegia spočívala v tom, že panovník někoho osvobodil od povinnosti platit clo.

Vývoj mezinárodního obchodu významně ovlivnil cíle a podobu cel a celnictví. Největší změny proběhly během 20. století, kdy se obchodní politiky států významně liberalizovaly. V současné době tento trend pokračuje. Liberalizace cel probíhá jak na multinacionální bázi, tak i na základě bilaterálních smluv mezi zeměmi.

Významným krokem k liberalizaci cel v Evropě bylo vytvoření celní unie, která znamená úplné odstranění celních překážek při obchodování členských zemí mezi sebou a jejich společné vystupování navenek. Česká Republika se mimochodem stala členem Evropské celní unie v roce 2004.

Je nutné podotknout, že clo tvoří významnou část nákladů jakékoliv firmy, zabývající se mezinárodním obchodem. V současné ekonomické recesi se stává čím dál důležitější správná optimalizace nákladů. Jednou z cest je buď použití tzv. režimů s hospodářským účinkem, při kterých dojde k nezaplacení nebo oddálení platby cla při dodržení pevně stanovených podmínek nebo předložení např. osvědčení o letové způsobilosti, které dočasně pozastavuje platbu cla.

Celá práce je rozdělena do třech logických celků, které spolu úzce souvisí a dohromady podávají ucelený pohled na problematiku cla. V této práci se záměrně nezmiňuji o dovozním DPH, protože plátce daně má nárok na odpočet daně s tím, že tento nárok lze uplatnit nejdříve v daňovém přiznání za zdaňovací období, ve kterém vznikla plátcí DPH povinnost přiznat daň. V případě legislativy ve Velké Británii dochází tedy pouze k zatížení cash flow, protože plátce dostane zaplacenou daň od státu zpět. Zatímco v České Republice se dovozní DPH neplatí vůbec, je pouze součástí daňového přiznání.

První – teoretická část práce – popisuje, co to vlastně clo znamená, stručně historii a celní právo EU, zastupování v celním řízení a jednotlivé celní režimy.

Druhá část této práce stručně představuje společnost Honeywell a dále analyzuje současný stav zaplaceného cla v opravárenském podniku Honeywell v Bournemouth, UK.

V poslední třetí části jsou vyhodnocena zavedená úsporná opatření ve společnosti Honeywell a jsou navržena další úsporná opatření pro podniky podnikající v leteckém průmyslu, ať už ve formě celního režimu s hospodářským účinkem či použití certifikátu o letové způsobilosti, případně dočasného pozastavení platby cla u armádních letadel.

# 1 CHARAKTERISTIKA CLA A VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

## 1.1 Historie cel a clo

### 1.1.1 Počátky ve světě

Clo patří k jednomu z nejstarších finančních nástrojů. Je úzce spjato s vývojem obchodu, který je tak starý, jako lidstvo samo. Samotné celní řemeslo patří k nejstarším povoláním vůbec. S prvními písemnými záznamy o clech a obchodu se setkáme již v zápisech ze starověké Mezopotámie, kde cla tvořila podstatnou část příjmu chrámů. Ve středověku bylo clo vybíráno při přechodu zboží přes geograficky a komerčně významná místa, a v pozdější době se pak clo vybíralo při přechodu zboží přes celní hranice.

Z dob římské říše se zachovaly z oblasti výběru cel písemné záznamy jak o celních sazbách a o výběru cel, tak i smlouvy o nájmu práva clo vybírat, neboť vybírat clo bylo velmi výnosným podnikáním. Regulační funkce cla nebyla v té době jen ve výši celních sazeb, ale i v rozvrstvení druhů dováženého zboží, na které se cla vztahovala a na které nikoliv. Postupným vývojem se vytvořila spleť soustava cel. Existovala cla cestná, námořní, dovozní, vývozní, průvozní, ochranná atd. Cla vždy vytvářela významný finanční příjem pro stát, panovníka a pro toho, kdo měl právo jejich výběru. Současně cla vytvářela regulovatelnou ochranu místních výrobců a místního trhu před zahraniční konkurencí a to tím, že vytvořila překážky obchodu a dopravě zboží.

### 1.1.2 Počátky v českých zemích

Vzhledem ke své důležitosti pro pokladnu panovníka, bylo clo již od dob Karla Velikého výhradně královským právem, tzv. regálem. Výběr poplatků za dovoz zboží na naše území a obchod s Východofranskou či Byzantskou říší upravuje již „**raffelstettenský**“ celní řád pro obchod se Slovy na Dunaji, tzv. **raffelstettenský statut** z let 903-906. [2]

Na našem území byla, od nejstarších dob, střediskem zahraničního obchodu zejména Praha. Zde stála i nejstarší celnice v Týnském dvoře, dle poplatku tam vybíraného zvaná též „**Ungelt**“.<sup>1</sup> Vozila se sem zejména sůl, drahé látky, koření a šperky, z Čech se poté vyvážely

---

<sup>1</sup> Ungelt je povinný poplatek, čili clo za zboží, které bylo dovozeno do města za účelem jeho prodeje. Zároveň se tento název používal pro místo (celnici), kde se tento poplatek vybíral.

především kožešiny, chmel, med či slad. Celníci neměli původně za úkol pouze výběr cla, ale mezi jejich povinnosti patřila též ochrana země. Panovník zpočátku pověřoval výběrem poplatků, spojených s obchodem, zvláštní úředníky (celníky) při zemských branách.<sup>2</sup> Za odměnu propůjčoval vládnoucí monarcha správu a výnosy některých cel i vrchnosti církevní a světské. Následné války a půtky však pokladny panovníků notně oslabily a proto byli nuceni zavádět stále nová a nová cla.

Počátkem 18. století byly nejen české země, ale i celá rakouská monarchie ovlivněny tzv. merkantilismem. Jeho vyznavači považovali za cestu k prosperitě aktivní zahraniční obchod založený na snadnějším vývozu domácích výrobků a též na zákazu konkrétních surovin do země. Po rozpadu Rakouska – Uherska převzala systém výkonu celní správy v roce 1918 samostatná Československá republika.

Na konci roku 1948 bylo rozhodnuto o výkonu celní správy tehdejšími národními výbory. Tento model se však neosvědčil, a tak bylo rozhodnuto, že celní správa přejde pod ministerstvo zahraničního obchodu. Oblast celnictví byla přizpůsobena Sovětskému modelu - fiskální úkony cla a celní správy byly potlačeny a celní správa vykonávala svoji činnost pro statistické účely.

Vytvoření Československé federace v roce 1968 si vyžádalo nové úpravy v celní správě. Byla vytvořena dvě celní ředitelství, jedno v Praze a druhé v Bratislavě. V tomto uspořádání zůstala celní správa až do listopadu 1989.

Tzv. sametová revoluce měla za následek i to, že cla, celní správě a celnictví byla obnovena původní regulační, ochranná a kontrolní funkce.

---

<sup>2</sup> Vstup na území Čech byl možný tzv. zemskými branami přes průseky v pohraničních hvozdech, které ochraňovaly strážnice, později pozemní hrady

### 1.1.3 Pojem

Každý stát potřebuje mít ke své činnosti zajištěn dostatek finančních prostředků pro svůj státní aparát a pro výkon svých funkcí. Jedním z nástrojů, jak potřebné prostředky získat, jsou daně. Daň je obvykle pravidelná, povinná, nenávratná, neekvivalentní a neúčelová platba. Je to cena za služby, které občanům poskytuje stát, kraje a obce. Mezi daně patří podle výše uvedené definice i clo. Ottův obchodní slovník definuje clo jako veřejnou dávku placenou za zboží, jež přechází přes hranice daného státu. V současné době při existenci různých celních unií<sup>3</sup> a svobodných pásem, je tato definice přesnější spíše v následující formě: „Clo je veřejná dávka, jež se platí za zboží, které přechází přes celní hranice určitého státu.“ [2, s. 3]

### 1.1.4 Funkce cla

Clo má více funkcí, nejdůležitější jsou funkce: fiskální, ochranná a obchodně-politická.

#### Fiskální

Zpočátku mělo clo význam zejména fiskální, teprve s rozvojem mezinárodního obchodu začalo plnit i další funkce. Z tohoto pohledu je clo příjmem do státního rozpočtu (v současné době však příjmy z cel plynou do společného Evropského rozpočtu) a je tedy zdrojem pro výdaje na věci a zájmy veřejné. Je důležité uvést, že čím je daná země hospodářsky vyspělejší, tím ztrácí fiskální funkce cla na důležitosti. Podle Klabouchové nedosahuje u vyspělých států podíl z příjmu cel na státním rozpočtu ani 5 %, oproti více jak 20 % v mnoha hospodářsky rozvojových zemích. [1]

#### Ochranná

Jednou z nejvýznamnějších funkcí cla je funkce ochranná. Ochrana vnitřního trhu je pochopitelně důležitým zájmem všech států. Platí zde základní zásada: zatímco dovozci i spotřebitelé by chtěli cla co nejnižší či žádná, tak snahou výrobců je naopak obhájit svou co možná nejvyšší celní ochranu před zahraniční konkurencí. S vyměřením a inkasem cla dojde pochopitelně k navýšení ceny dováženého zboží a tím k jeho znevýhodnění, či alespoň zmírnění možných cenových výhod oproti domácím výrobkům. Domácí výrobci tak dostávají

---

<sup>3</sup> Existuje celá řada zón volného obchodu, sdružení a organizací států odstraňujících nebo zmírňujících cla. Česká Republika se vstupem do EU stala součástí celní unie Evropských společenství (dále jen ES).

větší časový prostor pro případné reakce, investice a třeba i inovaci výroby tak, aby poté mnohem lépe obstáli při konfrontaci se zahraniční konkurencí.

#### Obchodně politická

Clo plní i funkci nástroje komoditní a teritoriální struktury dovozu. Rozdílnost celních sazeb na různé druhy komodit a různé státy, pak může ovlivnit teritoriální a zbožíovou strukturu zahraničního obchodu.

Otázky celní politiky byly v mezinárodním obchodě řešeny zejména v rámci úmluvy GATT (General Agreement on Tariffs and Trade). Úmluva vstoupila v platnost v roce 1948 a jedním z jejích signatářů bylo i tehdejší Československo. Základním cílem úmluvy bylo postupné omezování a odstraňování obchodních bariér.

Bylo uspořádáno mnoho jednání, která jsou označována jako „kola“. Dohromady bylo těchto kol celkem osm.<sup>4</sup> V závěrečném kole byl podepsán Marrakéšský protokol. Na základě tohoto protokolu byly významně sníženy celní sazby, zmírněna antidumpingová opatření, omezeny dotace v zemědělství a byl liberalizován mezinárodní obchod se službami. Výsledky z tohoto jednání vedly k založení Světové obchodní organizace (World Trade Organization – WTO).<sup>5</sup>

Česká Republika tuto dohodu podepsala 15. dubna 1994 v Marrakeši. Je publikována ve sbírce zákonů č.191/1995.

---

<sup>4</sup> V roce 1947 v Ženevě, v roce 1949 v Annecy ve Francii, v roce 1951 v Torquay ve Velké Británii, v roce 1956 opět v Ženevě. Všechna další kola se uskutečnila již pouze v Ženevě.

<sup>5</sup> WTO je světová obchodní organizace, která upravuje obchodní pravidla mezi jednotlivými členskými státy a jejímž hlavním cílem je zvýšení výroby a obchodu se zbožím a službami. WTO sdružuje v současné době 145 členských států.

### 1.1.5 Typologie cel

Cla můžeme členit z různých hledisek:

#### 1) Obchodně politická dělení

- *autonomní* – clo je stanoveno rozhodnutím státu nezávisle na mezinárodní smlouvě,
- *smluvní* – clo je určeno podle mezinárodní smlouvy (bilaterální i multilaterální),
- *preferenční* – poskytování celních výhod jednostranně a nerekipročně rozvojovým zemím.

#### 2) Dělení z hlediska pohybu zboží

- *vývozní* – platí se za vyvezené zboží; není příliš běžné, týká se např. vývozu strategických komodit (ropa) a často je uvaleno za fiskálním účelem,
- *dovozní* – platí se za dovezené zboží,
- *tranzitní* – platí se za zboží, procházející územím daného státu.

#### 3) Dělení z hlediska účelu

- *fiskální* – účelem je příjem do státního rozpočtu,
- *ochranná* – chrání domácí výrobce před konkurencí ze zahraničí; tato cla lze dále dělit:
  - *prohibitivní* – clo, které je tak vysoké, že úplně zabraňuje dovozu daného zboží,
  - *skleníková* – má chránit nově se rozvíjející sektor domácího hospodářství před zahraniční konkurencí,
  - *antidumpingová (vyrovnávací)* – dodatečné clo, které je uvaleno na zboží, jehož cena je nižší než běžná cena v zemi vývozu (dumpingu) a je s to poškodit domácí výrobce,
  - *preferenční* – snížené clo, které se vztahuje na zboží pocházející ze zemí, kterým bylo uděleno zvýhodnění před ostatními;
- *odvetná (retorzní)* – jsou cla uvalená na zboží z jiného státu za jeho obchodní politiku,
- *vyrovnávací (kompenzační)* – tato cla mají za úkol vyrovnat sníženou cenu dováženého zboží, které je zahraniční vládou subvencováno<sup>6</sup> (např. zemědělská produkce),
- *vyjednávací (negociační)* – slouží jako vyjednávací prostředek při obchodně-politických jednáních.

---

<sup>6</sup> Subvence znamená systematickou hmotnou podporu nebo výpomoc z veřejných prostředků.

#### 4) Dělení cel z hlediska výpočtu

- *specifická* – jsou stanovena pevnou částkou za určitou fyzickou jednotku množství,
- *valorická* – stanoví se jako procentuální částka z celní hodnoty zboží,
- *diferencovaná (kombinovaná)* – hodnota cla se počítá jako kombinace cla specifického a valorického.

