

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza procesu celního odbavení v mezinárodní silniční přepravě

Natálie Špronglová

Bakalářská práce

2023

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Natálie Špronglová**
Osobní číslo: **D20193**
Studijní program: **B1041A040002 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Logistika**
Téma práce: **Analýza procesu celního odbavení v mezinárodní silniční přepravě**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Teoretické aspekty celnictví a celního odbavení
2. Analýza procesu celního odbavení při obchodu mezi ČR a VB
3. Návrh na zlepšení procesu celního odbavení při obchodu mezi ČR a VB

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **35-45 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Petr Průša, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **31. října 2022**
Termín odevzdání bakalářské práce: **15. května 2023**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

Prohlašuji:

Práci s názvem Analýza procesu celního odbavení v mezinárodní silniční přepravě jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnici Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 9. 5. 2023

Natálie Špronglová v. r.

Ráda bych poděkovala vedoucímu práce doc. Ing. Petru Průšovi, Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání bakalářské práce.

ANOTACE

Práce je zaměřena na analýzu procesu celního odbavení a jsou v ní popsány postupy celého procesu. V teoretické části jsou vysvětleny základní pojmy z oblasti celnictví, v praktické části je popsán postup celního procesu z pohledu řidiče krok za krokem. V návrhové části jsou navržena doporučení, která by mohla vést k vylepšení celého procesu.

KLÍČOVÁ SLOVA

celnictví, clo, obchod, Velká Británie, Brexit

TITLE

Analysis of the customs clearance process in international road transport

ANNOTATION

The work is focused on the analysis of the customs clearance process and describes the procedures of the whole process. The theoretical part explains the basic concepts of customs, the practical part describes the customs clearance process from the driver's point of view step by step. In the design part, recommendations are proposed that could lead to improvements in the whole process.

KEYWORDS

customs, duty, trade, United Kingdom, Brexit

OBSAH

ÚVOD	9
1 TEORETICKÉ ASPEKTY CELNICTVÍ A CELNÍHO ODBAVENÍ.....	10
1.1 Historie celnictví.....	10
1.2 Legislativa.....	11
1.2.1 Předpisy EU	11
1.2.2 Zákony České republiky	11
1.2.3 Vyhlášky	12
1.2.4 Nařízení vlády	12
1.3 Clo.....	12
1.4 Celní dluh a jeho zajištění.....	14
1.5 Celní sazebník.....	15
1.5.1 Vysvětlení jednotlivých částí celního sazebníku.....	16
1.6 Celní orgány.....	16
1.6.1 Celní správa.....	16
1.6.2 Generální ředitelství cel	16
1.6.3 Celní úřady.....	17
1.7 Původ zboží.....	18
1.7.1 Preferenční původ zboží.....	18
1.7.2 Nepreferenční původ zboží	19
1.8 Celní hodnota	19
1.9 Celní režimy	20
2 ANALÝZA PROCESU CELNÍHO ODBAVENÍ PŘI OBCHODU MEZI ČR A VB.....	25
2.1 Obchod před vystoupením Velké Británie z EU.....	25
2.2 Brexit.....	25
2.3 Důležitá data Brexitu.....	25
2.4 Dohoda o vystoupení.....	26
2.5 Obchod se zbožím.....	27
2.6 Přeprava zboží z EU do Velké Británie	28
2.6.1 Zboží s původem v EU.....	30
2.6.2 Zboží s původem mimo EU	32
2.7 Přeprava zboží z Velké Británie do EU	36
2.8 Celní odbavení dovezeného zboží na území České republiky	41

2.9	Kontroly	43
2.10	Komunikace se zahraničními pracovníky	44
2.11	Informační webová aplikace Eurotunnel le shuttle freight	44
2.12	Shrnutí.....	45
3	NÁVRH NA ZLEPŠENÍ PROCESU CELNÍHO ODBAVENÍ PŘI OBCHODU MEZI ČR A VB	46
3.1	Jazyková bariéra.....	46
3.1.1	Porovnání navržených opatření pro eliminaci jazykové bariéry	50
3.2	Informovanost řidičů o vybrání k náhodné kontrole	51
	ZÁVĚR	54
	POUŽITÁ LITERATURA.....	55
	SEZNAM TABULEK.....	57
	SEZNAM OBRÁZKŮ	58
	SEZNAM ZKRATEK.....	59

ÚVOD

Vstup České republiky do Evropské unie zapříčinil rozsáhlé změny v mezinárodním obchodu. Vystoupení Velké Británie z Evropské unie v roce 2020 s sebou přineslo rozsáhlé změny v oblasti celnictví. Veškeré celní procedury jsou nyní výrazně složitější, než tomu bylo, dokud před Brexitem.

Bakalářská práce je zaměřena na analýzu procesu celního odbavení při obchodu mezi Českou republikou a Velkou Británií. Cílem práce je na základě provedené analýzy navrhnout doporučení, která by mohla vést ke zefektivnění procesu, jeho celkového zlepšení a poskytnout ucelený přehled postupů používaných v současné době při obchodu se Spojeným královstvím.

V první části práce jsou představeny teoretické aspekty celnictví a celního řízení. Jsou zde vysvětleny základní pojmy a informace.

Ve druhé části je provedena analýza, která analyzuje současný stav celního řízení a současné postupy. Pozornost je věnována především změnám, které nastaly potom, co se Velká Británie stala třetí zemí. V analytické části je proces odbavení na hranicích popsán krok za krokem z pohledu řidiče, včetně popisu veškerých kontrol, které mohou být provedeny.

Ve třetí části jsou navržena opatření, která by měla pomoci vylepšit proces celního odbavení, zefektivnit ho, eliminovat chybovost a zvýšit bezpečnost.

1 TEORETICKÉ ASPEKTY CELNICTVÍ A CELNÍHO ODBAVENÍ

Kapitola se zaměřuje na představení oboru celnictví. Stručně představuje historii celnictví a definuje pojmy používané v celnictví. Představuje jednotlivé celní režimy a jejich funkcionality.

1.1 Historie celnictví

Historie celnictví je spojena s historií mezinárodního obchodu. Celní poplatek byl spojen s vybíráním mýta, které se vybíralo z dopravního prostředku. Jednalo se o poplatek za použití dopravní cesty, poplatek za zboží a za bezpečnost cesty.

Clo společně s mýtem patřili mezi základní příjmy panovníků. Mezi jednotlivými říšemi, národy a kupci byly uzavírány různé dohody a písemné dokumenty, které upravovaly výběr cla.

S výběrem cla souvisejí i obchodní stezky, které vedly přes naše území. Konkrétně třeba jantarová a solná stezka, které vedly do Prahy. Trasy dávných obchodních stezek často kopíruje i dnešní silniční síť.

Přemyslovci budovali kolem obchodních stezek zemské hrady, které měli stezky chránit a zároveň sloužili jako celní a mýtní stanoviště. Obchodník po zaplacení poplatku dostal ochranný glejt a mohl pokračovat ve své cestě.

Na konci 15. století se obchodní cesty odklonily z Čech a Moravy. Obchod se částečně přesunul do Vratislavi, Lince a Vídně oproti původnímu umístění v Praze, Brně a Olomouce. Vliv na tento odklon obchodu mají husitské války a nové objevy.

V roce 1528 bylo poprvé zavedeno vývozní clo, to zavedli Habsburkové. Kdo odhalil nezaplacené vývozní clo měl nárok na třetinu zabaveného zboží. Toto opatření zabezpečovalo výběr vývozního cla.

Následně se snížila hospodářská síla země a došlo ke zpomalení obchodu vlivem třicetileté války. Díky tomu nabralo clo na důležitosti jako fiskálního zdroje a clo začalo fungovat jako nástroj k regulaci obchodu.

Další zdokonalení celního systému následovalo v roce 1835. Cizinci museli vyplňovat celní prohlášení. To obsahovalo následující informace: druh a množství zboží, počet koní, cíl cesty cestujícího nebo obchodníka a místo jeho bydliště. Následně byla vypočtena výše cla. O tři roky později byl vydán nový celní tarif, který obsahoval i výpis zakázaného zboží.

V roce 1948 vzniklo ve Vídni ministerstvo obchodu, průmyslu a živností a ministerstvo financí, které je nadřazené celní správě. O několik let později bylo zrušeno tranzitní clo. To mělo vést k posílení tranzitní železniční dopravy. Od té doby i u nás začalo docházet k účasti na mezistátních dohodách.

Československá republika převzala celní tarif Rakouska-Uherska z roku 1906. Až v roce 1921 došlo k zavedení nového celního tarifu, ve kterém byl využit francouzský vzor. První obchodní smlouvy s tarifními úmluvami byly uzavřeny s těmito státy: Itálie, Francie, Rakousko a Polsko. Po roce 1928 následovalo Řecko, Španělsko, Belgie, Švýcarsko, Norsko a Maďarsko.

Po osvobození Československa v roce 1945 se politika začala orientovat na východ. Republika byla členem Rady vzájemné hospodářské pomoci do roku 1989.

Cla se dělila podle účelu do 3 skupin:

- Berní clo – fiskální účel, zdroj státního příjmu
- Ochranné clo – chránilo výrobu před zahraniční konkurencí
- Protekční clo – sloužilo k politickému nátlaku

Dále můžeme rozlišovat clo dovozní, vývozní a tranzitní.

V současné době se v České republice celnictví řídí zákonem č. 242/2016 Sb., celní zákon. (Hunčová a Stehlík, 2000)

1.2 Legislativa

Legislativní rámec celnictví se skládá z předpisů Evropské unie, zákonů České republiky, vyhlášek a nařízeních vlády. Dohromady se jedná o velké množství závazných dokumentů, v jednotlivých kategoriích jsou uvedeny pouze vybrané z nich.

1.2.1 Předpisy EU

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 – stanovuje celní kodex Unie
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 2015/2446 – doplňuje výše uvedené nařízení, pokud jde o podrobná pravidla k některým ustanovením

1.2.2 Zákony České republiky

- Zákon č. 242/2016 Sb., celní zákon
- Zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky
- Zákon č. 18/2012 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Celní správě České republiky

- Zákon č. 594/2004 Sb., jímž se provádí režim Evropských společenství pro kontrolu vývozu zboží a technologií dvojího užití

1.2.3 Vyhlášky

- Vyhláška č. 245/2016 Sb., k provedení některých ustanovení celního zákona
- Vyhláška č. 246/2016 Sb., o způsobu provádění osobní prohlídky celníkem
- Vyhláška č. 285/2012 Sb., o územních pracovištích celních úřadů, která se nenacházejí v jejich sídlech

1.2.4 Nařízení vlády

- Nařízení vlády č. 244/2016 Sb., k provedení některých ustanovení celního zákona v oblasti statistiky
- Nařízení vlády č. 344/2010 Sb., o stanovení formulářů žádosti o individuální a souhrnné vývozní povolení, žádosti o povolení k poskytnutí zprostředkovatelských služeb a žádosti o mezinárodní dovozní certifikát pro zboží a technologie dvojího užití (Celní správa, 2016a)

1.3 Clo

Hunčová a Stehlík (2000) definují clo jako nedaňový příjem státního rozpočtu. Clo se zároveň stává nástrojem státní politiky mezinárodního obchodu. Clo chrání domácí výrobce, avšak může zvýhodnit v dovozu některé země a jiné naopak znevýhodnit.

Clo chápeme jako peněžitou dávku, kterou vybíráme v momentě, kdy zboží přejde před celní hranici. Clo je tedy vybíráno při dovozu, vývozu nebo průvodu zboží. Výše cel je hlavní nástroj pro zvyšování příjmů a ovlivněné rozvoje. Vybíráním cel se reguluje dovoz zboží do země, tím se vytváří konkurenční prostředí na trhu a zároveň dochází k ochraně tuzemské výroby. Výběr cla s sebou nese vedlejší efekt, který může zapříčinit zvýšení ceny výrobku. Stane se to v případě, kdy tuzemský výrobce používá pro výrobu materiál, suroviny či polotovary, na které je uvaleno clo. Díky tomuto clu se zvýše celková cena za výrobek a tím se snižuje konkurence schopnost vůči zahraničním výrobcům. (Průša, 2006)

Žemlička (1998) uvádí, že clo vzniklo v minulosti nikoliv ze zboží, ale původně bylo vybíráno vrchností za používání cest a mostů nebo jiných „spojovacích“ prostředků kupci a cestujícími. Vybírané poplatky měly původně soukromý charakter. V momentě, kdy vybrané dávky nestačily na údržbu a výstavbu cest se clo stalo veřejnou dávkou a začalo být vybíráno ze zboží.