### 1.1.6 Celní právo EU

Evropská unie je společenstvím založeným na bázi celní unie. Celní unie je jednou z nejvyšších forem obchodní spolupráce a její vytvoření má dvě stránky. Na jedné straně jde o odstranění tarifních a netarifních překážek mezi členskými zeměmi, na druhé straně členská země vytvoří jednotné celní území. To znamená, že jsou odbourány překážky bránící volnému pohybu zboží, jedná se tedy o jednotný vnitřní trh bez vyřizování celních formalit při přestupu státních hranic členských států i celního řízení ve vnitrozemí.

V oblasti dovozu a vývozu vůči třetím zemím<sup>7</sup> vystupuje EU jako jediné celní území, s jednotným celním sazebníkem, jednotnou celní statistikou i jednotnou formou podmínek celně schválených určení a celních režimů. Právně je oblast cel, celnictví, celní statistiky, celní politiky a celního tarifu upravena komunitárním právem (acquis communautaire).

Základní právní předpisy týkající se celnictví Evropské Unie jsou: **Celní kodex společenství, Prováděcí předpis k celnímu kodexu a Společný celní sazebník EU**, na jehož základě byl vytvořen systém Integrovaného tarifu EU (TARIC), viz obr. 1. Tato komunitární legislativa je doplněna národní právní úpravou jednotlivých členských států představovanou zejména celním zákonem a jeho prováděcími vyhláškami.<sup>8</sup>

Pro sledování statistiky pohybu zboží ve vztahu ke třetím zemím se vytváří statistické přehledy o zahraničním obchodu každé jednotlivé zemi (tzv. Extrastat). Údaje pro Extrastat se uvádějí na základě Jednotné správní deklarace (JSD) a zasílají se statistickému úřadu EU – Eurostatu.

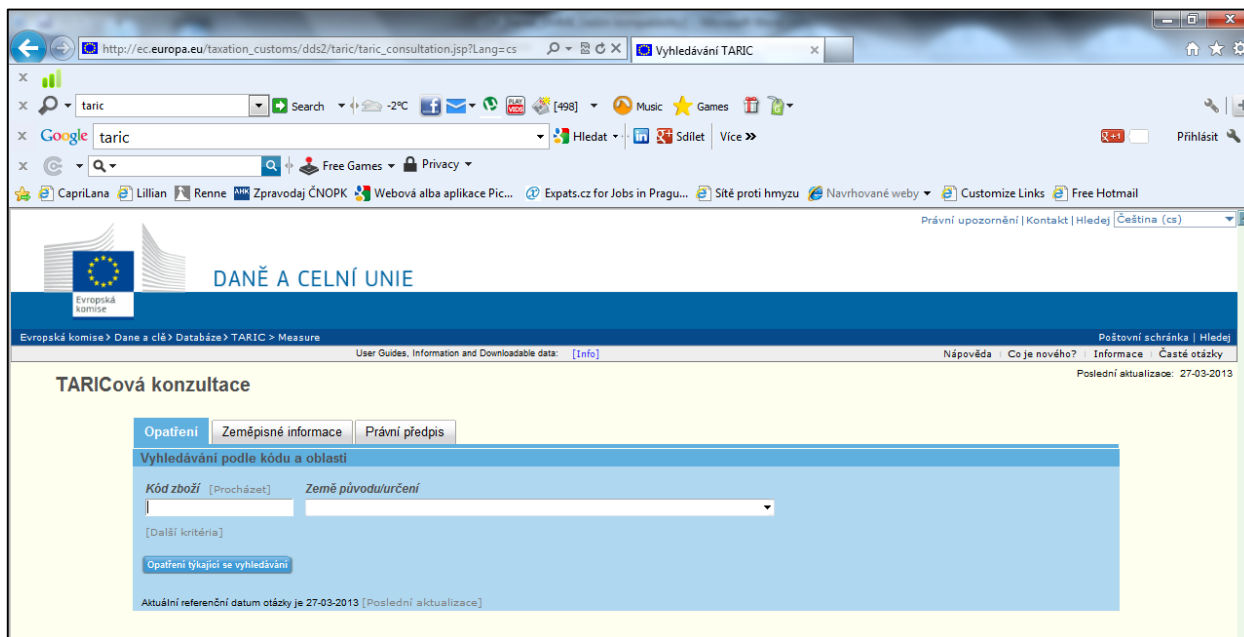
---

<sup>7</sup> Třetí země – jedná se o všechny státy mimo členské státy Evropské Unie

<sup>8</sup> Úplný seznam právních předpisů a jejich aktuální znění viz webové stránky Celní Správy ČR <http://www.cs.mfcr.cz> sekce: Clo → Legislativa



Obr. 1 TARIC EU



Zdroj: <http://ec.europa.eu> [4]

### 1.1.7 Celní sazebník EU

Společný celní sazebník je zakotven v Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o sazební a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku.

V preambuli jsou uvedeny základní parametry fungování Evropského hospodářského společenství založeného na celní unii a využívající společný celní sazebník. Optimální způsob provádění statistiky zahraničního obchodu spočívá v používání kombinované nomenklatury. Kombinovaná nomenklatura je založena na **harmonizovaném systému**<sup>9</sup>, dalšího třídění Společenství k této nomenklatuře a na předběžných ustanoveních a doplňkových poznámkách k jednotlivým třídám a kapitolám.

Kombinovaná nomenklatura je systémem klasifikace zboží, který je rozšířením harmonizovaného systému. Rozděluje zboží do osmimístného numerického kódu, viz obr. 2 .

---

<sup>9</sup> **Harmonizovaný systém** předpokládá, že zboží je rozdělováno do třech úrovní – kapitoly, podkapitoly a položky podkapitol. Pro lepší orientaci jsou kapitoly označeny dvoumístným číselným kódem (HS2), podkapitoly čtyřmístným (HS4) a položky podkapitol šestimístným numerickým kódem (HS6).

Obr. 2 Společný celní sazebník

8802	Ostatní letadla (například vrtulníky, letouny); kosmické lodě (včetně družic) a balistické a kosmické nosné rakety:		
	– Vrtulníky:		
8802 11 00	-- O vlastní hmotnosti nepřesahující 2 000 kg .....	7,5	p/st
8802 12 00	-- O vlastní hmotnosti převyšující 2 000 kg .....	2,7	p/st
8802 20 00	-- Letouny a ostatní letadla, o vlastní hmotnosti nepřesahující 2 000 kg .....	7,7	p/st
8802 30 00	-- Letouny a ostatní letadla, o vlastní hmotnosti převyšující 2 000 kg, avšak nepřesahující 15 000 kg .....	2,7	p/st
8802 40 00	-- Letouny a ostatní letadla, o vlastní hmotnosti převyšující 15 000 kg .....	2,7	p/st
8802 60	-- Kosmické lodě (včetně družic) a balistické a kosmické nosné rakety:		
8802 60 10	-- Kosmické lodě (včetně družic) .....	4,2	p/st
8802 60 90	-- Balistické a kosmické nosné rakety .....	4,2	p/st

Zdroj: <http://www.celnisprava.cz> [3]

Některá specifická opatření nelze provádět v rámci kombinované nomenklatury, proto bylo nezbytné vytvořit doplňkové třídění Společenství a začlenit je do integrovaného sazebníku (TARIC). Řízení TARICU vyžaduje okamžité aktualizace a tímto řízením byla pověřena Evropská Komise.

### 1.1.8 Integrovaný sazebník Evropského společenství - TARIC

TARIC je založen na kombinované nomenklatuře a obsahuje kromě sazeb podle Společného celního sazebníku také sazby vyplývající z:

- Všeobecného systému preferencí (GSP),
- ze zvláštních komunitárních předpisů o celních preferencích, celních kvótách, celních suspencích, antidumpingových a vyrovnávacích clech,
- standardní dovozní hodnoty pro ovoce a zeleninu,
- minimálních (prahových) cen a preferenčních cen,
- dovozních zákazů, omezení a dovozního dohledu,
- vývozních zákazů, vývozního dohledu, vývozních refundací.

Každá podpoložka kombinované nomenklatury má osmimístný číselný kód. Prvních šest míst jsou číselné kódy vztahující se k číslům a položkám nomenklatury harmonizovaného systému. Sedmé a osmé místo určuje podpoložky kombinované nomenklatury. Podpoložky TARICU jsou určeny devátým a desátým místem, které tvoří spolu s výše jmenovanými číselnými kódy tzv. číselné kódy TARICU.

Zjednodušeně řečeno výrobky jsou rozděleny do tříd, kapitol a podkapitol. Podle toho, kam výrobek spadá, je mu přiřazeno osmimístné číslo. Z tohoto čísla se pak odvozuje příslušná celní sazba.

TARIC je používán při uplatňování opatření týkajících se dovozu/vývozu. Kódy TARICU se používají na veškerý dovoz/vývoz zboží zahrnutého v odpovídajících podpoložkách. Evropská komise je zodpovědná za vedení, aktualizaci, správu a zveřejňování TARICU. TARIC je publikován jednou ročně vždy k 1. lednu následujícího roku.

TARIC je publikován jednou ročně a proto legislativa, která vstoupila v platnost po datu jeho publikace, v něm už není zahrnuta. Proto může v průběhu roku dojít k tomu, že jsou některá data aktualizována.

TARIC celkově obsahuje okolo 10 000 podpoložek. Vytváří základ společného celního tarifu, slouží ke sledování statistiky zahraničního obchodu Společenství a existuje pouze v elektronické podobě. Jen tak je možno zajistit maximální aktuálnost všech údajů.

### **1.1.9 Základní pravidla pro zařazování zboží**

Nejzákladnější pravidla pro zařazování zboží v rámci Kombinované nomenklatury jsou obsažena ve Všeobecných pravidlech pro interpretaci Harmonizovaného systému. Tato pravidla v plném rozsahu platí i pro Kombinovanou nomenklaturu EU a určují, jak postupovat při zařazování zboží.

Těchto základních **pravidel je celkem šest:**

- 1. „Znění názvů tříd, kapitol a podkapitol má pouze orientační charakter, pro zařazení je směrodatné znění čísel a poznámek k třídám a kapitolám, jakož i následujících pravidel, pokud tato pravidla nejsou v rozporu se zněním uvedených čísel a poznámek.*
- 2. a) Každé uvedené zboží v některém z čísel se vztahuje také na zboží, které není kompletní nebo jehož zpracování není dokončeno, pokud již má při předložení podstatné rysy kompletního nebo hotového zboží. Totéž platí pro zařazení kompletního nebo hotového zboží, které je předkládáno v rozloženém nebo nesmontovaném stavu.*
  - b) Každá zmínka o materiálu v určitém čísle nomenklatury se vztahuje na tento materiál buď v čistém stavu nebo smíšený nebo přidaný k jiným materiálům. Stejně tak se každá zmínka o zboží z určitého materiálu vztahuje na zboží zcela nebo částečně vyrobené z tohoto materiálu.*

3. *Má-li být zboží podle pravidla 2 b), nebo z jiných důvodů, zařazeno (na první pohled) do dvou nebo více čísel, zařazování se provádí takto:*
  - a) *Číslo, které obsahuje nejspecifičtější popis, má přednost před čísly se všeobecným popisem. Jestliže se však každé ze dvou nebo více čísel vztahuje pouze k části materiálů obsažených ve smíšeném nebo složeném zboží, nebo jen k části položek souprav upravených pro drobný prodej, tato čísla se považují ve vztahu k tomuto zboží za stejně specifická, i když jedno z nich obsahuje úplnější nebo přesnější popis zboží.*
  - b) *Směsi, zboží složené z různých materiálů nebo vytvořené z různých částí a zboží v soupravách upravených pro drobný prodej, které nemohou být zařazeny podle pravidla 3 a), se zařazují podle materiálu, části nebo výrobku, který jim dává jejich podstatné rysy, je-li možné je určit.*
  - c) *V případech, kdy zařazení podle pravidla 3 a) nebo 3 b) nelze provést, zařazuje se zboží do posledního z čísel, která podle pořadí přicházejí v úvahu.*
4. *Zboží, které nelze podle uvedených pravidel zařadit, se zařadí podle čísla, které zahrnuje nejvíce podobné výrobky.*
5. *Kromě uvedených ustanovení se na zboží uvedené níže aplikují následující pravidla:*
  - a) *Pouzdra pro fotografické přístroje, hudební nástroje, zbraně, rýsovací a kreslicí přístroje a nástroje, náhrdelníky a podobné schránky speciálně tvarované nebo upravené pro vložení určitého výrobku nebo soupravy (sady) výrobků, vhodné k dlouhodobému používání a předkládané s výrobky, pro něž jsou určeny, se zařazují s těmito výrobky, jestliže jsou s nimi obvykle prodávány. Toto pravidlo se však nevztahuje na schránky, které dávají celku podstatné rysy.*
  - b) *Ve smyslu ustanovení pravidla 5 a) se obaly, v nichž je zabalené zboží, zařazují s tímto zbožím, jsou-li obvykle používány pro balení tohoto druhu zboží.*
6. *Pro právní účely je zařazování zboží do položek určitého čísla stanoveno zněním těchto položek a poznámkami k těmto položkám, přičemž se tím rozumí, že srovnávání mohou být jen položky stejné úrovně. Pro účely tohoto pravidla se rovněž uplatňují příslušné poznámky ke třídě a kapitole, není-li stanoveno jinak.“ [2, s. 280]*

## 1.2 Celní řízení a zastupování v celním řízení

Celní řízení je druh správního řízení, v jehož rámci je uplatňován celní dohled. Celního řízení se na jedné straně účastní celní orgán a na druhé straně deklarant nebo jeho zástupce. Celní řízení je zahajováno podáním celního prohlášení a případně předložením zboží k provedení kontroly. Celní prohlášení podává deklarant nebo jeho zástupce.