Celní zákon dělí clo na čtyři druhy: dovozní, vývozní, vyrovnávací a odvetné clo.

V České republice je clo vyměřováno procentní sazbou z celní hodnoty zboží. Jak se stanovuje celní hodnota je uvedeno v celním zákoně. Pro stanovení celního dluhu u pohraničního celního úřadu je nutné doložit doklad o ceně zboží. Ve většině případů se jedná o fakturu zahraničního dodavatele. (Pumpr, 1995)

Dovozní clo

Je clem, které se vybírá při dovozu zboží. Tomuto clu podléhá veškeré dovezené zboží. Výjimkou je zboží výslovně označeno za zboží bez cla v celním sazebníku. U tohoto zboží je ve sloupci „Smluvní sazba“ slovně uvedeno – bez cla. Pokud tam není toto slovní spojení a je tam pouze pomlčka, neznamená to, že zboží je bez cla, ale není určena smluvní sazba. V takovém případě se pak výše cla určuje podle všeobecné sazby, ta bývá obvykle vyšší než smluvní sazba. (Žemlička, 1998)

Pro zjištění dovozního cla je nutné znát sazební zařazení zboží. Jedná se o číselný kód, kterým je zboží označeno a tím je jednoznačně určen druh dováženého zboží. Podle sazebního zařazení je možné v jednotlivých nástrojích spočítat výši dovozního cla. Nástroje pro výpočet výše cla jsou dva: TARIC – EK a TARIC – CZ.

Pomůcky pro výpočet cla:

TARIC EK – systém obsahující podmínky pro dovoz a vývoz zboží a dovozní cla

TARIC CZ – systém přizpůsoben pro Česko, obsahuje navíc sazby DPH

E – ČIT – zde jsou rozpracovány odkazy na českou legislativu (Celní správa, 2016b)

Vývozní clo

Vývozním clem je clo vybírané při vývozu zboží ze země. Rozdíl vůči dovoznímu clu spočívá v tom, že vývoznímu clu podléhá pouze to zboží, u kterého je v celním sazebníku výslovně clo stanoveno. (Žemlička, 1998)

V České republice není vývozní clo příliš běžné. V současné době se týká pouze vývozu strategických komodit, jako je třeba ropa. Tento druh cla je často uvalen za fiskálním účelem. Fiskálním účelem rozumíme příjem do státního rozpočtu, což je původní účel cel. Avšak v současné době je fiskální funkce cla pouze vedlejší funkcí. (Celní správa, [b.r., c])

Vyrovnávací clo

Žemlička (1998) uvádí, že se jedná o zvláštní druh cla, které je vybíráno za účelem vyrovnání prémie nebo subvence. Vyrovnávací clo stanovuje vláda České republiky svým nařízením.

Hunčová a Stehlík (2000) píší, že tímto clem můžeme vyrovnávat vliv dotací poskytovaných v zemi původu daného zboží na výrobu, dovoz, dopravu apod. Dále upozorňuje, že osvobození od DPH při vývozu se za subvenci nepovažuje.

Odvetné clo

Odvetným clem rozumíme přírážky k celním sazbám, případně zvláštní clo ze zboží, které dle celního sazebníku clu nepodléhá. Tento druh cla je stanoven na přechodnou dobu. Důvodem stanovení odvetného cla je hospodářská odvěta na zboží, jež se dováží ze státu, který diskriminuje Českou republiku. I odvetné clo patří mezi cla, které si vláda České republiky stanoví svým nařízením. (Žemlička, 1998)

Další druhy cla

Antidumpingové clo – je vybírané ze zboží, které je cílem dumpingu. Dumpingem rozumíme, pro účely celního zákona, případy dovozu zboží ze zahraničí, kdy je dovážené zboží levnější než konkurenční zboží v tuzemsku. Toto clo má za účel chránit tuzemské výrobce před nekalým konkurenčním bojem. Tento druh cla je stanoven nařízením vlády České republiky.

Prohibitivní clo – jedná se o neúměrně vysoké clo. Uvalením tohoto cla se prakticky zakazuje dovoz daného zboží. Tento druh cla se uvaluje na luxusní zboží nebo i na nátlak tuzemských výrobců kvůli ochraně domácího trhu. V případě tohoto cla je větší tendence k celním podvodům.

Specifické clo – tento druh cla je vyměřován z množství zboží, hmotnosti, objemu, počtu apod. Specifické clo se v současné době, především v Evropě, téměř nepoužívá. (Hunčová a Stehlík, 2000)

1.4 Celní dluh a jeho zajištění

Novák (2013) definuje celní dluh podle legislativy EU jako povinnost zaplatit příslušné dovozní clo, daně a poplatky nebo příslušné vývozní clo. Zajištění celního dluhu může být provedeno složením hotovosti nebo poskytnutím záruky. Hotovost představuje celní jistotu. Poskytnutím záruky se myslí použití mezinárodního ručeného dokumentu. V režimu tranzitu je tímto dokumente karnet TIR. Dále může být celní dluh zajištěn písemným prohlášením ručitele v záruční listině. Tímto prohlášením se ručitel zavazuje, že společně s dlužníkem uhradí celní dluh do zaručené výše. Ručitelem může být banka nebo jiná osoba je-li tato osoba odsouhlasena celními orgány.

Platí, že celní dluh při dovozu vzniká propuštěním celního zboží do volného oběhu. Přesný okamžik, kdy vzniká celní dluh je přijetí celního prohlášení celním úřadem. Tímto momentem celní úřad potvrdí, že celní prohlášení obsahuje veškeré potřebné údaje a dokument

stvrdí otisknutím razítka. V takovém případě je dlužníkem deklarant. Deklaranta chápeme jako osobu, jež podala celní prohlášení vlastním jménem nebo jejímž jménem bylo prohlášení učiněno. Dále může celní dluh vzniknout nezákonným odnětím celního dohledu nebo nedodržením podmínek pro propuštění zboží do volného oběhu. Nezákonným dovozem je jakýkoliv dovoz zboží, které nebylo předloženo příslušnému celnímu úřadu. (Pumpr, 1995)

Novák (1998) uvádí, že povinností deklaranta je dodat zboží celnímu úřadu určení a zároveň v režimu tranzitu je nutné zajistit celní dluh ve stanovené výši ještě před propuštěním zboží do tohoto režimu. Pravomoc určit jakým způsobem má být celní dluh zajištěn má celní úřad, a to v případě, že deklarant nepředložil vlastní návrh na zajištění celního dluhu. Dle celního zákona se zajištěním celního dluhu myslí kromě zajištění cla ještě zajištění daňové a poplatkové povinnosti při dovozu (DPH nebo třeba spotřební daň). Nejrozšířenějším a nejvyužívanějším způsobem pro ručení v přepravním řetězci je ručení v systému TIR. Jedná se o univerzální a propracovaný tranzitní systém. Pokud dopravce nemá mezinárodní ručený doklad, pak se musí po příjezdu ke vstupnímu celnímu úřadu obrátit na hraničního zasilatele. Ten mu vystaví tranzitní celní prohlášení.

Zajistit celní dluh je vždy nezbytné. Výjimkou je celní režim pasivního zušlechťovacího styku, kde celní dluh nevzniká. (Hunčová a Stehlík, 2000)

1.5 Celní sazebník

Průša (2006) píše, že celní sazebník je hlavním dokumentem, který určuje celní politiku státu. Celní sazebník zajišťuje plnění funkcí cla. Díky celnímu sazebníku se clo nevybírání podle jedné celní sazby pro všechny druhy zboží a zároveň rozlišujeme zemi původu. Právě druh zboží a země původu jsou dva hlavní pilíře systému, který vytvářejí celní sazby. V současné době je více než 30 000 celních sazeb. Veškeré tyto sazby jsou obsaženy v celním sazebníku České republiky a výše sazeb je stanovena vládou ČR. Celní systém v ČR je tvořen výhradně dovozními cly. Při vývozu nejsou vybírány žádné celní poplatky.

V případě, kdy při dovozu, vývozu nebo tranzitu vznikl celní dluh dojde k vyměření cla dle celního sazebníku. Měrné jednotky celního sazebníku stejně jako celní sazby stanovuje nařízení vlády. (Žemlička, 1998)

Hunčová a Stehlík (2000) popisuje celní sazebník jako předpis, který se vydává nařízením vlády. Obsahuje nomenklaturu zboží a celní sazby. Celní sazebník členíme na třídy, kapitoly a ty pak na položky celního sazebníku, název zboží, jednotka množství, všeobecná celní sazba, smluvní celní sazba a preference. Celní sazebník je vyhlašován vládním nařízením pro každý rok zvlášť.

1.5.1 Vysvětlení jednotlivých částí celního sazebníku

Položka celního sazebníku – systematické označení položky unikátním číselným kódem. Obsahuje kódy čtyřmístných čísel, šestimístných položek nebo osmimístných podpoložek kombinované nomenklatury.

Název zboží – slovní popis zboží.

Jednotka množství – kód jednotek množství, ve kterých se uvádí množství daného zboží.

Všeobecná celní sazba – ta se uplatňuje, pokud dovozce neprokáže původ zboží nebo pokud zboží pochází ze země, která neposkytuje ČR doložku nejvyšších výhod.

Smluvní celní sazba – ta se uplatňuje, pokud dovezené zboží pochází ze země, který ČR poskytuje doložku nejvyšších výhod.

Preference rozvojové země – používá se v případě, že dovážené zboží má původ v rozvojové zemi. (Hunčová a Stehlík, 2000)

1.6 Celní orgány

V České republice máme několik celních orgánů a všechny tyto orgány spadají pod ministerstvo financí. Nejvyšším celním orgánem je Generální ředitelství cel. (Novák, 1998)

1.6.1 Celní správa

Pojmem celní správa se rozumí celá soustava celních orgánů. Celní správa v České republice je dvoustupňová. Na vrcholu organizační struktury, která je v případě Celní správy ČR dvoustupňová, stojí Generální ředitelství cel. Druhý stupeň pak tvoří jednotlivé celní úřady. Těch máme v České republice celkem 15. Celní úřad najdeme jeden v každém kraji a patnáctým úřadem je Celní úřad Praha Ruzyně, který se nachází na pražském letišti Václava Havla. (Celní správa, [b.r.,d])

1.6.2 Generální ředitelství cel

Na vrcholu Generálního ředitelství cel a tím i celé celní správy je generální ředitel. Ten je jmenován, případně i odvolán ministrem financí. V současné chvíli je generálním ředitelem brig. gen. Mgr. Marek Šimandl, MPA. Generální ředitelství cel působí na území celé České republiky a obstarává potřeby celních ředitelství a celních úřadů. Mezi další činnosti Generálního ředitelství cel patří plnění úkolů, které mu stanovuje celní zákon. Mezi tyto úkoly řadíme: řízení celních ředitelství, řízení celních úřadů, může rozhodnout o přezkoumání rozhodnutí celních ředitelství, vede celní statistiky, spravuje centrální evidenci o kontrolovaném zboží, vydává závazné informace o sazebním zařazení. Mezi další úkoly a povinnosti Generálního ředitelství cel patří úkony a činnosti, které vyplývají pro Českou

republiku z mezinárodních smluv. Mezi tyto činnosti můžeme zařadit povinnost oznámit rozhodnutí celních orgánů z ostatních států nebo třeba nutnost učinit takové kroky, aby došlo k vybrání cla, které je dlužné celní správě v jiné zemi. (Žemlička, 1998)

1.6.3 Celní úřady

Celní úřady spravují cla a daně, jsou obecným správcem daně, celní úřady se podílí na úkolech České republiky, které pro ni vyplývají z mezinárodních smluv. Také se celní úřady podílí na plnění úkolů, které souvisí s rozvojem mezinárodní spolupráce a mezistátních styků. V rámci mezinárodní spolupráce celní úřady dohlíží na osoby, u kterých je důvodné podezření, že porušily předpisy, provádí dohled nad dopravními prostředky a kontejnery, u kterých existuje důvodné podezření, že by mohly být použity v nesouladu s předpisy, také dohlíží nad pohybem zboží a nad místy, o kterých se ví, že jsou spojena s porušováním právních předpisů. Úkolů a povinností celních úřadů je opravdu hodně. Mezi další povinnosti patří poskytování asistenční činnosti v rámci spolupráce s dalšími orgány. Celní úřady poskytují informace a podklady, předvádí osoby k řízení nebo třeba zajišťují ochranu osob a majetku. Příslušný celní úřad stanovuje celní prostor úřadu a vede evidenci kontrolovaného zboží, spravuje další evidenci a registry. Dále celní úřady pátrají po zboží, které bylo protiprávně dovezeno nebo vyvezeno, případně odňato z celního dohledu. V neposlední řadě celní úřady vydávají různá osvědčení těmi jsou osvědčení o způsobilosti dopravních prostředků a osvědčení o způsobilosti kontejnerů pro přepravu zboží pod celní závěrou. (ČESKO, 2012)



Obrázek 1 Mapa celních úřadů (Celní správa, [b.r.,d])

1.7 Původ zboží

Správně definovaný původ zboží je nutný k tomu, abychom byli schopni správně uplatňovat celní sazebník. Původ zboží dělíme na dva druhy. Prvním je preferenční původ zboží a druhý nepreferenční původ zboží. (Žemlička, 1998)

1.7.1 Preferenční původ zboží

Hlavní význam preferenčního původu zboží spočívá ve snížení nebo zcela vynulování dovozního cla. Nevýhodou preferenčního původu zboží jsou vysoké požadavky na administraci spojenou s určováním, evidencí, prokazováním, a pak verifikací původu zboží. Důležitou součástí je nezbytnost neustále aktualizovat informace o původu zboží. S preferenčním původem zboží jsou spojená i určitá rizika. Rizikům může být vystaven jak dovozce, tak i vývozce. Dovožce může platit dodatečně clo a sankce v případě, kdy dojde k pochybení. Vývozce nese odpovědnost za případně škody, které by mohly vzniknout zákazníkům v souvislosti s nesprávným potvrzením původu zboží. Původ zboží se prokazuje v celém dodavatelském řetězci a děje se tomu tak i v případě dodávek v rámci EU. Ke zboží se vystavuje osvědčení o původu zboží. Toto osvědčení vždy vystavuje vývozce, ovšem uplatňuje ho dovozce. Proto odpovědnost v případě nesprávného uplatnění celních preferencí nese

dovozce i v případě, kdy pochybení bylo na straně vývozce nebo jeho dodavatelů. (ZE-CEL-AG, 2018a)

Určování preferenčního původu zboží se řídí pravidly, která definují zboží zcela získané. Takové zboží má původ v zemi, kde bylo získáno. Dále je definováno zboží dostatečně zpracované. U tohoto zboží určujeme původ podle třech kritérií. Zmíněná kritéria jsou tarifní změna (výroba, při které se nepůvodní materiály řadí jinam než výrobek, hodnotové kritérium (v případě, kdy hodnota nepůvodních materiálů přesahuje 10 % ceny výrobku ze závodu – EXW ceny), technologické podmínky výroby (určují jaké úkony musí být provedeny v zemi původu) nebo kombinace těchto kritérií. V případě určení země původu zboží hraje roli i doprava zboží. Je nutné, aby zboží bylo přepravováno pod celním dohledem ze země původu až do země určení. (ZE-CEL-AG, 2018a)

1.7.2 Nepreferenční původ zboží

Nepreferenční původ zboží řeší původ země zboží podle nepreferenčních pravidel původu. V současné době jsou tato pravidla jednostrannou záležitostí jednotlivých zemí. Nejsou podložena smlouvou ani dohodou. Pravidla nepreferenčního původu zboží jsou stanovena pouze národními předpisy. Tento původ zboží má svůj význam v rámci uplatňování zákazů, antidumpingových cel nebo různých omezení používaných pro dovoz zboží do Evropské unie. Při nepreferenčním původu zboží není možné použít preferenční sazby cla. (Celní správa, [b.r.,e])

1.8 Celní hodnota

Základní údaj pro správné vyměření cla je celní hodnota. Z celní hodnoty se vyměřuje clo. Celní hodnotu určujeme pomocí 6 metod. Metody jsou používány v řádném pořadí. Vždy je nutné zjistit, jestli je možné celní hodnotu určit podle první metody, jestliže je to možné použijeme metodu první, pakliže metoda 1 není vhodná, zjistíme, zda je možné použít metodu 2. A tímto postupem se řídíme i dále. Pokud je to možné použijeme metodu 2, pokud ne zkusíme použít metodu 3, a tak až do šesté metody. Zmiňované metody jsou:

1. Metoda převodní hodnoty dováženého zboží
2. Metoda převodní hodnoty stejného zboží
3. Metoda převodní hodnoty podobného zboží
4. a 5. metoda jsou metody, které se zakládají na jednotkové ceně případně na hodnotě, která je vypočítána podle volby dovozce
6. poslední metoda používá vhodné prostředky, které se slučují s mezinárodními smlouvami, dále využívá údaje, které jsou k dispozici v tuzemsku. (Žemlička, 1998)

1.9 Celní režimy

Legislativa České republiky stanovuje celkem 8 celních režimů:

- Volný oběh
- Společný tranzit
- Uskladňování v celním skladu
- Aktivní zušlechťovací styk
- Přepřacování pod celním dohledem
- Dočasné použití
- Pasivní zušlechťovací styk
- Vývoz zboží

Volný oběh

Režim volný oběh se vztahuje na zboží, které je dovezené z třetích zemí, tedy zboží ze zemí mimo EU. Základním principem tohoto celního režimu je možnost volného nakládání se zbožím, které nemá původ v EU. Propuštěním zboží do režimu volného oběhu je možné se zbožím, které pochází z jiné země volně obchodovat po celé EU, jako by to bylo unijní zboží. Po propuštění zboží do volného oběhu se zahraniční zboží považuje za evropské. V rámci volného oběhu se DPH platí při vstupu zboží do celního režimu. Celní režim volný oběh není možné použít na zboží jehož dovoz je do EU zakázán nebo omezen. Mezi toto zboží patří zbraně nebo nebezpečné látky. Volný oběh výrazně usnadňuje a zefektivňuje obchodování se zbožím. (Žemlička, 1998)

Společný tranzit

Společný tranzitní režim je dohoda mezi dvěma nebo více zeměmi, která umožňuje zboží projít přes území těchto zemí bez nutnosti platit cla nebo daně na dovoz. Tento režim umožňuje zboží přepravované ze třetí země přes území těchto zemí na konečné cílové místo bez zbytečné administrativní zátěže a výrazného zvýšení nákladů.

Režim společného tranzitu je jeden režim, který se dělí na dva tranzitní režimy: vnější tranzit a vnitřní tranzit. Zboží přepravované v tomto režimu podléhá celnímu dohledu.

Společný tranzitní režim je užitečný pro zjednodušení mezinárodních obchodních transakcí a snížení nákladů na přepravu zboží, zejména pro země, které se nacházejí na trase mezi zdrojem zboží a jeho konečným cílem. (Žemlička, 1998)

Vnější tranzit

Režim zajišťuje možnost přepravy zboží, které nemá původ v EU přes území EU, tak aby za zboží nemuselo být zapláceno clo a další poplatky. Přepravované zboží se nesmí upravovat během přepravy. Celní režim vnějšího tranzitu umožňuje přepravu zboží přes území jedné země, aniž by se muselo zastavit a podrobit se celní kontrole a platbě celních poplatků. Tento režim se používá při přepravě zboží mezi dvěma celními úřady, které se nacházejí v různých zemích. Při použití vnějšího tranzitu musí být zboží označeno celním dokumentem (transitním dokladem), kterým se potvrzuje, že zboží je určeno pro přepravu mezi dvěma celními úřady. V této fázi je zboží pod dohledem celního orgánu, který kontroluje, že zboží neopouští území země, dokud není doručeno na určené místo.

Přepravu zboží může provádět jakýkoliv druh dopravy, jako jsou například silniční, železniční, lodní nebo letecká doprava. V případě, že se zboží přepravuje lodí nebo letadlem, může být celní kontrola provedena již při vstupu na území dané země, kterou cesta vede, nebo při výstupu z této země.

Po doručení zboží na určené místo se musí odevzdat doklad o přepravě a potvrzení o doručení zboží, což ukončuje režim vnějšího tranzitu. Na místě určení se poté provádí celní kontrola, případně se úhrada celních poplatků, pokud jsou požadovány. (Žemlička, 1998)

Vnitřní tranzit

Využitím celního režimu vnitřní tranzit je možné přepravit zboží mezi dvěma místy EU a k přepravě využít území nějaké třetí země. (Průša, 2006)

Jedná se o dočasný celní režim, který umožňuje přepravu zboží přes území jedné země do jiné země, aniž by bylo zboží zdaněno na celnici v zemi, kudy zboží projíždí. Tento režim se využívá v situacích, kdy je nutné přepravovat zboží přes více celních území, aniž by bylo nutné ho při každé celní hranici zastavovat a platit za něj poplatky. Při využití tohoto režimu musí být zboží řádně označeno a sledováno, aby bylo možné kontrolovat jeho pohyb a zabezpečit, že bude doručeno na určené místo v cílové zemi. Zboží se také musí přepravovat v uzavřených nákladních vozidlech nebo jiných uzavřených přepravních prostředcích, aby nedošlo k jeho zneužití nebo ztrátě. (Žemlička, 1998)

Uskladňování v celním skladu

Celní režim uskladnění v celním skladu dává obchodníkům možnost dočasně uskladnit zboží v celním skladu. Po dobu uložení zboží v celním skladu není nutné platit clo, daně a poplatky. Zboží je možné mít v celním skladu po dobu platnosti tohoto režimu, dokud není rozhodnuto, jak se bude se zbožím dále nakládat (prodej, dovoz nebo vývoz do jiné země či jeho zničení). Skladovat zboží v tomto režimu je možné pouze v prostorech pro to určených.

To může být jakýkoliv objekt nebo prostor, který byl schválen celním úřadem a je pod celním dohledem. (Žemlička, 1998)

Při vstupu zboží do celního skladu musí být předložena řada dokumentů, včetně celního dokladu a dokladů potvrzujících původ zboží. Pokud je zboží určeno k opětovnému vývozu, musí být také předložen doklad o celním řízení, které bude provedeno při vývozu zboží ze země.

Využití režimu uskladňování v celním skladu může být výhodné pro podniky, které se zabývají dovozem a vývozem zboží, protože umožňuje snížit náklady na celní poplatky a daně a zároveň poskytuje více času pro rozhodování o dalším osudu zboží. (Hunčová a Stehlík, 2000)

Aktivní zušlecht'ovací styk

Zahraniční zboží je možné dovést do České republiky v režimu aktivního zušlecht'ovacího styku. V tomto režimu není nutné vybírat clo a daně při dovozu a nemusí být uplatněny množstevní zákazy. Následně, když jsou provedené zpracovatelské úkony může být zboží vyvezeno do zahraničí jako zušlechtěné výrobky.

Aktivní zušlecht'ovací styk znamená, že dovozce doveze suroviny, polotovary nebo výrobky ze třetích zemí a v České republice je upraví nebo zpracuje takovým způsobem, že výsledkem bude nový výrobek s jinými vlastnostmi nebo kvalitou než původní zboží. Pro tento proces zušlecht'ování musí dovozce podat celnímu úřadu přihlášku o využití tohoto režimu a stanovit plán zušlecht'ování, včetně popisu surovin, polotovarů nebo výrobků, které budou využity a popisu výsledného výrobku. Poté, co bude přihláška schválena, dovozce může zahájit zušlecht'ování pod dohledem celního úřadu. Během tohoto procesu je dovozce povinen zajistit, aby se suroviny, polotovary nebo výrobky, které jsou předmětem zušlecht'ování, nedostaly na volný trh bez zaplacení celních poplatků a daní, dokud nebudou zpracovány do výsledného výrobku. Po dokončení zušlecht'ování a výrobku bude dovozce muset zaplatit celní poplatky a daně vztahující se k novému výrobku. Výsledný výrobek bude poté považován za původní zboží pocházející z České republiky a může být dále prodán na trhu EU bez dalšího placení celních poplatků a daní. Celní režim aktivního zušlecht'ování tedy umožňuje dovozčům zpracovávat suroviny a polotovary do výrobků s vysokou přidanou hodnotou, což může být výhodné pro národní ekonomiku a umožňuje získávat nové trhy. (Žemlička, 1998)

Přepřerobování pod celním dohledem

Tímto režimem dochází k celní ochraně tuzemských výrobků. Výrobky se chrání pomocí celní sazby, ta se stanoví vyšší na zpracovaný výrobek, vůči nižší sazbě za původní výrobek, který se používá k výrobě. Režim dovoluje přepřerobovat zahraniční zboží pod celním

dohledem, tak že se změní sazební zařazení výrobku. Tyto výrobky nepodléhají dovoznímu clu, přepracovaný výrobek je následně propuštěn do volného oběhu s novými celními sazbami.