Výstupem celního řízení je rozhodnutí celního orgánu, kterým je předloženému zboží přiděleno navržené celně schválené určení, nebo je propuštěno do navrženého celního režimu, případně je ukončen režim, ve kterém se zboží nachází. Obsahem rozhodnutí je stanovení podmínek dalšího nakládání se zbožím. Součástí rozhodnutí může být vyměření celního dluhu. Vyměřený celní dluh musí být v případě propuštění zboží do volného oběhu, neprodleně uhrazen. V případě odkladu platby celního dluhu musí být tato platba zajištěna vhodným záručním nástrojem, tj. bankovní zárukou. To stejné platí i v případě, že jeho vyměření je součástí propuštění zboží do režimu s **ekonomickým účinkem** a je spojeno s podmíněným odkladem jeho platby.

Deklarant je v celním kodexu definován v čl. 2 odst. 18 jako osoba, která činí celní prohlášení vlastním jménem, nebo osoba, jejímž jménem je celní prohlášení činěno a v čl. 64 celního kodexu, podle kterého může celní prohlášení učinit každá osoba, která může příslušnému celnímu úřadu předložit předmětné zboží nebo zajistit jeho předložení se všemi doklady, jejichž předložení je nezbytné pro použití předpisů upravujících celní režim, do kterého je zboží navrženo v celním prohlášení.

Deklarant může být v celním řízení zastoupen jinou osobou, a to na základě zmocnění (plné moci). Podle způsobu zmocnění to může být:

Zastoupení přímé, kdy zástupce deklaranta (ve většině případů speditér) jedná v rámci celního řízení jménem deklaranta (firmy) a na jeho účet. Adresátem rozhodnutí celního orgánu a plátcem celního dluhu je deklarant. Za včasnost, přesnost a úplnost podání celního prohlášení odpovídá celním orgánům deklarant (firma), protože celní prohlášení je podáváno jeho jménem.

Přímý zástupce za vykonané úkony sice vůči celním orgánům není odpovědný, nicméně je však odpovědný zastupovanému deklarantovi (firmě), a to v rozsahu obecné odpovědnosti za způsobené škody, v rozsahu smluvní odpovědnosti, která může být stanovena smlouvou mezi zastupovaným a přímým zástupcem.

Touto smlouvou, pro případ přímého zastoupení, může být, podle § 2430 nového občanského zákoníku, **příkazní smlouva**. Při pohledu do praxe je nutné upozornit na fakt, že většina firem se nechá, na základě plné moci, přímo zastoupit, nicméně nemá s přímým zástupcem uzavřenou výše uvedenou příkazní smlouvu. Toto nezodpovědné jednání vede ke značným problémům v případě zjištění nesrovnalostí v jednotném správním dokladu a následném vymáhání způsobené škody v podobě celního dluhu a dodatečného penále.

V rámci odpovědnosti vyplývající z přímého zastoupení může totiž zastoupený, v případě vzniklé škody, požadovat po přímém zástupci náhradu této prokázané škody. V tomto případě musí deklarant svému přímému zástupci prokázat, že zástupce nedodržel dispozice deklaranta, či jinak porušil ustanovení obsažená v uzavřené smlouvě, a tím způsobil zastupovanému škodu.

Zastoupení nepřímé, kdy zástupce deklaranta jedná v rámci celního řízení vlastním jménem. Adresátem rozhodnutí celního orgánu a plátcem celního dluhu je nepřímý zástupce deklaranta. Za včasnost, přesnost a úplnost podání celního prohlášení odpovídá nepřímý zástupce deklaranta, protože toto prohlášení podává vlastním jménem. Odpovědnost deklaranta (firmy) za výsledek jednání nepřímého zástupce je zmírněna jeho spoluúčastí na této odpovědnosti.

Pro nepřímé zastoupení se uzavírá **smlouva komisionářská** upravená § 2455 v novém občanském zákoníku. Solidárnost v odpovědnosti u nepřímého zastoupení znamená, že jakmile kterýkoliv ze spoluodpovědné dvojice nenaplní svůj díl odpovědnosti, padá tento díl automaticky na druhou spoluodpovědnou osobu. V případě nárokování úhrady způsobené škody musí deklarant svému nepřímému zástupci prokázat přímou souvislost mezi jednáním nepřímého zástupce a škodou vzniklou deklarantovi.

Z praxe vyplývá, že k nepřímému zastoupení dochází velice zřídka, poněvadž si nepřímý zástupce (ve většině případů speditér) uvědomuje, jak velké riziko toto nepřímé zastoupení obnáší.

Je nutné podotknout, že výše uvedené druhy zastoupení se použijí v případě, že si firma najme zástupce v celním řízení. Nicméně existuje i možnost, že se bude zastupovat sama. V tomto konkrétním případě jedná za firmu před celními orgány některý zaměstnanec firmy. Z nového občanského zákoníku nicméně vyplývá, že za firmu může jednat, ve všech věcech

v plném rozsahu pouze statutární orgán právnické osoby (firmy), proto je nutné na tohoto zaměstnance přenést pravomoc jednání za firmu. Provádí se to většinou **písemnou plnou mocí** vydanou a podepsanou statutárním orgánem firmy. Při řízení před celním úřadem musí zaměstnanec firmy své zmocnění jednoznačně prokázat. V případě, že zaměstnanec je řádně zmocněn k jednání před celním úřadem, **nese v plném rozsahu odpovědnost** vůči celním orgánům firma, tj. **zaměstnavatel**.

### **1.3 Celní režimy**

Celní režim vyjadřuje účel, pro který bylo zboží předloženo celnímu dohledu a bylo předmětem celního řízení. Celní úřad tedy rozhoduje o propuštění do celního režimu na základě návrhu. Je tedy na vývozci nebo dovozci (firmě), aby celnímu úřadu navrhl, do jakého celního režimu chce zboží propustit. Uvedená volba je pro dovozce či vývozce velmi důležitá, neboť jednotlivé režimy umožňují určitým způsobem nakládat se zbožím, proto by měl vývozce či dovozce volit takový celní režim, který mu umožní se zbožím nakládat zamýšleným způsobem.

Dalším významným kritériem při volbě celního režimu jsou fiskální dopady spojené s propuštěním zboží do celního režimu. Existují režimy, které jsou fiskálně neutrální, tzn., v souvislosti s propuštěním se clo vůbec nevyměruje a nevybírání, nebo je zboží částečně od cla osvobozeno, tzn., clo se vyměruje a vybírá v nižší výši. Zejména tedy dovozce by proto měl zvažovat, nejen, který z celních režimů mu umožní dosáhnout zamýšleného nakládání se zbožím, ale který pro něj bude současně fiskálně nejvýhodnější. V praxi se setkáváme s případy, kdy toto rozhodnutí se snaží, zejména kurýrní služby, rozhodnout za dovozce sami, s cílem co nejrychleji dopravit zboží na místo určení, bez ohledu na fiskální výhodnost pro dovozce.

Třetí významné hledisko při volbě celních režimů je rozsah uplatňování obchodně politických opatření. Při propuštění do některých režimů zboží obchodně politickým opatřením nepodléhá nebo jen v omezené míře.

**Volný oběh (VO)** je nejčastěji používaným celním režimem. Zboží získává propuštěním do tohoto celního režimu status Společenství. Z tohoto vyplývá, že po propuštění přestává být zboží pod celním dohledem a lze s ním volně nakládat. Propuštění zboží do celního režimu volný oběh zahrnuje stanovení a vybrání cla, podléhá-li propuštěné zboží clu a není-li od cla osvobozeno. Clu nepodléhá zboží, které je v celním sazebníku EU označeno za zboží bez cla.

Dále je nutno se zmínit o režimech s tzv. **ekonomickými (hospodářskými) účinky**. Tyto režimy slouží při dovozu zboží k podpoře hospodářských aktivit na území Společenství. Tyto režimy jsou alternativou k celnímu režimu volný oběh. Používají se tehdy, pokud z jejich provádění vyplývají držitelům režimu (dovozci) hospodářské výhody spočívající v oblasti platby cla, daní a poplatků souvisejících s dovozem zboží.

**Aktivní zušlechtovací styk (AZS)** - tento celní režim se může použít ve dvou různých systémech: v **podmíněném systému** a v **systému navrácení**. V podmíněném systému je umožněno, aby pro účely jedné nebo několika zušlechtovacích operací (tzn. opracování, zpracování, oprava, montáž, přizpůsobení jinému zboží, obnova, seřízení apod.) na celním území Společenství bylo použito zboží, které není zbožím Společenství a které má být vyvezeno zpět ve formě zušlechtěných výrobků<sup>10</sup>, aniž by **podléhalo dovoznímu clu** a obchodně politickým opatřením.

Zjednodušeně řečeno, lze režim v **podmíněném stavu** použít pro dočasný dovoz zboží, které není zbožím Společenství, k provedení zpracovatelských operací s tím, že po jejich provedení bude zpětně, ve formě zušlechtěných výrobků vyvezeno, a to vše bez vyměřování cla a bez uplatňování obchodně politických opatření. Použití tohoto režimu může být hospodářsky významné zvláště pro opravárenské podniky.

Je nutné říci, že do uvedeného režimu je možné propustit zboží jen na základě povolení celních orgánů, ve kterém se stanoví podmínky, za jakých bude režim použit. Určí se, jakým konkrétním zušlechtovacím operacím bude zboží podrobeno, stanoví se způsob identifikování dočasně dovezeného zboží v zušlechtěných výrobcích a hlavně se stanoví lhůta, ve které musí být zušlechtěné výrobky vyvezeny. Lhůta může být různá od 1 do 2 let ode dne propuštění zboží do režimu aktivního zušlechtění.

Zatímco aktivní zušlechtovací styk v systému navrácení spočívá v propuštění zboží do volného oběhu s vrácením nebo prominutím dovozního cla, kterému toto zboží podléhá, je-li vyvezeno z celního území Společenství ve formě zušlechtěných výrobků. Hlavním rozdílem je fiskální dopad na rozdíl od systému v podmíněném stavu, kde se clo vůbec nevyměřuje.

---

<sup>10</sup> Zušlechtěné výrobky = všechny produkty, které jsou výsledkem zušlechtovacích operací



Dále je nutné zdůraznit rozdíl v používání jednotlivých systémů. Podmíněný systém je možné použít tam, kde existuje od samotného počátku předpoklad, že zboží bude po provedení zušlechtěných operací vyvezeno a jiné ukončení režimu než zpětným vývozem není možné. Celní kodex to umožňuje jen ve výjimečných případech, v oblasti letectví se jedná především o čl. 544(c) prováděcího předpisu, který popisuje zjednodušený postup ukončení režimu AZS v podmíněném stavu, a to předložením osvědčení letové způsobilosti, viz str. 19. Naproti tomu systém navrácení se používá tam, kde po provedení zušlechtovacích operací není zřejmé, že zboží bude zpětně vyvezeno nebo je předpoklad, že část zušlechtěných výrobků zůstane na území Společenství.

**Pasivní zušlechtovací styk (PZS)** je upraven v čl. 145 až 160 Celního kodexu. Dá se říci, že je přesným opakem AZS, viz str. 24. Tento režim umožňuje, aby zboží Společenství bylo dočasně vyvezeno z celního území Společenství za účelem podrobení zušlechtovacím operacím a aby výrobky vzniklé z těchto operací, byly propuštěny do volného oběhu s úplným nebo částečným osvobozením od dovozního cla. U opravárenských podniků se tak děje v případě, že není možno provést např. dílčí opravu na celním území Společenství. I tento režim je možné použít pouze na základě zvláštního povolení celního úřadu se stanovením podmínek.

Úplné nebo částečné osvobození od cla při zpětném dovozu spočívá v tom, že se od částky dovozního cla na zušlechtěné výrobky propuštěné do volného oběhu odečte částka dovozního cla, které by bylo ke stejnému dni použitelné na dočasně vyvážené zboží v případě, že bylo dovezeno na celní území Společenství ze země, v níž byla provedena zušlechtovací operace.

**Režim dočasného použití (DP)** je upraven v čl. 137 až 144 Celního kodexu. Tento režim umožňuje, aby zboží, které není zbožím Společenství, bylo na území Společenství dočasně používáno, a to buď s úplným, nebo částečným osvobozením od dovozního cla.

Podmínkou je, že takové zboží má být vyvezeno zpět v **nezměněném stavu**, kromě běžného snížení jeho hodnoty v důsledku jeho opotřebení. Maximální doba DP je 24 měsíců. Nejpozději po jejím uplynutí musí být předmětné zboží vráceno nebo mu musí být přiděleno jiné celně schválené určení. Nesplňuje-li dovážené zboží podmínky pro přiznání **úplného osvobození** od cla, bude zboží propuštěno s **částečným osvobozením**. To je založeno na principu, že dovozní clo se vypočte a vyměří až při ukončení režimu ve výši, která odpovídá 3%

z „plného“ cla za každý započatý měsíc užívání. Jak už z názvu tohoto režimu vyplývá, tento režim má značný význam při používání dopravních prostředků a technických zařízení.

**Režim uskladňování v celním skladu** umožňuje skladovat v celním skladu<sup>11</sup> zboží, které není zbožím Společenství, aniž toto zboží podléhá dovoznímu clu nebo obchodně politickým opatřením. Tento režim je vhodné použít v situaci, kdy na území Společenství je dovezeno zboží, s kterým chce být dále na území Společenství obchodováno, v okamžiku dovozu však není znám ještě kupující nebo je zřejmé, že uzavření dalšího obchodu, např. kupní smlouvy, bude časově náročné. Do doby, než se zboží podaří prodat, tak může být propuštěno do režimu uskladňování zboží v celním skladu, který je celně neutrální, clo se tedy nevyměňuje. Teprve až se podaří obchod dojednat, může být zboží propuštěno do volného oběhu, tímto se docílí oddálení platby cla. Během uložení v celním skladu může zboží změnit majitele.

V podstatě lze říci, že celní režim uskladňování zboží v celním skladu umožňuje přiblížit placení cla co nejbližší k jeho skutečné spotřebě na území Společenství. Jeho úpravu můžeme nalézt v čl. 98 až 113 Celního kodexu. V letecké dopravě se jedná zejména o případy, kdy se jednotlivé díly letadel přemístí z výroby do celního skladu a jsou vyskladňovány v momentě, kdy dojde k poruše určitého dílu v letadle a je nutné tento díl co nejrychleji vyměnit.