Tento režim je postup, při kterém jsou dovozní zboží nebo jiné předměty, které mají být dále zpracovány, umístěny pod celní dohled na určeném místě v celním území. Podmínkou pro použití tohoto režimu je, že přepracování musí být provedeno za přísného dohledu celních úředníků, kteří zajistí, že zboží nebo předměty jsou opravdu přepracovány a nebudou vydány do oběhu, dokud nebudou splněny všechny celní předpisy a podmínky.

Celní režim přepracování pod celním dohledem je užitečný pro podniky, které chtějí zpracovat dovozní zboží a přidat mu hodnotu, aniž by musely platit další celní poplatky a daně. (Žemlička, 1998)

Dočasné použití

Režim dočasného použití dovoluje používání dovezeného zboží, které pochází ze třetích zemí na území EU za podmínek, že zboží bude následně vyvezeno zpět do země původu v nezměněném stavu. U tohoto celního režimu je zboží úplně osvobozeno od dovozního cla nebo je osvobozeno alespoň částečně.

Tento celní režim může být využit například při výstavách, veletrzích, sportovních a kulturních akcích nebo při opravách nebo údržbě zařízení. Zboží, které je dočasně dovezeno do země, musí být označeno a sledováno celními orgány, aby se zajistilo, že bude opět vyvezeno zpět. Je třeba mít na paměti, že dočasné použití je možné jen za předpokladu, že zboží nezmění svůj charakter nebo stávající hodnotu a že se nezapomene na celní povinnosti, které je nutné splnit při vývozu zboží zpět do původní země. Pokud nedojde k vývozu zboží do stanoveného termínu, mohou být uloženy sankce a poplatky, které mohou být velmi vysoké. (Průša, 2006)

Pasivní zušlechtovací styk

Pasivní zušlechtovací styk můžeme chápat jako opak aktivního zušlechtovací styku. Jde o to, že zboží, je vyvezeno z České republiky do zahraničí za účelem jeho přepracování nebo opravy. Zboží, které je do zahraničí propuštěno v tomto režimu je označeno za dočasně vyvezené zboží a je sledováno celním úřadem. Při dovozu přepracovaného zboží zpět do země může být zboží úplně nebo částečně osvobozeno od cla a poplatků.

Pokud je zboží v zahraničí zničeno nebo neopravitelné a nebude dovezeno zpět do ČR je nutné tuto skutečnost oznámit celním orgánům, aby mohlo být celní řízení ukončeno. (Hunčová a Stehlík, 2000)

Vývoz zboží

Režim vývozu dovoluje vývoz českého zboží do zahraničí. Opuštěním hranic České republiky zboží ztratí status české zboží. Vývoz zboží probíhá pod celním dohledem, bez propuštění zboží do režimu vývozu není možné zboží vyvézt z ČR.

Hlavním cílem celního režimu vývozu je zajistit, že zboží je řádně deklarováno, aby se minimalizovaly případná rizika nezákonných aktivit, jako je pašování a podvod. Celní úřady mají za úkol kontrolovat zboží a zajišťovat dodržování všech příslušných zákonů a předpisů. Dalším důležitým aspektem celního režimu vývozu je určení správného cla a dalších poplatků. Tyto poplatky se mohou lišit v závislosti na zemi, do které se zboží vyváží, a na druhu zboží, které se vyváží. (Žemlička, 1998) Shrnutí celních režimů je přehledně uvedeno v tabulce 1.

Tabulka 1 Shrnutí celních režimů

CELNÍ REŽIM	POPIS	VÝHODY	NEVÝHODY	DOKLADY
Volný oběh	Volný obchod se zbožím v rámci EU	Uspadnění a urychlení přepravy	Nevhodný pro zboží, jehož dovoz do EU je ometen	Faktura, dodací list
Společný tranzit	Přeprava zboží přes území více států	Umožnění přepravy bez platby cla	Nutnost důkladného plánování přepravy	CMR doklad, Carnet TIR
Uskladnění v celním skladu	Dočasné uskladnění bez placení cla	Snížení nákladů na celní poplatky	Nutnost dodržení přísných celních postupů	Dovozní/vývozní deklarace, skladovací list
Aktivní zušlechťovací styk	Dovoz zboží za účelem zušlechťování	Zvýhodnění českého průmyslu	Nutnost splnění stanovených podmínek pro zušlechťování	Dovozní/vývozní deklarace, doklady potvrzující zušlechťování
Přepřacování pod celním dohledem	Přepřacování výrobku pod celním dohledem	Možnost přidat hodnotu dovezenému zboží	Nutnost splnění stanovených podmínek pro přepřacování	Dovozní/vývozní deklarace, doklady potvrzující přepřacování
Dočasně použití	Dočasné použití zboží	Možnost dočasného dovozu/vývozu bez platby cla	Komplikovaná administrativa	Carnet ATA
Pasivní zušlechťovací styk	Vývoz zboží za účelem zušlechtění	Umožnění úpravy nebo opravy vyvezeného zboží	Převedení pracovní příležitosti do zahraničí	Celní deklarace, doklady potvrzující zušlechtění
Vývoz zboží	Vývoz českého zboží do zahraničí	Zvýšení obrátu a příjmů z obchodu	Omezení v případě embarga či sankcí	VDD, CMR doklad, faktura

Zdroj: autor

2 ANALÝZA PROCESU CELNÍHO ODBAVENÍ PŘI OBCHODU MEZI ČR A VB

Tato část práce se věnuje změnám v dovozu a vývozu zboží do Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku po vystoupení z Evropské unie. Popisuje administrační úkony spojené s celním odbavením zboží.

2.1 Obchod před vystoupením Velké Británie z EU

V době, kdy bylo Spojené království členskou zemí Evropské unie se při mezinárodním obchodu mezi Českou republikou a Velkou Británií uplatňovalo právo volného pohybu zboží v Evropské unii.

Ve smlouvě o založení Evropského společenství je stanoven jednotný vnitřní trh, který funguje uvnitř Evropské unie. Jednotný trh je stojí na čtyřech pilířích: na volném pohybu zboží, osob, služeb a kapitálu.

Volný pohyb zboží zabezpečuje legální vstup zboží na jednotlivé trhy členských zemí. Díky volnému pohybu se může zboží z trhu jedné členské země uvést na trh jiné členské země bez potíží, kontrol a poplatků. (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2023)

2.2 Brexit

Slovo brexit označuje proces vystoupení Velké Británie z Evropské unie. Ve spojeném království proběhlo referendum o vystoupení z EU. Výsledek ukázal, že 51,9 % Britů již nechce nadále být součástí Evropské unie. Vláda se proto rozhodla vystoupit z EU, přestože výsledek referenda není právně závazný. Rozhodnutím o vystoupení byl spuštěn proces dle čl. 50 smlouvy o EU. (Brexitinfo, c2019-2020)

Původní datum k vystoupení země z EU bylo 30. března 2019. Avšak lhůta byla prodloužena na základě žádosti Velké Británie. Země vystoupila z EU ke dni 31. 1. 2020. Od 1.2. 2020 země sice nebyla členem EU, ale bylo zavedeno přechodné období až do konce roku, tedy do 31. prosince 2020. Toto přechodné období zajišťovalo, že v praxi byla přeprava dále považována za vnitrounijní, tzn. bez bariér, bez celních formalit a kontrol, bez placení cla. (Celní správa, 2022f)

2.3 Důležitá data Brexitu

23. června 2016 – hlasování Britů o vystoupení země z EU. Výsledkem referenda je že národ již nechce být součástí Evropské unie a vystoupením z ní se chce stát třetí zemí.

Referendum není závazné a vláda se výsledkem nemusí řídit. Výsledek hlasování nezaručuje, že země opustí EU.

29. března 2017 – oficiální oznámení Spojeného království o úmyslu nesetrvat v Evropské unie. Tímto dnem započala dvouletá lhůta během, které musí dojít k dohodě o vypořádání vzájemných vztahů.

15. prosince 2017 – Evropská rada přijala pokyny pro zahájení druhé fáze jednání

25. listopadu 2018 – potvrzena dohoda o vystoupení

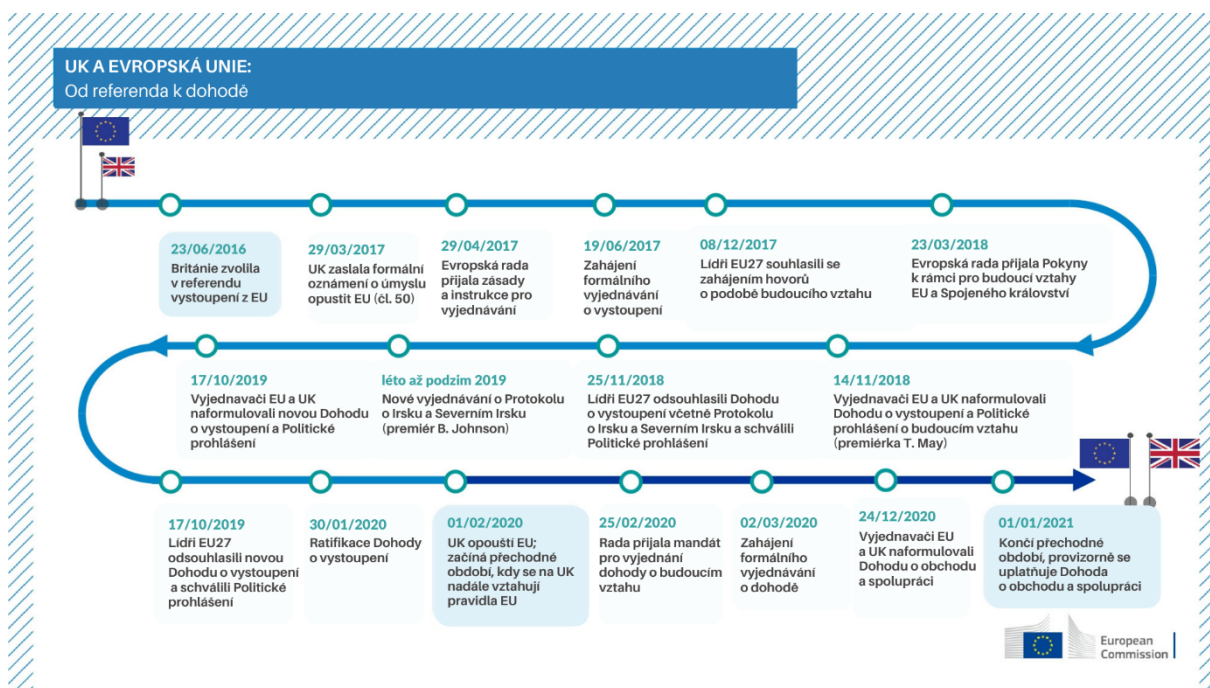
Březen 2019 – rozhodnutí o odkladu data odchodu

12. prosince 2019 – předčasné volby ve Velké Británii, které mohou ovlivnit Brexit

31. ledna 2020 – dokončení první fáze brexitu, UK opustilo Evropskou unii

2. března 2020 – první kolo vyjednávání o partnerství

24. prosince 2020 – ohlášení vyjednávacích týmů o shodě znění Dohody o obchodu a spolupráci (Brexitinfo, c2019-2020)



Obrázek 2 Průběh vyjednávání (Brexitinfo, c2019-2020)

2.4 Dohoda o vystoupení

Dohoda o vystoupení je dokument, který je výsledkem dvouletého vyjednávání Evropské unie s Velkou Británií o jejím vystoupením z EU. V dohodě jsou stanovena práva a povinnosti obou stran, přechodné období, zajišťuje čas pro vyjednávače, aby měli možnost

upravit budoucí vztah. Dále dohoda obsahuje protokoly k Irsku a Severním Irsku, Gibraltar a Kypru, a upravuje práva občanů nebo finanční vyrovnání. Tato dohoda byla ratifikována 29. ledna 2020 a v platnost vstoupila 1. února 2020. (Brexitinfo, c2019-2020)

2.5 Obchod se zbožím

Od 1.1.2021 došlo ke změně v obchodu se zbožím mezi ČR a VB. K tomuto dni Spojené království odešlo z jednotného trhu a opustilo celní unii. Vzhledem k odchodu se na Velkou Británii již nevztahuje princip volného pohybu zboží. Obě strany se při vyjednávání dohodly, že bude vytvořena ambiciózní zóna volného obchodu. V této zóně nebudou uplatňována cla ani kvóty na zboží. Dále při obchodu budou uplatňována pravidla o původu zboží. Je to nutné, aby bylo možné určit, zda se na dané zboží vztahují ustanovení Dohody o vystoupení. Veškeré dovezené zboží bude předmětem celního řízení, zboží tak bude muset splňovat pravidla strany, která zboží přijímá. Zároveň dovezené zboží do EU bude muset splňovat standardy EU.