**Režim přepracování pod celním dohledem** - tento celní režim umožňuje podrobit zboží, které není zbožím Společenství, na celním území Společenství takovým **operací**, které **změní jeho stav a vlastnosti**, aniž by podléhalo dovoznímu clu nebo obchodněpolitickým opatřením, a propustit do volného oběhu výrobky vzniklé z těchto operací s použitím pro ně platných dovozních cel.

Význam tohoto režimu spočívá ve skutečnosti, že na výrobky získané tímto povoleným přepracováním se vztahuje nižší dovozní clo, než na dovezené zboží. Dále lze tohoto režimu využít v případě, kdy dovozové zboží nespĺňuje některé technické normy, které jsou podmínkou pro jeho propuštění do režimu volného oběhu, a tímto přepracováním je může dodatečně doplnit.

---

<sup>11</sup> Celní sklad = jakékoliv místo schválené celními orgány, kde je zboží skladováno za předepsaných podmínek.

I do tohoto režimu je, stejně jako u režimu AZS, viz str. 24, možné zboží propustit jen na základě zvláštního povolení celních orgánů, které má obdobné obsahové náležitosti. Při rozhodování o tom, zda se takové povolení vydá, je však celními předpisy kladen zvýšený důraz na zkoumání dodržení tzv. hospodářských podmínek.

V souvislosti s tímto režimem je vhodné zdůraznit dva významné aspekty, kterými se tento režim odlišuje od AZS. Režim přepracování pod celním dohledem může být ukončen výhradně propuštěním zboží do volného oběhu a clo, které se v souvislosti s propuštěním zboží vyměřuje, je založeno na celních sazbách platných pro přepracované (nikoli dovezené) zboží. U režimu AZS v podmíněném systému je propuštění zboží do volného oběhu systémově zapovězeno, možné je jen ve výjimečných případech. Pokud je však v takových případech propuštění zboží do volného oběhu umožněno, vyměřuje se clo, bez ohledu na stupeň zpracování zboží, vždy podle sazeb, platných pro dovezené zboží v okamžiku dovozu, tedy v okamžiku, kdy bylo navrženo do režimu AZS. Právní úprava tohoto celního režimu je podrobně popsána v čl. 130 až 136 celního kodexu.

**Režim tranzitu** se člení na vnější a vnitřní tranzit. **Vnější tranzit** je upraven v čl. 91 až 97 Celního kodexu. V rámci tohoto režimu je možné přepravit zboží mezi dvěma místy na celním území Společenství bez uplatnění cla a obchodně politických opatření. Primárně je určen pro zboží, které není zbožím Společenství. O propuštění zboží do tohoto režimu rozhoduje celní úřad odesláním. Deklarant, který je v režimu tranzit nazýván hlavním povinným, je povinný předložit zboží ve stanovené lhůtě celnímu úřadu určení v nezměněném stavu. Režim vnějšího tranzitu je ukončen v momentě, kdy je zboží propuštěné do tohoto režimu s požadovanými doklady a předloženo celnímu úřadu určení. V této souvislosti je vhodné uvést, že se velmi často používá u dovozních operací při vstupu na celní území Společenství.

**Vnitřní tranzit** umožňuje přepravu zboží Společenství mezi dvěma místy nacházejícími se na celním území Společenství přes území třetí země beze změny jeho celního statusu. Tento režim je blíže popsán v čl. 163 až 165 Celního kodexu.

**Režim vývozu** je upraven v čl. 161 a 162 Celního kodexu a umožňuje, aby zboží Společenství opustilo celní území Společenství. Tento celní režim je rovněž nástrojem pro kontrolu exportu a dává možnost pro omezení či vyloučení vývozu zboží tam, kde existují určité

specifické zájmy státu a to v oblasti obchodu s předměty kulturní povahy a obchodu se zbožím a technologiemi dvojího užití.<sup>12</sup>

Režimy tranzitu a vývozu neposkytují držitelé režimu žádné hospodářské výhody a proto se jimi v této bakalářské práci dále nebudu zabírat.

## 1.4 Celní hodnota

Celní hodnotou dováženého zboží je převodní hodnota, to je cena, která byla nebo má být skutečně zaplacená za zboží prodané pro vývoz na celní území Evropského společenství včetně vedlejších výdajů vzniklých do prvního místa vstupu na celní území Společenství. [2 ]

Jedná se zejména o provize a odměny za zprostředkování, cena nádob a obalů (pokud jsou považovány za součást zboží a nejsou v ceně zboží zahrnuty), poplatky a příplatky (zejména nářadí, slévačské formy, design apod.), úhrada ceny licence vztahující se k dováženému zboží, hodnota celé části výnosu z jakéhokoliv pozdějšího prodeje, náklady na dopravu a pojištění až na místo prvního vstupu na celní území EU a v neposlední řadě výlohy za nakládání a manipulaci s dováženým zbožím.

Existuje celkem 6 způsobů stanovení celní hodnoty, obsažených v tzv. Kodexu celní hodnoty.

Jedná se o následující metody:

1. Metoda založená na převodní hodnotě dováženého zboží – je založena na zjištění ceny skutečně placené, používá se vždy přednostně.
2. Metoda založená na převodní hodnotě stejného zboží – jedná se o metodu založenou na zjištění ceny skutečně zaplacené za stejné zboží.
3. Metoda založená na převodní hodnotě podobného zboží – metoda je založena na zjištění ceny skutečně zaplacené za dovozené podobné zboží.
4. Metoda založená na jednotkové ceně – výchozí jednotkovou cenou je cena, za kterou se zboží dovážené, stejné nebo podobné prodává na volném trhu na celním území Společenství.
5. Metoda založená na hodnotě vypočítané – jedná se o zjištění celní hodnoty cestou kalkulace výrobních nákladů, režijních výloh, zisku, nákladů dopravy, pojištění apod.

---

<sup>12</sup> Zboží dvojího užití = je obchod se zbožím, které lze použít jak pro vojenský, tak i civilní účel

6. Metoda založená na rozumném hodnocení při použití vhodných prostředků – nejčastěji se, při realizaci této metody, využívá zejména informací z ceníků, katalogů a použije se jen tehdy, když všechny předchozí metody zklamaly.

Celní hodnota se určí jako součet:

- nákladů na materiál a výrobu nebo jiné zpracování, které jsou vynaloženy na produkci dováženého zboží nebo hodnoty těchto položek;
- částky pro zisk a všeobecné výdaje ve výši, kterou producenti v zemi vývozu obvykle zahrnují do prodejů zboží téže povahy nebo téhož druhu jako hodnocené zboží určené k vývozu do Společenství;
- nákladů na všechny položky uvedené v čl. 32 odst. 1 písm. e) Celního kodexu nebo jejich hodnoty (náklady na dopravu a pojištění dováženého zboží, náklady na nakládku, vykládku a manipulaci spojené s dopravou dováženého zboží až na místo, kde zboží vstupuje na celní území Společenství).

## **2 ANALÝZA PROBLEMATIKY UPLATŇOVÁNÍ CLA V LETECKÉM PRŮMYSLU**

### **2.1 Představení společnosti Honeywell**

Honeywell je nadnárodní společnost, se sídlem v USA. Byla založena v roce 1906 a v současné době zaměstnává přibližně 132 000 zaměstnanců po celém světě. Svým zákazníkům nabízí služby v těchto oblastech:

- **letectví,**
- **řešení pro automatizaci a řízení,**
- **speciální materiály,**
- **dopravní systémy,**
- **výzkum a vývoj.**

V dnešní době má firma v oblasti letectví zastoupení např. v 10 městech ve Velké Británii – 8 opravárenských závodů v Bournemouth, Basingstoke, Luton, Redditch, Boxgrove, Broadstairs, Feltham, Tewkesbury, 1 sklad v Hemel Hempstead a 1 výrobní závod v Yeovil, dále v Německu ve městě Raunheim, Maintal a Hamburg a v jiných zemích. V České republice je firma Honeywell zastoupena v Praze, kde se nachází administrativní centrum, dále v Brně, kde se nachází vývojové centrum a v Olomouci, kde se nachází výrobní závod na výrobu částí leteckých motorů. V Praze v současné době pracuje kolem 450 zaměstnanců z mnoha zemí celého světa. Jako administrativní centrum zastupuje oddělení nákupu, prodeje, podnikové finance, letecké inženýry či odborníky v oblasti práva, lidských zdrojů a v neposlední řadě také oddělení pro celní záležitosti, které zastupuje všechny pobočky v Evropě. Pro celkový přehled o všech pobočkách po celém světě uvádím v příloze podrobnou mapu.

V mé kompetenci jsou závody v Bournemouth, Yeovil a Hamburg. V těchto podnicích mám na starosti celní administrativu. Z těchto tří závodů se budu, v této části bakalářské práce, podrobněji věnovat opravárenskému podniku v Bournemouth. Závod v Bournemouth se nachází v blízkosti mezinárodního letiště a je orientovaný na opravy letecké techniky.

Opravy můžeme rozdělit na 3 samostatné kategorie:

- opravy proudových motorů – startovací systémy, ventily, potrubí

Obr. 3 Opravářské portfolio (části proudových motorů)



Zdroj: Interní materiály firmy

- opravy příslušenství do letadel – odvzdušňovací ventily, olejové chladiče, ventily proti námraze

Obr. 4 Opravářské portfolio (příslušenství do letadel)



Zdroj: Interní materiály firmy

- opravy dýchacího vybavení – kyslíkové systémy, klimatizace, výměníky tepla

Obr. 5 Opravářské portfolio (výměníky tepla)



Zdroj: Interní materiály firmy

Tato bakalářská práce bude zaměřena na řešení celních režimů v opravářském podniku v Bournemouth, konkrétněji na aplikaci režimu aktivního zušlechťovacího styku.

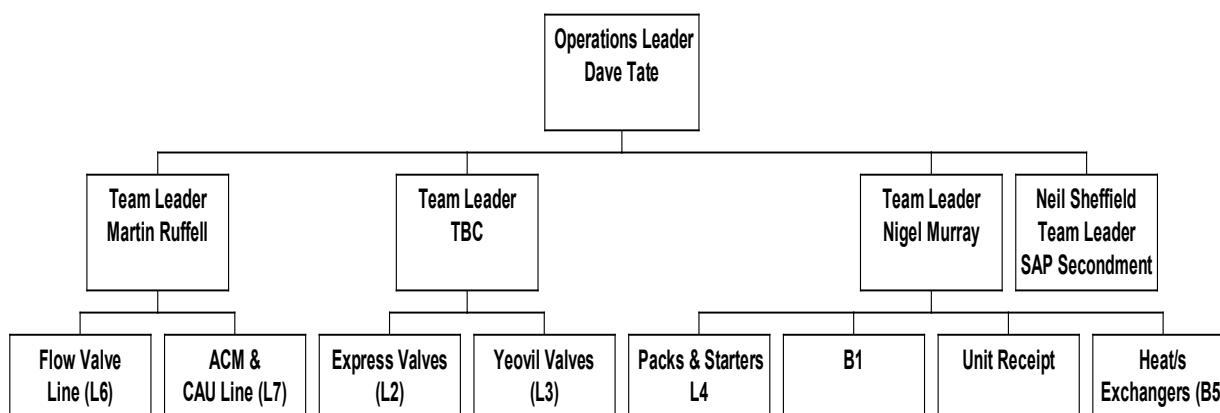
### Organizační struktura – management

Řediteli opravárenského závodu reportuje tým manažerů – podporující opravárenské činnosti (finanční, personální, manažer kvality, engineering manažer)

### Organizační struktura – operativa

Organizační struktura opravárenského závodu v Bournemouth je uvedena na následujícím schématu, viz obr. 6 . Vedoucímu operativy reportuje Team leader, který má na starosti jednotlivé kategorie oprav.

Obr. 6 Organizační struktura – operativa



Zdroj: Interní materiály firmy

## **2.2 Analýza stavu před zavedením úsporných opatření**

### **2.2.1 Kategorizace dovozních zásilek**

Dovozy opravárenského podniku v Bournemouth tvořil v roce 2012, z převážné části, materiál nutný pro jednotlivé opravy, jak je možné vidět na obr. 7 . Nicméně, jak již bylo zmíněno v první části této bakalářské práce, clo se vypočítává z celní hodnoty, kterou tvoří cena skutečně zaplacená za zboží, dále dopravné po první hranici EU a pojištění. Z toho vyplývá, že i když materiál nutný pro jednotlivé opravy tvoří větší podíl veškerých dovozů, tak clo zaplacené za poškozené díly, zaslané jednotlivými zákazníky (části leteckých motorů, výměníky tepla, klimatizace), bude podstatně vyšší z důvodu vyšší celní hodnoty než u spojovacího materiálu (šrouby, matičky, těsnění atd.).