Na všechno zboží, které bude putovat mezi EU a VB (myšleno v obou směrech – z EU do VB i z VB do EU) se budou vztahovat celní kontroly a procesy, které se řídí Celním kodexem EU. Výjimku tvoří obchod mezi EU a Severním Irskem, ten se řídí Protokolem o Irsku a Severním Irsku, který je obsažen v Dohodě o vystoupení. (Brexitinfo, c2019-2020)

Jedna z mnoha změn, které s sebou nese odchod Velké Británie z Evropské Unie je zavedení nových celních hranic. To zapříčinilo zavedení celního odbavení při dovozu zboží nebo vývozu zboží z Velké Británie. Zboží musí procházet celními kontrolami v obou směrech přepravy. Tato rozsáhlá změna zásadně ovlivnila trh. Zavedení celních kontrol ovlivnilo britské i evropské obchodníky a dopravce, případně pak spedice a zasílatelské společnosti. Právě nově zavedené celní kontroly mohou vést ke zpoždění přeprav, důsledkem je prodlužování dodacích lhůt, a to může pro dopravce znamenat finanční ztráty. Spousta dopravců z trhu ustoupila, respektive některé společnosti začali odmítat realizovat přepravy do Spojeného království a zpět. Pro společnosti to znamená nové administrativní úkony, které musí provádět, z čehož vyplývá větší byrokracie, větší administrativní zátěž pro společnosti a někteří dopravci se rozhodli změnit své zaměření. Tito dopravci přestali přepravovat zboží do Velké Británie a začali se soustředit na jiné země Evropské unie. V důsledku odmítání přeprav dopravními společnostmi se zvýšili ceny za přepravu. Navýšení cen mohlo zafungovat jako nástroj motivace pro dopravce. Celní kontroly jsou prováděny na hranicích Velké Británie s Evropskou unií.

2.6 Přeprava zboží z EU do Velké Británie

Na problematiku celního odbavení je možné nahlížet z několika rovin. Pro účely této práce jsem si vybrala možnost náhledu do procesu celních kontrol zboží ze strany dopravní společnosti zprostředkovávající přepravu z EU do Velké Británie a následně řidiče, který převáží náklad.

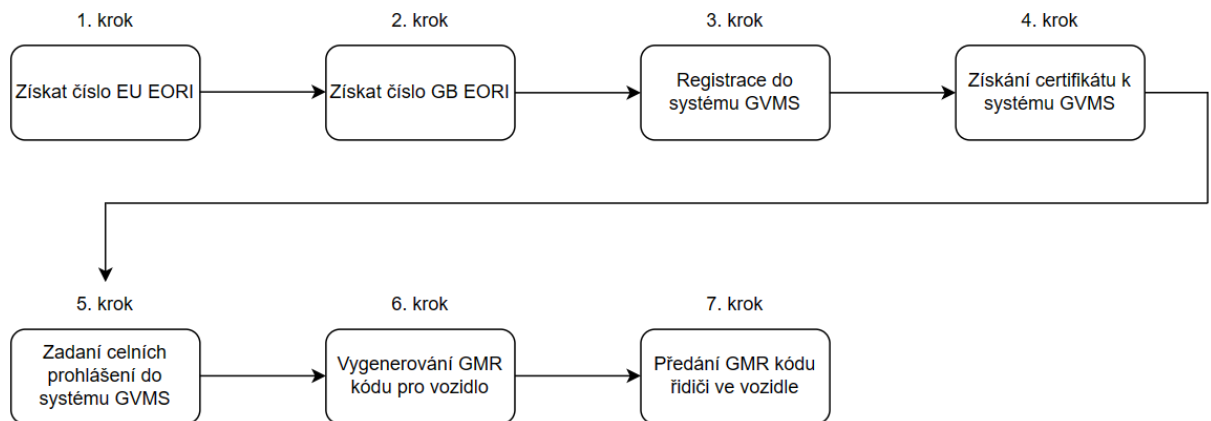
Postup přepravy zboží z Evropské unie do Velké Británie není pro všechny typy přeprav stejný a může se lišit. Hlavním rozdílem, podle kterého se řídí postup celního odbavení na hranicích je původ zboží. Je rozdíl, zda je zboží původem z EU nebo má původ mimo Evropskou unii. Odlišnosti najdeme ve způsobu ukončení celního procesu, tedy propuštění do země, rozdíl je i ve využívaném dokladu k zásilce.

Každý dopravce neboli podnikatel, jako souhrnné označení použiji subjekt. Tedy každý subjekt, který vyřizuje celní formality, celní odbavení a jakýmkoliv způsobem komunikuje s celní správou musí mít registrační a identifikační číslo. Toto číslo se nazývá EU EORI. Pro obchodování s Velkou Británií je nutné zřídit si i britské identifikační číslo. Nazývá se GB EORI a je potřebné pro vyřízení celních dokumentů a náležitostí na Britské celní správě. Toto číslo se získává pomocí registračního formuláře, který je nutné vyplnit. Formulář je k nalezení na webových stránkách britské vlády.

Velká Británie používá k celnímu odbavení nový elektronický systém, jehož název se skrývá pod zkratkou GVMS – Goods Vehicle Movement Service. Přeložit to můžeme jako služby pro pohyb nákladních vozidel. Nástroj GVMS se začal používat v roce 2021. Úkolem systému je sledovat a evidovat pohyb zboží mezi Spojeným královstvím a členskými státy Evropské unie. Jednotliví dopravci musí provést registraci do tohoto systému. Pokud dopravce převážející zboží do Velké Británie není v tomto elektronickém systému zaregistrován není možné provést kontrolu zboží a z toho vyplývá, že není možné na hranicích zboží celně odbavit. Pro registraci do GVMS systému je nutné mít už vyřízené GB EORI číslo. Dopravci si nejdříve musí zřídit britské registrační číslo a následně provést registraci do výše zmíněného elektronického systému. Přihlášením do zmíněného systému začíná vytvořením účtu. Po vytvoření účtu následuje registrace do GVMS. Při registraci společnosti zadávají základní údaje o registrované společnosti, dále se vyplňuje typ přepravovaného zboží. Po dokončení registrace je registrovanému subjektu zaslán certifikát, který je oprávněním pro vstup do systému. Společně s certifikátem je zaslán ještě přístupový kód, přes který probíhá přihlašování do systému. Přes systém GVMS je možné a vlastně i nutné podávat předem celní prohlášení. Do systému se zadávají údaje o vozidle, které zboží přepravuje a informace o převáženém zboží. Velikou výhodou a hlavní funkcionalitou elektronického systému GVMS je propojení všech

celních prohlášení, které dopravce předem podává. Systém podaná prohlášení propojí a vytvoří jeden kód. Kód nese název Goods Movement Reference, nejčastěji se využívá zkratka GMR kód. Český překlad názvu tohoto kódu je referenční číslo pohybu zboží. Elektronický systém GVMS sjednotí podané celní prohlášení a vystaví doklad o GMR s kódem GMR. Pomocí tohoto kódu, který je přidělen vozidlu je možné sledovat přepravovaný náklad. V momentě, kdy vozidlo překračuje hranice do Velké Británie je kód celníky skenován pro celní kontrole. Systém pracovníkovi celní správy po naskenování ukáže, zda jsou všechny potřebné náležitosti v pořádku. Systém po naskenování GMR kódu automaticky zkontroluje, zda byla správně vyplněna celní deklarace. Pokud zboží podléhá nějakým poplatkům nebo daním, tak systém kontroluje, jestli jsou zaplacené. Ve většině případů je vše v pořádku a zboží je propuštěno do země. V případě jakýchkoliv nesrovnalostí je vozidlo zastaveno a odstaveno. Přepravované zboží je zadrženo a podrobena bližším kontrolám a vyšetřování. Náklad může být zadržen a dopravce může být vyzván ke složení nákladu do celního skladu. Celní správa si od dopravce nebo majitele zboží může vyžádat doplnění informací o zásilce nebo doložení dalších dokumentů. Může se jednat o podrobnější doložení původu zboží, celní orgány můžou podrobněji kontrolovat zboží. Kontroluje se, zda zboží odpovídá informacím v dokumentech, zda odpovídá množství. Dalším důvodem odstavením vozidla a zadržením nákladu může být nezaplacení daně nebo poplatku, pokud nejsou nezbytné poplatky uhrazeny celní orgány náklad nepustí, dokud nedojde k uhrazení. Zdržení tohoto typu může neočekávaně a výrazně prodloužit přepravu. Dodávka se zpozdí, a to může mít za následek zvýšení přepravních nákladů. Může se stát, že dopravce bude povinen zaplatit penále z prodlení zásilky, dále může být vyžadováno uhrazení nákladů za uskladnění zboží po dobu vyšetřování.

Na obrázku 3 je schéma, které graficky znázorňuje kroky, které musí dopravce provést předtím, než začne přepravovat zboží z Velké Británie nebo do Velké Británie. Kroky číslo 1–4 jsou prováděny jednorázově před první přepravou. Kroky s číslem 5–7 je nutné provádět opakovaně před každou přepravou.



Obrázek 3 Schéma úkonů dopravce (autor)

2.6.1 Zboží s původem v EU

Pokud je zboží původem z Evropské unie je proces celních kontrol o trochu jednodušší. Pro zásilky z EU se jako doklad ke zboží použije VDD, což je vývozní doprovodný doklad. VDD je oficiálním dokumentem a je zapotřebí při přepravách, kde se přepravuje zboží s původem v Evropské unie do zemí mimo EU jako „třetích zemí“. Mezi tyto země pochopitelně po Brexitu patří i Velká Británie. Vývozní doprovodný doklad se používá k dokládání potřebných informací o přepravovaném zboží. Zmíněný dokument dokládá fakt, že zboží bylo v Evropské unii vyrobeno a legálně získáno. Dále slouží jako potvrzení, že zboží splňuje veškeré potřebné platné právní předpisy, normy a nařízení. Jmenovitě se na doklad vyplňují následující údaje: popis zboží, množství a ceny, dále pak informace o importéru a exportéru, tedy o vývozci a dovozci. Dokument VDD je formulář, jehož podobu můžeme nazvat standardizovaným formulářem. Je to přesně daný formulář, do kterého se pouze doplňují předepsané informace. I přesto, že se jedná o formulář je nutné dbát na správnost jeho vyplnění. Špatně vyplněný dokument nemusí být uznán při celní kontrole a nastane výše zmíněná situace a vozidlo bude odstaveno. Každá zásilka, která se vyváží musí mít svůj vlastní dokument VDD. Řidič musí mít u sebe tolik dokumentů, kolik veze zásilek. Veškeré vývozní doprovodné doklady jsou předloženy ke kontrole francouzským celním orgánům. Celní úředník, jenž provádí kontrolu naskenuje čárový kód, který je na dokumentu do systému. Na základě informací o zboží z vývozního doprovodného dokladu úředník příslušné celní správy posoudí správnost vývozu zboží z EU. Pracovník celní správy musí na základě zaevidovaných informací

zjistit, zda je vývoz zboží z unie legální. Kromě dokumentu VDD může celní kontrola vyžadovat doplnění dalších dokumentů v závislosti na situaci. Samotný vývozní dokument VDD pro vstup na půdu Velké Británie nestačí. Vývozní doprovodný dokument platí pouze na území Evropské unie. Jedná se o doklad o legálním vývozu zboží z EU, jak je výše zmíněno. Při kontrole z francouzské celní správy je platnost dokumentu ukončena. Naskenováním kódu pracovníkem francouzských celních orgánů a ověřením zadaných informací ke zboží se dokument ukončí. Někdy nastanou situace, kdy dokument není správně ukončen. Může to být z důvodu špatného naskenování nebo třeba chybě v elektronickém systému. Pokud tato situace nastane je nutné VDD dokument naskenovat znovu. Řidič může doklad naskenovat při své další cestě. Dalším řešením je dodat čestné prohlášení, ve kterém bude potvrzeno, že zboží opustilo Evropskou unii.

Pro vstup na do Velké Británie je nutné, aby vozidlo mělo GMR kód viz obrázek 4, bez tohoto kódu nemůže vozidlo vjet do Velké Británie. GMR kód vygeneruje GVMS systém na základě několika variant. První variantou je přidělení GMR kódu na základě MRN kódu tranzitu. MRN kód tranzitu vystavují celní úřady v Evropské unii, tato varianta je využívána méně často. Druhou a nejvíce využívanou variantou je celní prohlášení C88. Tento kód zajišťuje příjemce zásilky a dopravce ho následně zadává do GVMS systému. Třetí a ze všech variant nejméně využívanou je EORI příjemce ve Velké Británii, který má možnost postupu pro vylívání. Vzhledem k tomu, že nejčastěji je obchodníky a dopravci využívaná druhá varianta zaměřila jsem se výhradně na ni.

Příjemce zásilky ve Velké Británii si musí najmout celního agenta. Pomocí celního agenta je vydán kód C88, což můžeme chápat jako vstupní kód do Anglie. Tento kód musí dopravce zadat do systému GVMS – Good Vehicle Movement Service, zadáním vstupního kódu C88 je předem zadáno celní prohlášení. Pokud vozidlo veze více zásilek systém GVMS zásilky sjednotí. Na základě zadaných celních prohlášení systém vytvoří GMR kód – Goods Movement Reference. Znamená to, že kód GMR je vydávaný vždy pouze jeden k celému vozidlu, nevydává se zvlášť ke každé zásilce. Tento kód má podobu čárového kódu, pod čárovým kódem je písemná a číselný kód. Kód vždy začíná písmeny GMR a za nimi v případě cesty z EU do Velké Británie následuje písmeno A. To je označení, že se jedná o dovoz zboží do Velké Británie. Dopravce kód musí předat řidiči. Může být buď vytištěn na papíře, jestliže ho dopravce případně speditér má k dispozici ještě před zahájením přepravy, případně je možné ho řidiči zaslat elektronicky na telefon přes dostupné komunikační síť.



Obrázek 4 GMR kód pro dovoz do VB (Domaro Trans s.r.o.)

2.6.2 Zboží s původem mimo EU

Při přepravách zboží, které nemá původ v Evropské unii můžeme konstatovat, že celkový proces celního odbavení při přechodu hranic mezi Evropskou unií a Velkou Británií je složitější, respektive je nutné provést některé kroky navíc, které u zboží z EU jsou z procesu vyřazeny. Pro zásilky pocházející mimo Evropskou unii je dokladem ke zboží tranzitní dokument. Zkráceně se nazývá pouze dokument T1. Díky tomuto dokumentu je umožněna přeprava zboží přes území EU tak, aby zboží nemuselo být v EU celně odbaveno nebo zdaněno. Dokument zabezpečuje možnost převozu zboží v režimu tranzitu až do cílové země, v tomto konkrétním případě do Velké Británie. Doklad musí být vždy vystaven před zahájením přepravy. Jenom tak je může být umožněna přeprava v režimu tranzitu. Pokud by doklad nebyl vystaven přes začátek přepravy jednalo by se o porušení celních předpisů. V případě silniční dopravy, které se tato práce věnuje, je doklad T1 vystaven na počátku trasy na hranicích EU. Zároveň je tam potvrzen celními orgány. Následně může být provedena přeprava v režimu tranzitu přes území EU. Na hranicích Velké Británie je doklad a dovážené zboží kontrolováno. Obecně můžeme konstatovat, že přepravy zboží s původem mimo EU jsou delší. Vzhledem k podrobnějším kontrolám jsou dodací lhůty delší než při přepravách zboží z unie. Doklad T1 je nutné ověřit celními orgány při výstupu z EU a zároveň je nutné ověření celními orgány při vstupu do Velké Británie. Na dokladu T1 najdeme identifikační údaje odesílatele a příjemce, dále obsahuje informace o zboží. Najdeme tam informace důležité pro vyměření cla a daně při dovozu zboží do VB. Těmito informacemi jsou: popis zboží, množství a hodnota zboží. Kromě informací o odesílateli a příjemci je nezbytné, aby na dokladu byl i podpis odesílatele. Podpis zajišťuje odpovědnost odesílatele za správnost údajů, které jsou v dokumentu vyplněny.

Pomocí informací z dokumentu T1 je zboží jednoznačně identifikovatelné a můžeme ho tak sledovat po celé trase. Při vjetí vozidla na půdu Velké Británie je dokument předložen k celní kontrole. Celní orgány kontrolují správnost údajů na dokumentu, je kontrolováno, zda zboží naložené ve vozidle odpovídá informacím, které jsou obsaženy v dokumentu. Odlišností oproti zboží z EU je, že při tomto druhu přepravy je nutné zajet na celní úřad ve Velké Británii. Právě tato zastávka představuje zdržení přepravy, proto mohou být dodací lhůty u zboží prodlouženy. Na celním úřadě je provedena fyzická kontrola zboží pracovníkem celní správy. Až po potvrzení dokumentu celním úřadem je zboží legálně propuštěno do země a je možné ho dovést na místo určení. Tato povinná zastávka ke kontrole na celnici může řidiče zpozdít o hodinu, ale mohou nastat situace, kdy kontrola může trvat i několik hodin. Každá přeprava je jedinečná. Postup přepravy, a především pak celní kontroly se může lišit v závislosti na několika faktorech. Hlavním proměnným faktorem, od které se odvíjí způsob se délka celní kontroly je druh dováženého zboží. Stejně jako u zásilek s původem v EU i u těchto zásilek, které mají původ mimo EU je nutné, aby každá zásilka měla svůj vlastní dokument T1. I zde platí pravidlo, kolik zásilek je naloženo ve vozidle tolik dokumentů je nutné mít a předložit ke kontrole. I v případě této přepravy je nutné při opuštění EU předložit na kontrole GMR kód. Ten zde zastává stejnou funkci jako při přepravě zboží na vývozní doprovodný doklad. Sjednocuje celní prohlášení a je to jedinečný identifikátor vozidla, díky kterému je možné sledovat pohyb zboží, které dané vozidlo do země dováží.

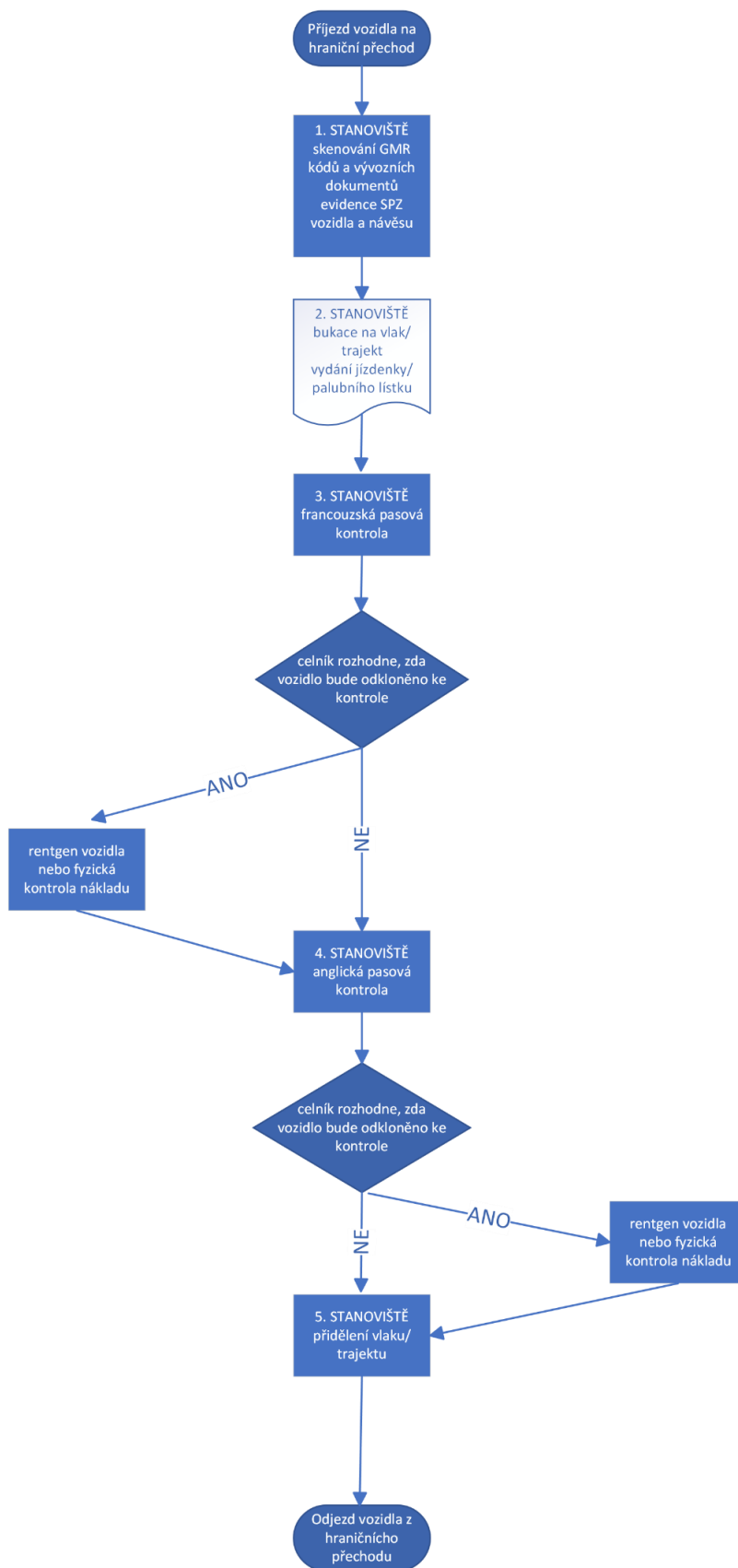
Zjednodušením celních kontrol, při přepravě více zásilek na jednom vozidle je elektronická logistická obálka. Někdy nazývána také francouzská obálka. Použití tohoto nástroje může ulehčit průjezd přes hranice a zrychlit celní odbavení. Je to nástroj, který poskytuje francouzský systém SI BREXIT. Pomocí tohoto nástroje je možné sjednotit všechny vývozní doklady do jedné „virtuální obálky“. Pokud řidič veze více zásilek musí při kontrole předkládat kromě GMR kódu všechny vývozní doklady. Pokud ale dopravní společnost sjednotí vývozní dokumenty (VDD a dokumenty T1) do jedné obálky, může tak ulehčit práci řidiči. Následně dispečer předá řidiči jeden kód, která má podobu čárového kódu, pod kterým jsou všechny vývozní dokumenty zaevidovány. Pro řidiče tento krok představuje velké zjednodušení při celní kontrole, protože nemusí předkládat jednotlivé dokumenty zvlášť. Ulehčení to je i pro kontrolující celní orgán, protože veškeré informace ze všech vývozních dokladů mají v elektronické podobě a je pro ně kontrola snadnější a výrazně přehlednější. Elektronická logistická obálka s sebou přináší několik výhod. Jednou z hlavních je již zmíněná snížená administrativní zátěž, jak pro celní úřady, tak i pro dopravce, případně další zúčastněné osoby. Využitím obálky se může zkrátit čas kontrol, celní orgány mají přesné informace a mají tyto

informace k dispozici předem. Proto je kontrola následně hbitější a pracovník provádějící kontrolu ji provede se stejnou přesností v kratším čase. Obálka také zlepšuje možnosti sledování zásilky. Díky elektronické verzi dokumentu je zásilka lépe sledovatelná během celé přepravy. Obálka, která je na obrázku 5 může znamenat i větší bezpečnost na hraničních přechodech. Myšleno tím, že kontrolní orgány můžou snadněji ověřit, zda je převážený náklad a nákladní vozidla v souladu s bezpečnostními pravidly a dalšími nařízeními.