Obr. 7 Kategorie dovozů

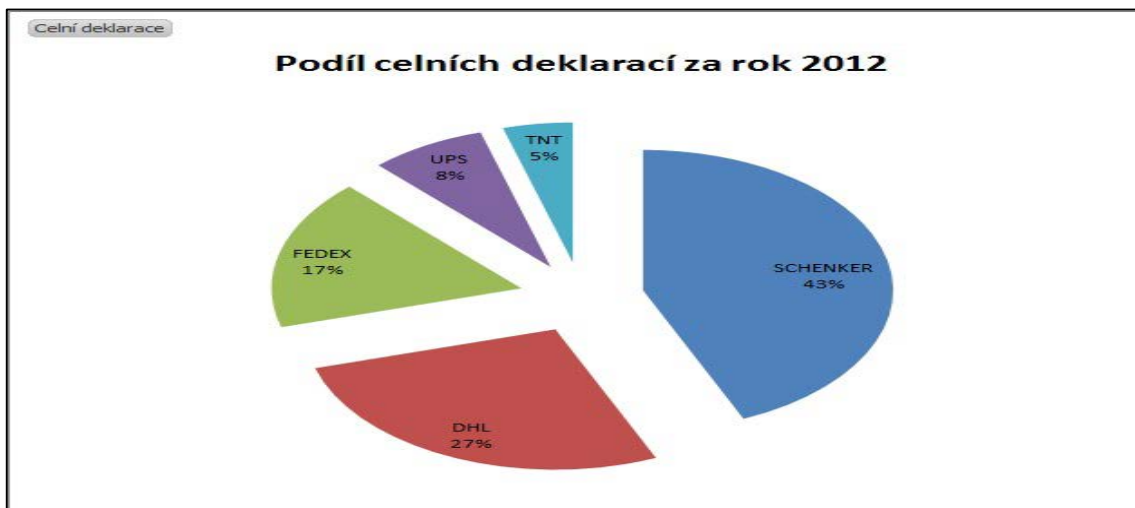


Zdroj: Interní materiály firmy

### 2.2.2 Celní zástupci

Jak vyplývá z obr. 8 bylo v roce 2012 nominováno 5 přepravců, kteří plnili zároveň úlohu celních zástupců. Mezi jednotlivými celními zástupci a opravárenským podnikem neexistovala žádná písemná smlouva o celním zastupování, pouze jednorázové plné moci. Tato situace nebyla optimální a poukazovala na fakt, že daný výrobní podnik neměl úplně pod kontrolou dovozy z tzv. třetích zemí (státy mimo EU).

Obr. 8 Podíl celních deklarací za rok 2012



Zdroj: Interní materiály firmy

Veškeré dovozní zásilky byly těmito celními zástupci proclívány do režimu volného oběhu, kdy docházelo k okamžité platbě cla. Získávání dovozních dat od těchto celních zástupců bylo velice komplikované a neexistovala jednotná forma. Tito celní zástupci, kteří byli zároveň přepravci daného zboží ve snaze doručit zboží na čas, nevěnovali celním formalitám příliš velkou vážnost a docházelo k velmi časté chybovosti v celních prohlášeních.

Tento fakt mohl znamenat do budoucna velké riziko, protože tito celní zástupci jednali v přímém zastoupení a nebyli tudíž plátcem celního dluhu. Celní hodnotu stanovovali na základě obchodních dokumentů, které doprovázely zásilku, a ve většině případů nenásledovali dovozní instrukce zasláné opravárenským podnikem.


### 2.2.3 Instrukce pro celního deklaranta

Celní agenda v opravárenském podniku v Bournemouth byla v kompetenci finančního oddělení, ale jednalo se pouze o doplňkovou činnost tohoto oddělení, nikoliv jeho primární činnost. Pracovníci v tomto oddělení měli tedy pouze částečnou znalost v oblasti celní problematiky, a tudíž byli často odkázáni jen na informace získané od jednotlivých speditérů (přepravců).

Opravárenský podnik v Bournemouth nebyl držitelem žádné formy zjednodušených postupů uplatňovaných u režimu volného oběhu. Dovozní instrukce (viz obr. 9) posílal

elektronickou formou přes email pro každou jednotlivou dovozní zásilku určeným celním zástupcům, viz str. 34. Tento proces byl velice náročný a v mnoha případech se stávalo, že celní zástupce neobdržel instrukce včas a docházelo ke zpoždění při doručení zásilek do místa určení a dodatečným nákladům, např. za skladování zboží.

Obr. 9 Dovozní instrukce pro celního zástupce

<b>FAX TRANSMISSION – Engines, Systems &amp; Services</b> Honeywell Aerospace Yeovil Bunford Lane, Yeovil Somerset BA20 2YD UK							
Please follow carefully the instructions below. (Call if you did not receive all pages, or if document is illegible)							
<b>To:</b> IMPORTS <b>AGENT:</b> UPS <b>Fax Number:</b> <b>Phone No:</b> <b>REFERENCE</b> 541328149T <b>AWB</b> 541328149T <b>Value for Customs</b> 7,443.00 USD		<b>From:</b> <b>Fax No:</b> <b>Phone No:</b> <b>Email:</b> <b>ENTRYDATE</b> 12/04/2011 <b>HAY Reference</b> 222673 <b>CPC</b> 4000000 <b>IPR</b> Deferment No 8892645					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tariff No:</th> <th>Value for Customs</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>84195000.90</td> <td>7,443.00</td> </tr> </tbody> </table>		Tariff No:	Value for Customs	84195000.90	7,443.00	<b>Customs Consignee</b> Honeywell Aerospace Yeovil Bunford Lane YEOVIL Somerset BA20 2YD  <b>EORI No.</b> GB 798 0328 90 000 <b>Branch Identifier No HAY</b> 003 <b>Branch Identifier No HAB</b> 004	
Tariff No:	Value for Customs						
84195000.90	7,443.00						
<b>Deliver to:</b> Honeywell Aerospace Yeovil Receiving Wharf Bunford Lane YEOVIL Somerset BA20 2YD		<b>Local Officer</b> H.M. Revenue & Customs CITE X Authorisations Custom House Clayton Street Avonmouth BS11 9DX					

Zdroj: Interní materiály firmy

Opravárenský podnik si vedl interní evidenci dovozních zásilek a zaznamenával tyto údaje:

- a) identifikační číslo,
- b) kód odesílatele,
- c) hodnota faktury,
- d) sazební zařazení,
- e) dopravce,
- f) celní režim,
- g) datum dovozu.

Spolu s touto evidencí dostával opravárenský podnik ještě, od jednotlivých celních zástupců, přehledy o dovozních zásilkách. Každý celní zástupce zaznamenával své vlastní údaje, které se ale vzájemně neshodovaly.

#### **2.2.4 Dovozní clo před zavedením úsporných opatření**

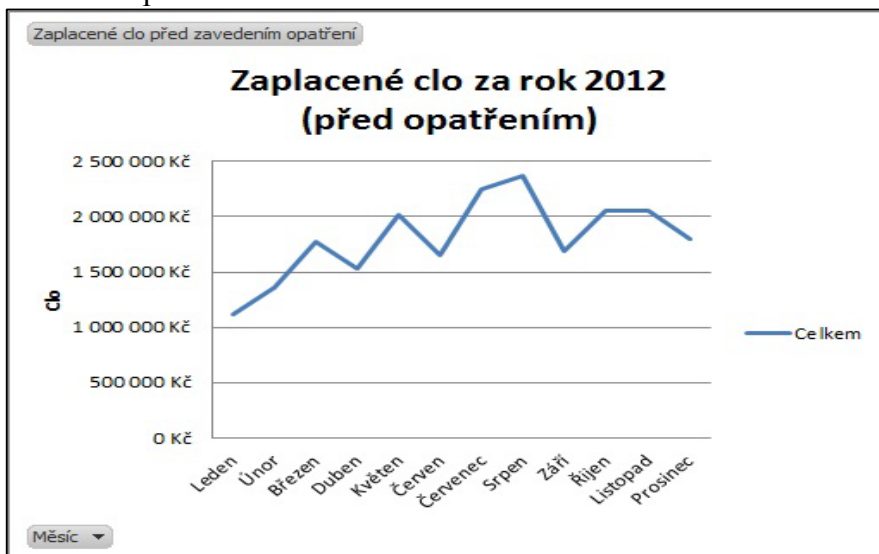
Z níže uvedené tab. 1 vyplývá, že průměrná měsíční platba cla činila po zaokrouhlení přibližně 1 800 000 Kč. Tato částka je nákladová položka, která se v konečném důsledku promítne do celkové ceny za opravu vadných dílů.

Tab. 1 Zaplacené clo za rok 2012

<b>Měsíc</b>	<b>Clo</b>
<b>Leden</b>	1 115 491 Kč
<b>Únor</b>	1 364 106 Kč
<b>Březen</b>	1 773 958 Kč
<b>Duben</b>	1 531 141 Kč
<b>Květen</b>	2 016 298 Kč
<b>Červen</b>	1 648 348 Kč
<b>Červenec</b>	2 244 891 Kč
<b>Srpen</b>	2 365 323 Kč
<b>Září</b>	1 693 082 Kč
<b>Říjen</b>	2 049 478 Kč
<b>Listopad</b>	2 051 888 Kč
<b>Prosinec</b>	1 798 129 Kč
<b>Celkem</b>	21 652 132 Kč

Zdroj: Interní materiály firmy

Obr. 10 Zaplacené clo v roce 2012



Zdroj: Interní materiály firmy

## 2.2.5 Bankovní záruka pro dovozní operace

Opravárenský podnik nebyl držitelem vlastní bankovní záruky. K proclívání zásilek do volného oběhu používal bankovní záruky nominovaných celních zástupců. Tato služba je ze strany celních zástupců ve většině případů zpoplatněna a sazba za tuto službu se pohybuje v rozmezí od 2 do 2,5 % a vypočítává se ze zaplaceného cla + dovozní DPH. V našem případě budeme dále uvažovat pouze zaplacené clo.

Z toho vyplývá, že pokud celkové zaplacené clo v roce 2012 činilo po zaokrouhlení 21 650 000 Kč a budeme uvažovat horní hranici sazby 2,5 %, tak provize za využití bankovní záruky celních deklarantů za rok 2012 činila přibližně 540 000 Kč, což jsou v tomto případě další dodatečné náklady.

## 2.3 Zhodnocení situace po zavedení úsporných opatření

### 2.3.1 Management celního zástupce

V případě režimu aktivního zušlechťovacího styku, dále jen AZS, je nutné mít ucelený přehled o veškerých dovozních a také vývozních zásilkách. Z tohoto důvodu bylo nutné zvolit jediného celního zástupce. Při výběru celního zástupce pro uplatňování režimu AZS bylo nutné brát zřetel na jeho zkušenosti s proclíváním do tohoto režimu. Bylo dobré zvolit takového

celního zástupce, který se bude zabývat pouze touto činností. V praxi se totiž vyskytují případy, kdy celní zástupce vykonává zároveň služby přepravce zboží, což nevede k optimálním výsledkům.

Pro naše účely bude celní zástupce jednat v přímém zastoupení a bude tedy nutné s ním uzavřít **mandátní smlouvu**, jak již bylo popsáno v první části této bakalářské práce. V této mandátní smlouvě bude určeno, za jakých podmínek bude celní zástupce vykonávat tuto činnost a také penále za nesplnění těchto podmínek.

Dále bylo nutné určit formu měsíčních přehledů dovozních a vývozních zásilek. V obou případech bylo nutné získat následující informace:

- a) dovozní reference,
- b) datum celní deklarace,
- c) číslo celní deklarace,
- d) dopravní dokument,
- e) jméno vývozce,
- f) jméno dopravce,
- g) číslo faktury
- h) hodnota na faktuře
- i) množství zboží,
- j) číslo dílu,
- k) sériové číslo dílu,
- l) sazební zařazení,
- m) celní režim,
- n) celní preference,
- o) incoterms,
- p) dopravné (*pouze u dovozu*),
- q) pojištění zásilky (*pouze u dovozu*),
- r) celní hodnota (*pouze u dovozu*),
- s) zaplacené clo (*pouze u dovozu*).

K určení správnosti proclívání zboží do režimu AZS bylo nutné provádět měsíční audity na základě dat, získaných od celního zástupce. V případě nesrovnalostí bylo nutné tyto chyby opravit a změnit informace v celním prohlášení. Z toho lze také odvodit, že bylo nutné nastavit klíčové ukazatele výkonnosti, tzv. KPI<sup>13</sup> celního zástupce a stanovit míru chybovosti podle strategie **Six Sigma**<sup>14</sup>, kterou společnost Honeywell uplatňuje. V tomto případě by úroveň kvality celního zástupce měla, podle teorie Six Sigma, dosahovat 99,997 %.

Pro stanovení míry chybovosti je nutné nastavit s celním zástupcem audit po propuštění zboží do daného celního režimu. V rámci auditu je nutné si zodpovědět tyto otázky:

- Byl zaznamenán správný dovozce?
- Byl zaznamenán správný původ zboží?
- Byla určena správná celní hodnota?
- Odpovídá množství kusů na celním prohlášení skutečnosti?
- Bylo použito správné sazební zařazení pro daný díl?
- Byl použit správný celní režim?

Všechny tyto údaje jsou klíčové pro výpočet cla při dovozu zboží. Audit celního zástupce by měl probíhat v měsíčním intervalu, protože jedině tak se zamezí nesprávným údajům v celním prohlášení a z toho vyplívajícím dodatečným nákladům, jako jsou penále od celního úřadu.

---

<sup>13</sup> KPI – je pomůcka pro měření výkonnosti, která se běžně používá k měření úspěšnosti aktivity organizace

<sup>14</sup> Six Sigma – strategie řízení, která si klade za cíl identifikovat a odstranit příčiny defektů v procesech výroby

### 2.3.2 Dovozní clo po zavedení úsporných opatření

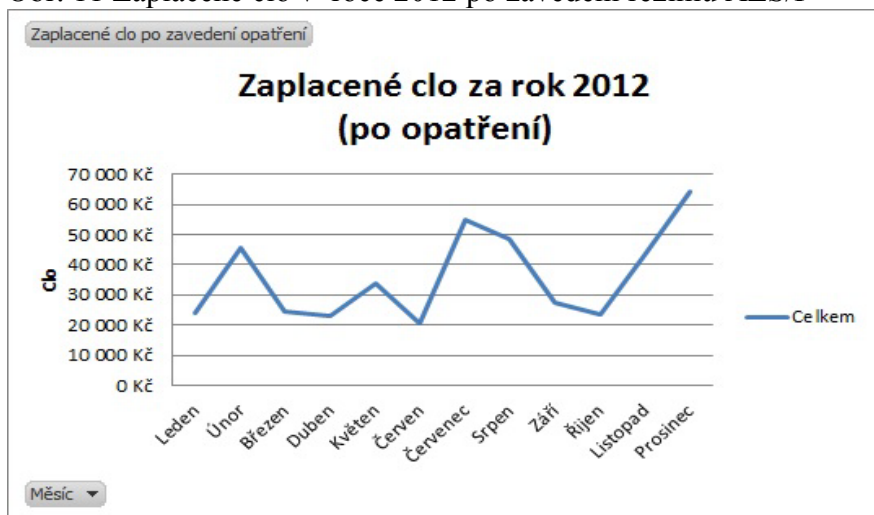
Z níže uvedené tab. 2 vyplývá, že po zavedení režimu AZS činila průměrná měsíční platba cla po zaokrouhlení přibližně 36 000 Kč.