Obrázek 5 EAN kód francouzské obálky (Domaro trans s.r.o., autor)

Na obrázku číslo 6 je znázorněno schéma jednotlivých kontrolních stanovišť, kterými musí řidič na hraničních projet.



Obrázek 6 Schéma kontrolních stanovišť (autor)

2.7 Přeprava zboží z Velké Británie do EU

Stejně jako přeprava z EU do Velké Británie, tak i přeprava opačným směrem je v současné době významně ovlivněna Brexitem. Průběh přepravy se tedy velmi odlišil od situace před odchodem země z EU. Hlavní a největší změnou je opět zavedení celních kontrol. Základním krokem mezinárodní přepravy zboží je přechod zboží přes hranice států. Uvnitř Evropské unie tento krok není nijak významný, protože v EU platí právo volného obchodu, ale pokud se jedná o obchodování se státy mimo Evropskou unii vstupuje do obchodu celnictví. Myšleno tedy nutnost proclení zboží, v některých případech pak platba cla, případně daně. Pokud se společnost na trhu pohybuje delší dobu nebo pokud jsou firmy ochotné se vzdělávat a zjišťovat si informace o nových podmínkách přepravy neměl by pro ně být problém se novým postupům přizpůsobit. Ovšem jak již bylo zmiňováno výše, existují dopravci, kteří po Brexitu odstoupili od přeprav do Velké Británie a zpět. Tento jev zapříčinil navýšení cen za přepravy až o jednu třetinu, zároveň s tím se zvýšily i mzdy řidičům kteří jezdí do Spojeného království. Každá zásilka, která je naložena ve Velké Británii a následně překračuje hranice do Evropské unie musí projít celní kontrolou a zboží musí být celně odbaveno. Řidič před opuštěním Velké Británie musí udělat zastávku na pobočce celní správy.

Při vjezdu na celnici zodpoví řidič několik otázek na vrátnici. Řidič musí sdělit, zda se jedná o export nebo import, jestli je zásilka přepravována v režimu ADR či nikoliv. Po zodpovězení otázek mu je přiděleno parkovací místo, na které má zaparkovat své vozidlo. Je na něm napsané označení přiděleného parkovacího místa, tento papír si řidič dá za okno a personál, který má na starosti navigaci řidičů na parking díky označení místa za oknem ví, na jaké parkovací místo má řidiče navést.











Po zaparkování jde řidič do budovy celnice, kde v okénku vyplní dokument s názvem Driver Questionnaire na obrázku 7, úkolem tohoto dokumentu je zjistit za jakým účelem bude vozidlo překračovat hranice Velké Británie. Dokument má formu dotazníku. Řidič vyplňuje informace o vozidle, kontakt na sebe, zvolí, že se chystá exportovat zboží. Zároveň je nutné zvolit cestu, kterou vozidlo opustí Velkou Británii. Na výběr má železniční Eurotunnel nebo trajekt. V případě námořní dopravy je nutné zvolit i přístav, ve kterém se vozidlo nalodí na trajekt. Dalším a velmi důležitým údajem, který je nutné do dokumentu vyplnit je LRN kód. Celým názvem to je Local Reference Number, do českého jazyka překládáme název jako Lokální registrace vozu. Kód je vydáván v rámci procesu vývozu zboží z Velké Británie. Vývozce musí být registrován u britských celních orgánů v národním exportním systému Velké Británie. Prostřednictvím systému vývozce zadá deklaraci vývozu a je mu přidělen LRN kód. Ten je pak předán dopravci. Dopravce musí kód předat řidiči, aby ho mohl vyplnit do

dokumentu Driver Questionnaire. LRN kód je složen z písmen a číslic, který slouží k unikátnímu označení zboží. Pomocí registrace zásilky do národního exportního systému je možné sledovat pohyb zboží a je tím zajištěn bezproblémový vývoz z Velké Británie neboli dovoz do země určení. Přidělený LRN kód je nutné uvést na všech průvodních dokladech pro náklad, může to být faktura nebo doprovodný doklad pro náklad, celní deklarace atp. LRN kód se používá u každého vývozu zboží z Velké Británie bez rozdílu, zda je cílová země v Evropské unii nebo mimo ni. Po předložení správně vyplněného dotazníku Driver Questionnaire a dokumentu CMR na pobočce celnice, je následně předložená dokumentace zpracována.

OFFICE USE ONLY	
Office:	AO Initials:
Bay no:	AO Booth:
Time:	Date:

Driver Questionnaire


Section A: Driver Completion

1. Truck VRN 		2. Trailer 	
3. Driver  (+)		4. Agent  (+)	
5. Employer  (+)			
6. Reason for Visit	Export  <input type="checkbox"/>	Import  <input type="checkbox"/>	
7. Port of Dover  <input type="checkbox"/>	Eurotunnel  <input type="checkbox"/>	Port of Holyhead  <input type="checkbox"/>	
8. Driver Signature			

Section B: Front Office Completion

GMR/MUCR		GMR Status:	
GVMS Automated Hold: (Y/N) <input type="checkbox"/>	P2P/Cleared (Y/N) <input type="checkbox"/>	Route:	
LRN(s) for exports:		MRN/CDS/CHIEF(s) for imports:	
1		1	
2		2	
3		3	
4		4	
5		5	
6		6	
7		7	
8		8	
9		9	
10		10	
Customs <input type="checkbox"/>	Transit <input type="checkbox"/>	ATA Carnet <input type="checkbox"/>	TIR Carnet <input type="checkbox"/>
CITES Permit <input type="checkbox"/>	Groupage load <input type="checkbox"/>	Other <input type="checkbox"/>	
Comments:		Documents supplied:	
TAD duration requested 8 days <input type="checkbox"/>		14 days <input type="checkbox"/>	TADs Checked <input type="checkbox"/>

OFFICE USE ONLY

		Office	AO Initials	AO Booth
DOCUMENTS WITH HMRC				
Date:	Time:	VRN:	Bay:	Number of documents:
Comments / Documents returned:				

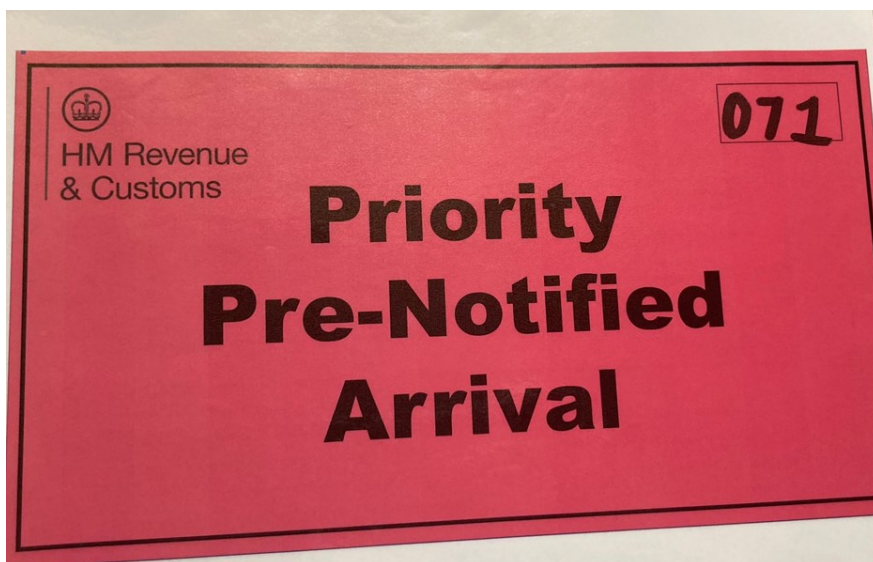
Return this when collecting your documents

OFFICIAL-SENSITIVE

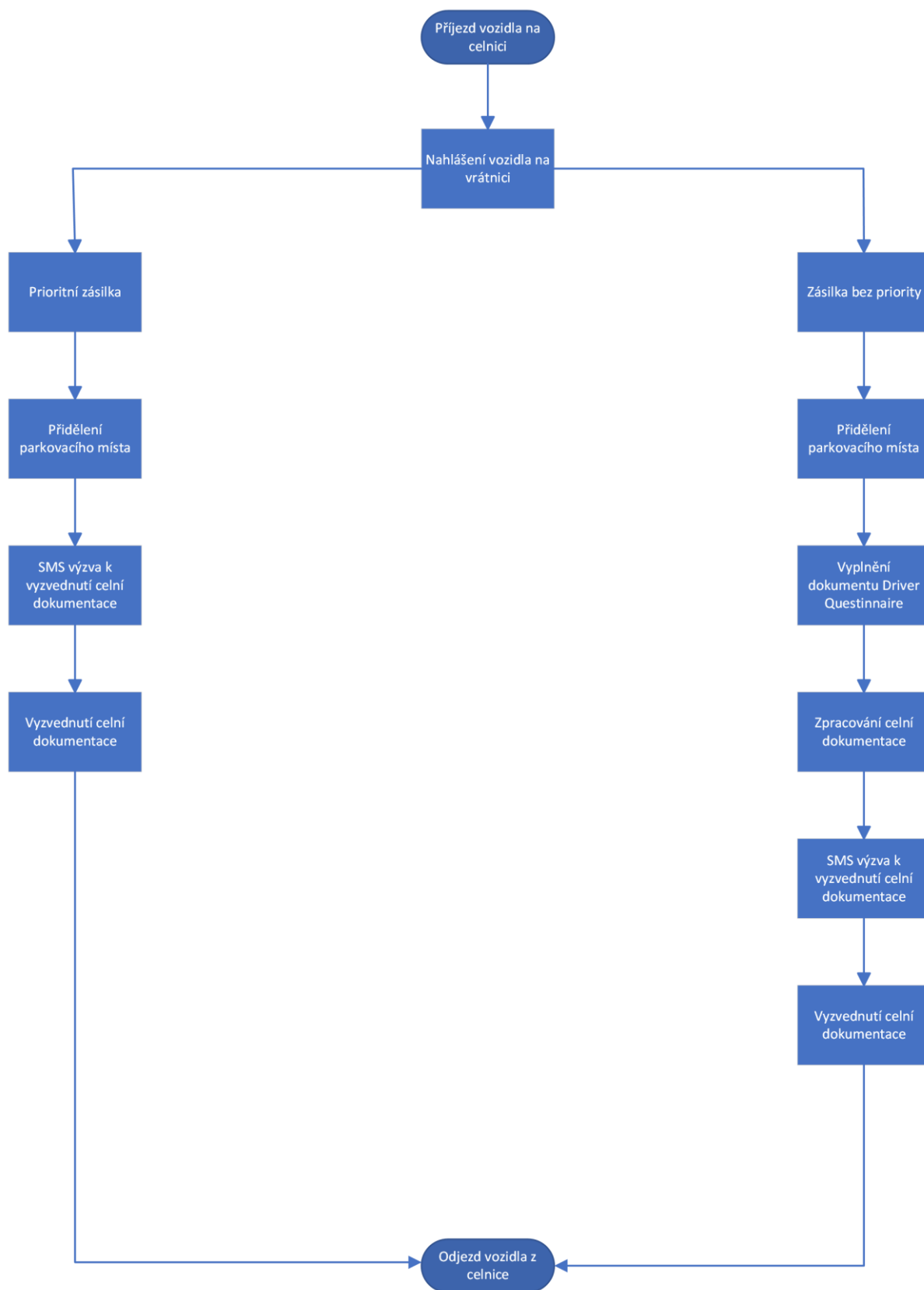
Obrázek 7 Driver Questionnaire (Domaro trans s.r.o., autor)

Po zpracování dokumentace k zásilce je vystaven vývozní dokument T1. O zpracování dokumentace je řidič informován prostřednictvím SMS zprávy na telefonní číslo, které je vyplněné v odevzdaném dotazníku. Po obdržení SMS si řidič vyzvedne vyhotovený dokument T1. Společně s dokumentací ke zboží je řidiči vydáno i povolení k výjezdu z celnice (obrázek 8), které je odevzdáno pracovníkovi na vrátnici. Tento papír je důležitý, protože bez něj pracovník celní správy na vrátnici nemůže vozidlo pustit z celního prostoru, slouží jako potvrzení, že je veškerá dokumentace ke zboží v pořádku a vozidlo může vyjet z celního prostoru a pokračovat na své cestě do EU.