Tab. 2 Zaplacené clo za rok 2012

Měsíc	Clo
Leden	24 079 Kč
Únor	45 654 Kč
Březen	24 543 Kč
Duben	23 266 Kč
Květen	33 950 Kč
Červen	20 342 Kč
Červenec	54 859 Kč
Srpen	48 736 Kč
Září	27 297 Kč
Říjen	23 632 Kč
Listopad	42 899 Kč
Prosinec	64 190 Kč
<b>Celkem</b>	<b>433 446 Kč</b>

Zdroj: Interní materiály firmy

Obr. 11 Zaplacené clo v roce 2012 po zavedení režimu AZS/P



Zdroj: Interní materiály firmy



### 3 VYHODNOCENÍ UPLATŇOVANÝCH PŘÍSTUPŮ V OBLASTI CLA A NÁVRHY NA MOŽNÉ ÚSPORY

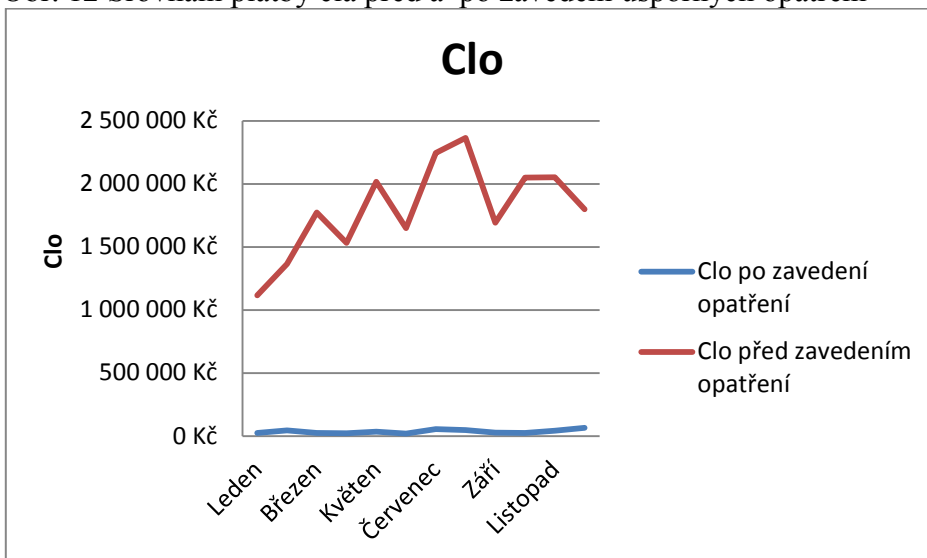
Hned v úvodu této kapitoly je nutné konstatovat, že pro úspěšný management cla je nutné pro tuto problematiku vytvořit samostatné oddělení v rámci podniku, které se bude zabývat pouze touto činností. Hlavním důvodem je fakt, že oblast cla je velice obsáhlá a vyžaduje podrobné znalosti z této problematiky.

#### 3.1 Vyhodnocení zavedených úsporných opatření

Podle grafu viz obr. 7, tvořily opravy poškozených dílů v roce 2012 téměř 40 % z celkového objemu dovozních zásilek. A právě pro tyto opravy bylo vhodné aplikovat režim AZS. Bylo nutné správně určit jednu z metod pro stanovení celní hodnoty, které jsou popsány v první části této bakalářské práce na str. 28.

Budeme-li předpokládat, že těchto 40 % oprav bylo propuštěno do režimu AZS v podmíněném stavu, činilo dovozní clo za rok 2012 celkově 433 446 Kč, viz tab. 2. Z toho vyplývá, že průměrná měsíční platba cla činila přibližně 36 000 Kč. V tomto případě se jednalo o celkovou roční úsporu v hodnotě přibližně 21 mil. Kč.

Obr. 12 Srovnání platby cla před a po zavedení úsporných opatření



Zdroj: Interní materiály firmy

## 3.2 Návrhy úsporných opatření pro podniky v leteckém průmyslu

Pro podniky podnikající v leteckém průmyslu navrhuji následující úsporná opatření:

- správný postup při sazebním zařazování zboží,
- aktivní zušlechťovací styk v podmíněném stavu,
- volný oběh s celní preferencí pro civilní letadla,
- volný oběh s celní preferencí pro armádní letadla,
- volný oběh s konečným použitím,
- vlastní bankovní záruka pro dovozní operace.

### 3.2.1 Správný postup při sazebním zařazování zboží

K minimalizaci chybovosti při sazebním zařazování je nutné stanovit správný postup. Před samotným sazebním zařazením je nutné znát odpovědi na základní zbožíznalecké otázky, kterými jsou:

- a) **co to je,**
- b) **z čeho to je,**
- c) **k čemu to je.**

Odpověď na tyto otázky umožní vyhledat v nomenklatuře příslušnou třídu a kapitolu. U takto určené třídy a kapitoly je nezbytné prostudovat úvodní poznámky, zda zařazované zboží není z této třídy či kapitoly vyloučeno. Poznámky ke třídám a kapitolám mohou upozornit na určité anomálie ve struktuře nomenklatury, kde sice existuje logický předpoklad, že určité druhy zboží by měly patřit právě do této třídy či kapitoly, avšak v nomenklatuře pro ně existuje speciálně vyhrazené místo v jiné třídě či kapitole. V rámci příslušné kapitoly je pak třeba vyhledat příslušné číslo harmonizovaného systému (dále jen HS) a v rámci tohoto čísla příslušnou položku HS. Přesný popis zboží a třídící kritéria pak umožní určit příslušnou podpoložku kombinované nomenklatury (dále jen KN). Platí pravidlo, že srovnávány mohou být pouze položky a podpoložky stejné úrovně. Není možné srovnávat znění určité položky se zněním podpoložky či naopak a nelze též srovnávat znění položek určitého čísla se zněním položek jiného čísla či srovnávat znění podpoložek jedné položky se zněním podpoložky jiné

položky. K orientaci položek a podpoložek v rámci čísla slouží systém odrážek uváděných za příslušným číselným kódem a před samostatným zněním položky a podpoložky.

Při sazebním zařazování zboží je pak bezpodmínečně nutné dodržovat zásady stanovené všeobecnými pravidly pro výklad kombinované nomenklatury, které jsou popsány v první části této bakalářské práce, viz str. 19.

Je známo, že subjekty, podnikající v oblasti mezinárodního obchodu, obvykle nevěnují pozornost faktu, zda dovážený produkt spadá pod podpoložku X nebo Y. Problémy nastávají v situaci, kdy dovozce dospěje k názoru, že dovážené zboží spadá pod podpoložku X, která je zatížena např. celní sazbou 4 % a příslušný celní úřad je názoru, že toto zboží spadá pod podpoložku Y zatíženou celní sazbou např. 8 %. Proces sazebního zařazování zboží je velice specializovaná, odborně náročná a složitá činnost s obrovským rizikem chybovosti. Odpovědnost za správné sazební zařazení zboží leží zcela na deklarantovi, tedy na osobě, která činí celní prohlášení vlastním jménem nebo jejímž jménem je celní prohlášení činěno.

V tomto případě se doporučuje vyškolit vlastního zaměstnance, případně najmout odborníka pohybujícího se v této problematice, který se bude výhradně věnovat této činnosti.

### **3.2.2 Aktivní zušlechťovací styk v podmíněném systému (AZS)**

Jak již bylo zmíněno v druhé části této bakalářské práce, opravárenský podnik v Bournemouth vyclíval v roce 2012 veškeré zásilky do režimu volného oběhu s následnou platbou cla. Tímto docházelo ke zvyšování nákladů na opravu nefunkčních leteckých dílů. Pro účely opravárenského podniku působícího v leteckém průmyslu lze využít celního režimu aktivního zušlechťovacího styku v podmíněném stavu, který je podrobněji popsán na str. 24.

### Povolení pro režim AZS

Jako každý celní režim s ekonomickým účinkem, musí být i režim AZS předem povolen celním úřadem. Je tedy nutné o toto povolení zažádat.

Žádost o povolení režimu AZS se předkládá písemně podle vzoru uvedeného v příloze č. 67 prováděcího předpisu k Celnímu kodexu Společenství. V České republice se jedná o formulář „**Žádost o povolení režimu aktivního zušlechtovacího styku**“, který je nutno vyplnit. V této žádosti je nutné vyplnit následující informace:

- 1) jméno a adresa žadatele, deklaranta a firmy,
- 2) doklady osvědčující právní způsobilost žadatele: výpis z obchodního rejstříku, osvědčení o registraci k daním, apod.,
- 3) druh zpracování nebo použití zboží,
- 4) doklady osvědčující uvedené skutečnosti (např. kontrakt),
- 5) technický popis zboží a zušlechtěných nebo přepracovaných výrobků,
- 6) technická dokumentace, výkresová dokumentace, technologické postupy, apod.,
- 7) kódy ekonomických podmínek podle přílohy č. 70 prováděcího předpisu k celnímu kodexu Společenství,
- 8) požadovaná lhůta pro ukončení režimu AZS,
- 9) navrhovaný úřad ukončení režimu AZS,
- 10) místo zpracování,
- 11) navrhované formalilty převodu.

Žádost se předkládá celnímu úřadu, který je příslušný místu, kde se uskutečňují zušlechtovací operace.

Celní úřad v povolení AZS stanoví pravidla, metody a postupy pro řádné provádění režimu, zejména způsob ztotožnění dovoзовého zboží, povinnost vedení příslušných evidencí. Celní úřad dále stanoví **lhůtu**, ve které musí být zušlechtěné výrobky vyvezeny nebo zpětně vyvezeny nebo jim musí být přiděleno jiné celně schválené určení. Tato lhůta může být případně, na základě odůvodněné žádosti, prodloužena.

Při ukončování režimu AZS bude nutné podat celní prohlášení na ukončení režimu AZS, tj. celní prohlášení na zpětný vývoz po režimu AZS (tzv. **režim 31 51**). Ve většině případů bude celní úřad požadovat měsíční výkaz takto ukončených celních prohlášení. Je nutné zmínit, že tento výkaz je klíčem k úspěchu celého režimu AZS. Pokud nedojde ke zpětnému vývozu v období, které je stanoveno v povolení režimu AZS, je nutné navrhnout jiný celní režim, což bývá ve většině případů režim volného oběhu. V tomto případě dochází k dodatečné platbě cla stanovené z celní hodnoty v momentě aktuálního dovozu zboží.

Z toho vyplývá nutnost stihnout opravu leteckých dílů v rámci stanovené doby, případně v dostatečném předstihu zažádat celní úřad o prodloužení této doby. Jinak se režim AZS v podmíněném stavu míjí účinkem. Další nutnou podmínkou pro správné nastavení režimu AZS je zvolení stejného celního zástupce jak pro dovozní, tak i pro vývozní operace, jen v tomto případě je možné získat ucelený přehled o celkovém pohybu zboží a tím zajistit správné ukončení režimu AZS. Vzhledem k tomu, že bude nutné propojit oba výkazy jak vývozní, tak dovozní, doporučuje se zvolit jednotnou referenci. Ve většině případů se v leteckém průmyslu používá kombinace čísla leteckého dílu a jeho sériového čísla. Jen tak je možné ztotožnit obě operace a poskytnout celnímu úřadu ucelený přehled o řádně ukončeném režimu AZS.

V režimu AZS bude dále vhodné uplatnit zjednodušené postupy, a to za použití neúplného celního prohlášení, při propuštění do režimu AZS. V tomto případě bude nutné vyplnit „**Žádost o povolení používat zjednodušené postupy**“.

V této žádosti je nutné vyplnit následující informace:

- 1) jméno a adresa žadatele, EORI (Economic Operator Registration Identification)
- 2) zjednodušený postup,
- 3) oprávněný hospodářský subjekt,
- 4) místo vedení hlavního účetnictví,
- 5) dodatkové tiskopisy,
- 6) záznamy pro postup,
- 7) druh zboží,
- 8) celní režim,
- 9) druh zjednodušeného celního prohlášení.

Jednotné povolení pro zjednodušené postupy, tzv. **neúplné celní prohlášení**, umožňuje propustit zboží do schváleného režimu za použití alternativních údajů, tedy zjednodušených dokladů. Následně musí být ve vymezeném období předloženo doplňkové celní prohlášení.

Výše uvedená žádost se podává v členském státě, kde je vedeno hlavní účetnictví žadatele, včetně veškeré dokumentace a záznamů, kde je prováděna alespoň část operací, na kterou se má jednotné povolení vztahovat.

### **3.2.3 Volný oběh s celní preferencí pro civilní letadla**


Další možností, jak dosáhnout úspor v oblasti cla v leteckém průmyslu, je použití tzv. **celní preference**.

V této souvislosti je vhodné zmínit, že konkrétně v oblasti letecké dopravy existuje **nařízení Rady (ES) č. 1147/2002** ze dne 25. června 2002, které dočasně pozastavuje všeobecné sazby cla společného celního sazebníku pro některé zboží dovážené s **osvědčením letové způsobilosti**<sup>15</sup>, viz obr. 13.

---

<sup>15</sup> EASA FORM 1 – vydává úřad pro civilní letectví v EU

Obr. 13 Osvědčení o letové způsobilosti

1. Approving National Aviation Authority/Country: FAA/UNITED STATES		<b>AUTHORIZED RELEASE CERTIFICATE</b> FAA Form 8130-3, AIRWORTHINESS APPROVAL TAG				3. Form Tracking Number: R251-59	
4. Organization Name and Address: Repairtech International, Inc. 16134 Saticoy Street Van Nuys, California 91406 USA		Repair Station Number WW2R281L				5. Work Order/Contract/Invoice Number: 4205380876	
6. Item:	7. Description:	8. Part Number	9. Eligibility:*	10. Quantity	11. Serial/Batch Number:	12. Status/Work:	
1	Stator	3502104-14	N/A	1	R251-59	REPAIRED	
<p>13. Remarks: Repair Remove/Replace Vanes and Shroud per Repairtech Spec 203-4 Rev C, Dated 10/20/10 Remove/Replace Shroud per Repairtech Spec. 203-1 Rev NC, Dated 02/01/01</p> <p>Full details of work carried out can be traced using Order 49632</p> <p>Exchange Information: This item was not exchanged *Per EASA requirement for DER repairs, ED decision 2004/04/CF and 2007/001/CF apply. *Certifies that the work specified in block 1213 was carried out in accordance with EASA part 145 and with respect to that work the aircraft component is considered ready for release to service under EASA part 145 certificate number: EASA 145.4923.</p>							
15. Certifies the items identified above were manufactured in conformity to: <input type="checkbox"/> Approved design data and are in condition for safe operation. <input type="checkbox"/> Non approved design data specified in Block 13.				19. <input checked="" type="checkbox"/> 14 CFR 43.9 Return to Service <input checked="" type="checkbox"/> Other regulation specified in Block 15 Certifies that unless otherwise specified in block 13, the work identified in Block 12 and described in Block 13 was accomplished in accordance with Title 14, Code of Federal Regulations, part 43 and in respect to that work, the items are approved for return to service.			
15. Authorized Signature:		16. Approval/Authorization No.:		20. Authorized Signature:		21. Approval/Certificate No.:	
						WW2R281L	
17. Name (Typed or Printed):		18. Date:		22. Name (Typed or Printed): Steven A. Shea		23. Date (m/d/y): Nov/06/2013	
<b>User/Installer Responsibilities</b>							
<p>It is important to understand that the existence of this document alone does not automatically constitute authority to install the part/component/assembly. Where the user/installer performs work in accordance with the national regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority of the country specified in Block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness accepts parts/components/assemblies from the airworthiness authority of the country specified in Block 1. Statements in Blocks 14 and 19 do not constitute installation certification. In all cases, aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.</p>							

Zdroj: <http://www.google.cz/img?hl=cs&tab=wi>

Pozastavení je podmíněno předložením originálu osvědčení letové způsobilosti celním orgánům v momentě, když je zboží předloženo k celnímu prohlášení pro propuštění do režimu volného oběhu. Pokud nelze originál předložit, je pozastavení podmíněno přiložením prohlášení, podepsaného prodejcem dotyčného zboží na obchodní faktuře, viz obr. 14.

V praxi se většinou stává, že odesílatel uloží dotyčný certifikát spolu se zbožím a v momentě předložení zboží k proclení není k dispozici. V těchto případech je nutné zmínit, že se postupuje běžným způsobem, to znamená, že dojde k vypočtení a zaplacení cla. Až po obdržení zásilky příjemcem, je možné tento certifikát předložit celnímu úřadu a zpětně žádat o navrácení cla. O navrácení cla je možné žádat celní úřad až **3 roky zpětně**, podle článku **236, odstavec 2 celního kodexu Společenství**.

Pokud mají celní orgány dobré důvody věřit, že osvědčení byla zfalšována, mohou si vyžádat stanovisko znalce vnitrostátních leteckých úřadů, a to na náklady dovozce.

Obr. 14 Prohlášení na obchodní faktuře

PŘÍLOHA				
A. Prohlášení týkající se obchodní faktury nebo dokladu, který je k uvedené faktuře připojen (čl. 2 odst. 1):				
Pro následující zboží uvedené na [této faktuře]/[faktuře č. .... ze dne ..... (1) byla vydána tato osvědčení letové způsobilosti společností uvedenou v kolonce 3, kterou zmocnil letecký úřad uvedený v kolonce 4 země uvedeně v kolonce 5.				
Číslo faktury	Číslo osvědčení letové způsobilosti	Společnost, která vydala osvědčení	Letecký úřad, který udělil oprávnění	Země
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
B. Text, který má být uveden v kolonce 44 jednotného správního dokladu (čl. 2 odst. 2 a 3):				
„Dovoz s osvědčením letové způsobilosti“.				

Zdroj: příloha nařízení Rady (ES) č. 1147/2002 [12]

Osvědčení letové způsobilosti pro výrobky letadlové techniky může být vydán, jestliže tyto výrobky vyhovují k datu vystavení Osvědčení následujícím požadavkům:

- a) nové výrobky letadlové techniky jsou shodné se schválenými konstrukčními údaji a jsou ve stavu vhodném pro bezpečný provoz,
- b) použité výrobky jsou ve stavu po provedené generální opravě nebo po opravě takového rozsahu, který je přijatelný pro letecký úřad státu dovozu.

### 3.2.4 Volný oběh s celní preferencí pro armádní letadla

V případě armádní letecké dopravy existuje **nařízení Rady (ES) č. 150/2003**, které pozastavuje dovozní cla pro některé zbraně a vojenskou výzbroj. Toto nařízení se vztahuje na dovoz zboží uvedeného v příloze I a II tohoto nařízení s podmínkou, že je **používáno ozbrojenými silami členského státu** za účelem ochrany územní celistvosti členského státu nebo k účasti na mezinárodních operacích, např. k ochraně příslušníků členských států Evropské unie před vojenskými nepokoji. Dále se toto nařízení vztahuje i na opravy, renovace nebo údržby



tohoto zboží a také na zboží dovezené pro účely odborného výcviku nebo ke zkoušení tohoto zboží.

Pozastavení je podmíněno předložením osvědčení, které je vydané příslušným orgánem členského státu, jehož ozbrojeným silám je dotyčné zboží určeno. Vzor tohoto osvědčení je uveden v příloze III tohoto nařízení a předkládá se celním orgánům dovážejícího členského státu spolu s dotyčným zbožím.

Obr. 15 Osvědčení o vojenské výzbroji

OSVĚDČENÍ VYDANÉ PŘÍSLUŠNÝM ORGÁNEM	
<b>EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ</b>	
1. Číslo a datum veřejné zakázky	<b>OSVĚDČENÍ O VOJENSKÉ VÝZBROJI</b> č. <span style="float: right;">ORIGINÁL</span>
2.1. Dovozce (úplný název a adresa včetně členského státu)	3. VYDÁVAJÍCÍ ORGÁN (předtištěno)
2.1. Příjemce (úplný název a adresa včetně členského státu)	
<b>POZNÁMKY</b>	
A. Originál a kopii tohoto osvědčení je třeba předložit při propuštění zboží do volného oběhu.	
B. Příslušný celní úřad či jiný oprávněný úřad musí uchovat kopii tohoto osvědčení, potvrdit originál a vrátit jej orgánu, který osvědčení vydal.	
5. Značky a čísla — Počet a druh nákladových kusů — Číslo zboží veřejné zakázky	6. Kód KN (4-místný)
	7. Hrubá hmotnost (kg)
5. Značky a čísla — Počet a druh nákladových kusů — Číslo zboží veřejné zakázky	6. Kód KN (4-místný)
	7. Hrubá hmotnost (kg)

Zdroj: <http://eur-lex.europa.eu> [6]

### 3.2.5 Volný oběh s konečným použitím

V případě civilní letecké dopravy existuje **nařízení Rady (ES) č. 1146/2002**, vycházející z **nařízení Rady (ES) č. 3050/1995**, které pozastavuje dovozní cla u řady výrobků určených pro **výrobu, údržbu a opravy letadel** o pohotovostní hmotnosti vyšší než 2000 kilogramů a pozemních letových trenažérů pro civilní použití.

Konečné užití je institut, který ve smyslu **čl. 21 Celního kodexu** ve spojení s **čl. 291 prováděcího nařízení** umožňuje, aby určité zboží, v našem případě díly do letadel, bylo sazebně zvýhodněno v důsledku způsobu, jakým s ním bude po propuštění do volného oběhu naloženo. V praxi to znamená, že dané díly skončí v civilním letadle.

Zvýhodněné sazební zacházení nebo uplatnění snížené nebo nulové celní sazby je vždy založeno právním předpisem Společenství. Mezi takové základní předpisy patří celní sazebník, nařízení o tarifních suspenzích a nařízení, kterým se zavádí celní kvóty.

Pokud celní orgány chtějí uplatnit celní dohled ve smyslu **čl. 300 odst. 1 druhý pododstavec prováděcího nařízení**, musí to stanovit v povolení, včetně délky trvání tohoto dohledu.

V TARICU jsou výhradně vymezeny kódy, které umožňují propuštění zboží do volného oběhu s konečným užitím, jak je možné vidět na obr. 16.

Obr. 16 TARIC EU – konečné použití

7318 13	- - Háky se závětem a šrouby s okem	
7318 14	- - Závitožezné šrouby	
7318 15	- - Ostatní šrouby a svorníky (maticové šrouby), též s jejich maticemi nebo podložkami	
7318 15 10	- - - Soustružené z tyčí, prutů, profilů nebo z drátů, o plném průřezu, s tloušťkou díku nepřesahující 6 mm	
	- - - Ostatní	
7318 15 20	- - - - Pro upevňování konstrukčních materiálů železničních tratí	
	- - - - Ostatní	
	- - - - - S hlavou	
	- - - - - - Se zářezem a příčným vybráním	
	- - - - - - S hlavou se šestihlanným otvorem	
	- - - - - - S šestihlannou hlavou	
7318 15 90	- - - - - Ostatní	
	- - - - - - Samosvorné svorníky (maticové šrouby) a matice (typu "Hi-Lok")	
	- - - - - - Ostatní	
	- - - - - - Pro použití v určitých typech letadel	
7318 15 90 61 ▼	- - - - - - Z nerezavějící oceli	
ERGA OMNES (ERGA OMNES)		
->	Celní sazba pro třetí země (01-01-2005 - ) : <b>3,70 %</b>	R2261/98
->	Všeobecná suspenze pro konečné použití (01-02-2009 - ) : <b>0 %</b> (EU001) (EU002)	R3050/95
	[Skrýt podmínky]	
B1	Předložení osvědčení/licence/dokumentu <b>N 990</b>	Aplikuj uvedenou celní sazbu
B2	Předložení osvědčení/licence/dokumentu	Deklarování položky není povoleno

Zdroj: <http://ec.europa.eu> [4]

Žádost o povolení propuštění zboží do volného oběhu s nulovou sazbou dovozního cla na základě svého konečného použití, se podává písemně na tiskopisu, který je uveden v příloze 67 prováděcího nařízení.

Povolení konečného užití může být uděleno pouze dovozci, který podle čl. 293 odst. 1 písm. b) prováděcího nařízení:

- a) sám zcela přidělí zboží předepsané konečné užití,
- b) částečně přidělí zboží předepsané konečné užití a částečně zpracované zboží přesune jinému držiteli povolení konečného užití
- c) sám neprovádí žádné operace v rámci konečného užití, ale pouze zboží distribuuje k jiným držitelům povolení, kteří poté zboží přidělí předepsané konečné užití.

Žádost se podává u celního úřadu, který je místně příslušný místu, kde je vedena hlavní účetní agenda žadatele nebo u celního úřadu, který je místně příslušný místu, kde je zboží předáno ke stanovenému účelu použití. Zboží propuštěné do volného oběhu z důvodu jeho konečného použití zůstává pod celním dohledem a tento celní dohled končí prokázáním, že zboží dosáhlo předepsaného zvláštního použití. Případně vyvezením, zničením, nebo použitím k jinému účelu a dlužné clo je uhrazeno.

### **3.2.6 Vlastní bankovní záruka pro dovozní operace**

Pro získání bankovní záruky se vychází z **Celního zákona č. 13/1993 Sb. podle § 258**, který stanovuje, že zajištění celního dluhu soubornou jistotou může celní úřad povolit na žádost dlužníka. Žádost o povolení se podává písemně a musí obsahovat veškeré údaje, které jsou stanoveny celním úřadem. V případě kladného vyřízení žádosti vydá celní úřad tzv. **osvědčení o souborné jistotě**.

Soubornou jistotu lze použít k zajištění celního dluhu a uživatel souborné jistoty odpovídá za to, že celní dluh nepřekročí zaručenou částku. V případě překročení zaručené částky je uživatel povinen informovat celní úřad, který soubornou jistotu vydal.

Celní úřad je oprávněn odejmout povolení v případě, že uživatel souborné jistoty neplní řádně a včas své povinnosti nebo o odejmutí povolení požádal. Celní úřad je povinen vydat rozhodnutí do **60 dnů od zahájení řízení**.

Vyhláška Ministerstva financí č. 421/2012 stanovuje, při kterých operacích může být celní dluh zajištěn soubornou jistotou.

Soubornou jistotu je možné používat k zajištění celního dluhu pro více případů najednou a opakovaně, což pro uživatele představuje velice zajímavou a efektivní formu zajištění celního dluhu. Je to dáno hlavně tím, že uživatel již nemusí u každého jednotlivého případu žádat o to, aby celní úřad vydal povolení, že jím navrhovaná osoba se může stát ručitelem. Uživatel pouze předloží osvědčení o souborné jistotě v jiných operacích než v režimu tranzit.

Z výše uvedeného vyplývá, že není nutné využívat služeb celního zástupce pro zajištění celního dluhu a tím může dojít ke značné úspoře dodatečných nákladů, v našem případě 540 000 Kč, které bylo nutné zaplatit za využívání bankovní záruky nominovaných celních deklarantů uvedené ve druhé části této bakalářské práce.

## ZÁVĚR

Po odeznění dluhové ekonomické krize se stále více podniků v leteckém průmyslu snaží co nejvíce minimalizovat náklady. Jedním z těchto nákladů je clo za dovozní operace, které tvoří jejich významnou část.

Řada firem v dnešní době nepřikládá dovoznímu clu velkou pozornost a většinou se nechávají v celním řízení zastupovat na základě plné moci externími firmami (speditéry, dopravci), aniž by s nimi měly uzavřenou jakoukoliv smlouvu, ať už mandátní, či příkazní v případě přímého zastoupení nebo komisionářskou v případě nepřímého zastoupení.

I přes neustálé snahy o celosvětovou liberalizaci vzájemného obchodu jsou cla a obchodní bariéry obecně stále nezbytnou součástí obchodních politik jednotlivých států. Evropská unie funguje na základě celní unie, která znamená bezcelní pohyb zboží uvnitř společenství a společné vystupování navenek. Všech 28 členských států uplatňují jednotnou společnou obchodní politiku Evropské unie. Společná obchodní politika uplatňuje jak smluvní, tak i autonomní nástroje, které přímo a významně ovlivňují výši cel a průběh celního řízení na území Společenství.

Cílem této bakalářské práce bylo zprostředkovat detailní informace o clu a o možnostech, jak absolvovat celní řízení více či méně efektivně, s použitím ekonomických celních režimů, které vedou k úplnému prominutí cla nebo k oddálení jeho platby či získání částečné nezávislosti na celních zástupcích. V některých případech se totiž celnímu řízení nelze vyhnout, a to zejména při obchodování se třetími zeměmi.

Dále bylo nutné poukázat na fakt, že existují zjednodušené postupy v celním řízení, které značně urychlují celý proces celního řízení a tím nedochází k narušení dodavatelského řetězce. Jednoduché celní řízení je totiž základem vysoké konkurenceschopnosti podniků a vůbec země jako celku.

V dnešní době clo a celní řízení již nejsou zaměřena na fiskální stránku, ale jejich hlavním smyslem je chránit vnitřní trh od nekvalitního a nebezpečného zboží, které narušuje konkurenční prostředí uvnitř Evropské unie.

## POUŽITÁ LITERATURA

- [1] KLABOUCHOVÁ, Ivona. *Cla a původ zboží*. Praha: Polygon, 2002. ISBN 80-7273-067-3.
- [2] MATOUŠEK, Pavel a Lenka SABELOVÁ. *Clo*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-263-1.
- [3] GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ CEL. *Celní správa České republiky* [online]. Praha: Generální ředitelství cel, © 2009 [vid. 2014-03-08]. Dostupné z: <<http://www.cs.mfcr.cz>>
- [4] EVROPSKÁ UNIE. *Evropská komise* [online]. Brusel: Evropská unie, © 1995-2014 [vid. 2014-02-16]. Dostupné z: <<http://www.ec.europa.eu>>
- [5] CZECH TRADE. *BusinessInfo.cz-oficiální portál pro podnikání a export* [online]. Praha: Czech Trade, © 1997-2014 [vid. 2014-02-16]. Dostupné z: <<http://www.businessinfo.cz>>
- [6] EVROPSKÁ UNIE. *EUR-lex* [online]. Brusel: Evropská unie, © 1998-2014 [vid. 2014-02-16]. Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu>>
- [7] Zákon č. 13/1993 Sb., celní zákon ve znění pozdějších předpisů.
- [8] Nařízení rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství, ve znění pozdějších předpisů.
- [9] Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. 7. 1987, o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku.
- [10] Nařízení Komise č. 2454/93 ze dne 2. 7. 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č.2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství, ve znění pozdějších předpisů.
- [11] Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.
- [12] Nařízení Rady (ES) č. 1147/2002 ze dne 25. června 2002, kterým se dočasně pozastavují všeobecné sazby společného celního sazebníku pro některé zboží dovážené s osvědčeními letové způsobilosti.
- [13] Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

## **SEZNAM TABULEK**

Tab. 1 Zaplacené clo za rok 2012.....	36
Tab. 2 Zaplacené clo za rok 2012.....	40

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 TARIC EU.....	17
Obr. 2 Společný celní sazebník .....	18
Obr. 3 Opravárenské portfolio (části proudových motorů).....	31
Obr. 4 Opravárenské portfolio (příslušenství do letadel) .....	31
Obr. 5 Opravárenské portfolio (výměníky tepla) .....	31
Obr. 6 Organizační struktura – operativa .....	32
Obr. 7 Kategorie dovozů .....	33
Obr. 8 Podíl celních deklarací za rok 2012 .....	34
Obr. 9 Dovošní instrukce pro celního zástupce.....	35
Obr. 10 Zaplacené clo v roce 2012.....	37
Obr. 11 Zaplacené clo v roce 2012 po zavedení režimu AZS/P.....	40
Obr. 12 Srovnání platby cla před a po zavedení úsporných opatření .....	41
Obr. 13 Osvědčení o letové způsobilosti.....	47
Obr. 14 Prohlášení na obchodní faktuře .....	48
Obr. 15 Osvědčení o vojenské výzbroji.....	49
Obr. 16 TARIC EU – konečné použití .....	50



## SEZNAM ZKRATEK

<b>AZS/P</b>	Aktivní zušlechtovací styk v podmíněném stavu
<b>CÚ</b>	Celní úřad
<b>DPH</b>	Daň z přidané hodnoty
<b>DAN</b>	deferment account number bankovní záruka
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>EASA Form One</b>	Osvědčení letové způsobilosti
<b>EORI</b>	economic operator registration identification identifikační číslo obchodního subjektu
<b>GSP</b>	všeobecný systém preferencí
<b>HOS</b>	Honeywell operating system
<b>HS</b>	harmonizovaný systém
<b>JSD</b>	Jednotný správní doklad
<b>KPI</b>	key performance indicator klíčový ukazatel výkonu
<b>KN</b>	kombinovaná nomenklatura
<b>PZS</b>	Pasivní zušlechtovací styk
<b>TARIC</b>	Integrovaný celní sazebník Evropského společenství
<b>VO</b>	Volný oběh

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha č. 1 : Žádost o povolení celního režimu s hospodářským účinkem

Příloha č. 2 : Žádost o povolení režimu aktivního zušlechťovacího styku

Příloha č. 3 : Žádost o povolení používat zjednodušené postupy

Příloha č. 4 : Mapa závodů společnosti Honeywell ve světě





## EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

**Žádost o povolení celního režimu s hospodářským účinkem / zvýhodněného sazebního zacházení z důvodu zvláštního použití**

<b>Prvopis</b>	<b>1. Žadatel</b>		Vyhrazeno pro účely celního řízení	
	<b>2. Celní režim(y)</b>		<b>3. Druh žádosti</b>	4. Dodatkové tiskopisy
	<b>5. Místo a druh účetnictví / záznamů</b>			
	<b>6. Doba platnosti povolení</b>			
	a		b	
	<b>7. Zboží určené k propuštění do režimu</b>			
	Kód KN	Popis	Množství	Hodnota
	<b>8. Zušlechtěné nebo přepracované výrobky</b>			
	Kód KN	Popis	Výtěžnost	
	<b>9. Popis předpokládaných činností</b>			
	<b>10. Hospodářské podmínky</b>			
<b>11. Celní úřad(y)</b>				
a	propouštějící do režimu			
b	vyřizující režim			
c	vykonávající dohled			
<b>12. Ztotožnění</b>	<b>13. Lhůta pro vyřízení režimu (měsíce)</b>	<b>14. Zjednodušené postupy</b>		
		a	b	
<b>15. Přesun</b>				
<b>16. Doplnkové informace</b>				



## EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

## Žádost o povolení režimu aktivního zušlechťovacího styku

Dodatkový tiskopis

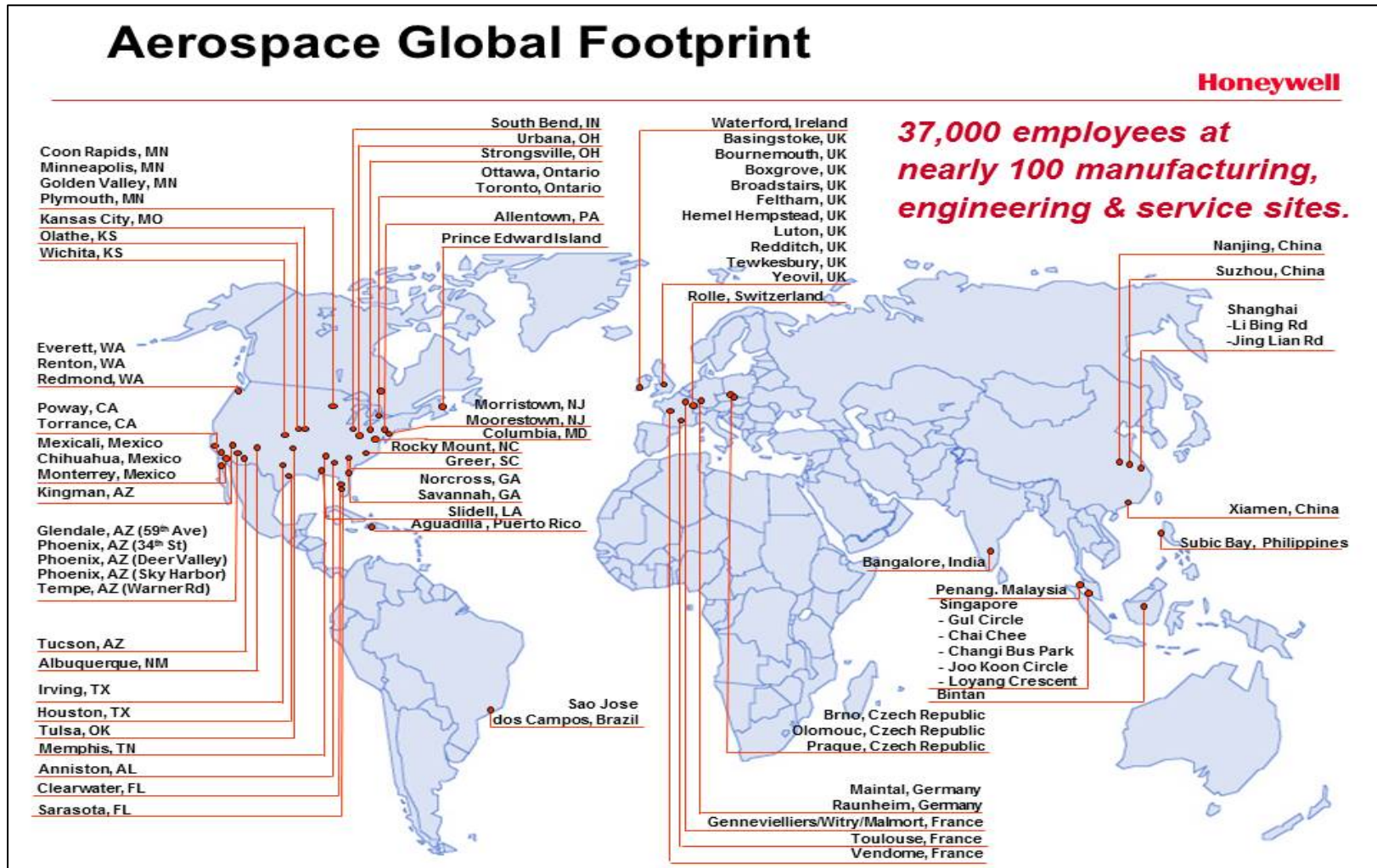
<b>Prvopis</b>	18. Rovnocenné zboží	
	Kód KN	Popis
	19. Předčasný vývoz	
	20. Propuštění do volného oběhu bez celního prohlášení	
	21. Doplnkové informace	
	22.	
	Podpis .....	Datum 21.5.2014
	Jméno	

Zdroj: [www.celnisprava.cz](http://www.celnisprava.cz) [3]



### Žádost o povolení používat zjednodušené postupy

<b>Originál</b>	<b>1 . Žadatel</b>	Není důvěrné povahy	Vyhrazeno pro účely celního řízení
	<b>1 . a EORI</b>	<b>1 . b Číslo jednací</b>	
<b>1 . c Kontaktní údaje</b>			
<b>1 . d Podávání celních prohlášení</b>			
<input type="checkbox"/> vlastním jménem a na vlastní účet <input type="checkbox"/> jako přímý zástupce <span style="margin-left: 200px;"><input type="checkbox"/> jako nepřímý zástupce</span>			
<b>2 . Zjednodušený postup</b>		Není důvěrné	
povahy			
<b>a .</b> <input type="checkbox"/> Místní celní řízení		<b>b .</b> <input type="checkbox"/> Zjednodušené celní prohlášení	
<input type="checkbox"/> Dovoz		<input type="checkbox"/> Dovoz	
<input type="checkbox"/> propuštění do volného oběhu		<input type="checkbox"/> propuštění do volného oběhu	
<input type="checkbox"/> uskladňování v celním skladu		<input type="checkbox"/> uskladňování v celním skladu	
<input type="checkbox"/> aktivní zušlechťovací styk		<input type="checkbox"/> aktivní zušlechťovací styk	
<input type="checkbox"/> dočasné použití		<input type="checkbox"/> dočasné použití	
<input type="checkbox"/> propuštění do volného oběhu pro zvláštní použití		<input type="checkbox"/> propuštění do volného oběhu pro zvláštní použití	
<input type="checkbox"/> Vývoz		<input type="checkbox"/> Vývoz	
<input type="checkbox"/> vývoz		<input type="checkbox"/> vývoz	
<input type="checkbox"/> zpětný vývoz		<input type="checkbox"/> zpětný vývoz	
<input type="checkbox"/> vývoz pro pasivní zušlechťovací styk		<input type="checkbox"/> vývoz pro pasivní zušlechťovací styk	
<b>3 . Druh povolení (uveďte kód)</b>			
<input style="width: 50px; height: 20px;" type="text"/>			
<b>4 . a Oprávněný hospodářský subjekt (AEO)</b>			
<input type="checkbox"/> ANO      č . <input style="width: 50px;" type="text"/>			
<input type="checkbox"/> NE			
<b>4 . b Povolení pro celní režimy, u nichž se použijí zjednodušené postupy</b>			
<b>Druh</b>	<b>Číslo jednací</b>	<b>Datum ukončení platnosti</b>	
<b>5 . Hlavní účetnictví</b>			
5 . a Místo, kde je vedeno hlavní účetnictví			



Zdroj: Interní materiály firmy