Existuje možnost, jak urychlit odbavení a zpracování dokumentů na pobočce celní správy. Pokud spedice nebo dopravní společnost zaregistruje příjezd vozidla elektronicky předem, tak vozidlo při příjezdu dostane tzv. prioritu. Firma veškeré potřebné informace, které řidič vyplňuje do dokumentu Driver Questionnaire poskytne celní správě s časovým předstihem. Řidiči je po příjezdu do celního prostoru přiděleno parkovací místo, a navíc dostane potvrzení o prioritním příjezdu, které je na obrázku 9. Toto potvrzení si společně s označením parkovacího místa dá za okno. Následně už nemusí jít do pobočky vyplňovat zmíněný dotazník a pouze vyčkává na výzvu přes SMS k vyzvednutí hotové dokumentace. Na obrázku 9 je znázorněna posloupnost úkonů na celnici ve VB graficky.



Obrázek 8 Potvrzení o prioritním příjezdu (Domaro trans s.r.o., autor)



Obrázek 9 Posloupnost úkonů na celnici ve VB (autor)

Při příjezdu do přístavu nebo k Channel Tunnelu ve Folkestone je na celních kontrolách předložen vývozní dokument T1 společně s GMR kódem. Pracovník zkontroluje vozidlo, naskenuje GMR kód a čárový kód z T1 dokumentu. Dále se u řidiče ujistí, zda převážený náklad je v kategorii food nebo non-food. Pokud se jedná o zboží spadající do food kategorie, tak je vozidlo při vstupu do Evropské unie automaticky podrobeno kontrole nákladu, kde je nutné předložit potvrzení o nezávadnosti dovážených potravin. Následně je provedena pasová kontrola a pokud vozidlo není vybráno k náhodné podrobné kontrole nákladu, tak je propuštěno k přejezdu do Francie.

2.8 Celní odbavení dovezeného zboží na území České republiky

Aby zboží mohlo být propuštěno do volného oběhu na trh České republiky je nutné, aby před propuštěním bylo ukončeno celní řízení. Při dovozu zboží území třetích zemí je nutné provést konečné celní odbavení na jedné z poboček Celní správy v České republice. Pro ukončení celního řízení a následné propuštění zboží do volného oběhu je nutné zprostředkovat celní odbavení v ČR. To mohou zprostředkovat různé podnikatelské subjekty, které k tomu mají potřebná oprávnění. Může se jednat o dopravce, zprostředkovatele obchodu, zasílatele, celní zástupce, celní spedice nebo další osoby či subjekty, které mají možnost provést celní odbavení.

Subjekt, který bude zajišťovat proclení zásilky po dovozu do ČR si může určit odesílatel zásilky nebo příjemce, případně i dopravce. Nejčastěji to bývá předem smluvená celní spedice, která obstará všechny potřebné úkony. Pokud se jedná o zásilku, která je do České republiky distribuovaná pravidelně, je ve většině případů celní spedice domluvena dlouhodobě. Vztah mezi přepravcem zásilky a speditérem obstarávajícím celní odbavení je upraven smlouvou. Spedice, která má proclení na starosti nemusí vždy být poblíž místa určení zásilky. Častokrát se stává, že místo celního odbavení je desítky, někdy až stovky kilometrů vzdálené od místa vykládky. Místo proclení je určeno najatou celní spedicí, která zajišťuje celní úkony. Protože si spedici, která tímto úkonem bude pověřena může určit, kterýkoliv účastník daného obchodu, tak nemusí být vybrána vhodná spedice vzhledem k lokaci místa určení a trase vozidla. Smluvená spedice může zajistit proclení zásilky mimo trasu, po které vozidlo jede a jedná se tak o zajížděku. Těmito přejezdy je celkový čas přepravy prodlužován. U pravidelně nebo opakovaně dovážených zásilek bývá místo proclení smluvené poblíž místa vykládky u jednorázově dovážených zásilek jsou častější větší přejezdy a zajížděky do místa proclení zásilky.

Postup proclení z pohledu řidiče je graficky zobrazen na obrázku 10. Řidič musí přijet na určenou pobočku celní správy a zaparkovat vozidlo v celním prostoru. Pokud vozidlo není v celním prostoru není možné zboží celně odbavit. Dokumentaci k zásilce řidič předá společnosti, která má provádět celní odbavení zásilky. Samotné celní odbavení provádí najatá společnost a řidič vyčkává ve vozidle. O dokončení celního odbavení je řidič informován telefonicky. Vyzvedne si dokumentaci k zásilce a může vyjet z celního prostoru, protože zboží je propuštěno do volného oběhu.



Obrázek 10 Posloupnost úkonů na celnici v ČR (autor)

2.9 Kontroly

Při cestě do Velké Británie nebo opačné cestě zpět do Evropy jsou prováděny různé kontroly, některé jsou pravidelné a jiné mají náhodný charakter. Mezi pravidelné kontroly, které musí řidič podstoupit při každé cestě řadíme pasovou kontrolu, přičemž kontrolu pasu řidič podstupují dvakrát. Nejdříve pasovou kontrolu provádí francouzská celní správa, následně pak dochází ke kontrole pasu i britskou celní správou. Další pravidelnou kontrolou je kontrola dokumentace k nákladu, kde řidič musí odevzdávat ke kontrole průvodní doklady k nákladu, včetně celní dokumentace. Skenují se vývozní doprovodné doklady, dokument T1, případně francouzská obálka a zároveň je nutné předložit GMR kód. Poslední pravidelnou je kontrola vozidla pracovníkem celní správy. Řidič musí vozidlo zastavit na určeném místě a musí vypnout motor. Řidič zůstane sedět ve vozidle a k vozidlu přistoupí psovod za doprovodu speciálně vycvičeného psa. Pes je vycvičen na hledání drog a uprchlíků. Pes společně se svým psovodem obejde vozidlo a pokud pes nezaštěká, čímž dává najevo, že něco našel tak je vozidlo propuštěné a jede zaparkovat na určené místo, kde čekají na vjezd na vlak nebo na nalodění na trajekt. Pokud pes při kontrol zaštěká, čímž dá celníkovi najevo, že něco objevil je vozidlo dále podrobněji kontrolováno.

Dále jsou prováděny náhodné kontroly, které není možné provést u každého vozidla zvláště, ať už z kapacitních důvodů nebo časových. Na hranicích by se pak tvořily fronty a celní odbavení by trvalo příliš dlouho a bylo zdoluhavé. Náhodných kontrol je několik druhů, fyzická kontrola nákladu celníkem, podrobná kontrola CMR dokladů k zásilce, případně další dokumentace, dále pak je to rentgen a kontrola kabiny vozidla na převoz kontrabandu, jako jsou cigarety, alkohol nebo jiné návykové látky.

O těchto náhodných kontrolách je řidič informován personálem, který se pohybuje v celním prostoru. Pokud je vozidlo vybráno k jedné z těchto kontrol, celník řidiče odkloní z trasy a navede ho na určené místo, kde je kontrola provedena. Pokud se jedná o fyzickou kontrolu nákladu, tak řidič musí otevřít nákladový prostor a celník vstoupí na náklad a zkontroluje, jestli mezi nákladem někdo nebo něco schované. Řidič si může vyžádat papírové potvrzení o provedení kontroly nákladu, protože celník může při kontrole náklad poškodit. V případě kontroly dokumentace je řidič vyzván k předložení dokumentů, které si kontrolující pracovník vyžádá a ty jsou podrobně zkontrolovány, případně se pracovník doptává na doplňující informace řidiče. Když je řidič poslán na rentgen, tak je odkloněn do speciální haly, ve které je rentgenové zařízení. Řidič vozidlo zastaví v rentgenové hale, vystoupí a jde do místnosti, kde čeká, než bude rentgen dokončen, aby nebyl osvícen rentgenovým zářením. Celní správa pomocí rentgenu kontroluje přítomnost zakázaných věcí a látek. Poslední

náhodnou kontrolou před naloděním nebo nájezdem na vlak je kontrola kabiny. V takovém případě je řidič vyzván k vystoupení z vozidla a jeho kabina je pracovníky kontrolována na přítomnost drog nebo jiných zakázaných látek, které by v kabině mohly být ukryty. Všechny výše zmíněné kontroly jsou prováděné před vjezdem na vlak nebo naloděním na trajekt. Tyto kontroly jsou prováděné v obou směrech jízdy, ve směru z EU do VB, ale i v opačném směru při cestě z VB do EU.

Dále jsou ještě náhodné kontroly, které jsou prováděny při výjezdu z vlaku nebo vylození z trajektu. O těchto kontrolách se řidič dozví pomocí aplikace Eurotunnel le shuttle freight, případně ve vlaku, kde na obrazovkách jsou vidět SPZ vozidel, které jsou ke kontrole vybrány.

Pokud je řidič vyzván ke kontrole po příjezdu do určené země (Francie nebo Velká Británie), tak je zaveden na parkoviště, kde odstaví vozidlo a předá dokumentaci o zboží celním pracovníkům, kteří ji zkontrolují. Pokud se jedná o potraviny je nutné doložit i potvrzené o nezávadnosti potravin. Dále tam má celní správa k dispozici sklad s rampami. Pokud je to nutné, tak řidič jde vyzván k najetí k rampě a je provedena podrobná fyzická kontrola nákladu. Celní správa má možnost si náklad vyložit do skladu a zkontrolovat položku po položce.

2.10 Komunikace se zahraničními pracovníky

Během celého procesu celního odbavení je nutné, aby řidiči verbálně komunikovali s pracovníky celní správy. A právě tato komunikace je pro mnoho řidičů kolikrát velkým problémem. Důvodem je neznalost anglického jazyka. Ovšem komunikaci není možné se vyhnout. Při překročení hranic Evropské unie je nutné podrobit vozidlo celním kontrolám a během těch je samozřejmě nutné dbát pokynů pracovníkům celní správy. Častokrát se řidiči kvůli neznalosti anglického jazyka dostávají do nepříjemných situací, kdy nepochopí pokyny pracovníků a nevědí, co mají dále dělat a jak postupovat. Řidiči nejsou schopni odpovědět na doplňující otázky k převáženému nákladu nebo k dokumentaci ke zboží.

S tímto problémem se nepotýkají pouze čeští řidiči, ale řidiči všech národností, které nemluví anglickým jazykem a je žádoucí pokusit se odstranění této jazykové bariéry a veškeré postupy a pokyny se snažit zoptimalizovat a co nejvíce zjednodušit, tak aby byly jasné všem.

2.11 Informační webová aplikace Eurotunnel le shuttle freight

Jedná se o webovou stránku, která poskytuje řidičům zásadní informace o jejich přejezdu z Francie do Velké Británie nebo opačným směrem. Řidič provede na webové stránce registraci. K registraci musí poskytnout následující informace: jméno, příjmení, SPZ vozidla (tahače), e-mailovou adresu a telefonní číslo. Po vyplnění těchto náležitostí je řidič na webové

stránce přihlášen a může si zvolit jazyk aplikace. Český jazyk se ve výběru webové stránky nenachází. V momentě příjezdu k Eurotunnelu v Calais nebo Folkestone se načte SPZ vozidla. Po načtení SPZ se ve webové aplikaci objeví konkrétní informace k odjezdu vozidla, které jsou po řidiče velmi důležité. První informací je doba, která je potřebná pro odbavení vozidla. Následně se řidič pomocí webu dozví, na jaký vlak bude naveden, dopředu tedy zná čas odjezdu vlaku a čas příjezdu do země určení. Zároveň je mu poskytnuta informace o počtu jedoucích vlaků za hodinu. Po načtení vozidla do systému se v aplikaci řidič dozví, v jaké části vlaku bude jeho vozidlo. Řidiči je přidělen autobus, který ho vyzvedne odveze do vagonu, číslo autobusu si řidič zjistí na zmíněném webu. Dále je řidič prostřednictvím webové stránky upozorněn, zda je propuštěn do země určení nebo je vybrán k náhodné kontrole. Zelená šipka značí volný průjezd do země, oranžová šipka znamená nutnost náhodné kontroly. Ve Francii v Calais je možnost parkování pro nákladní vozidla. V aplikaci řidič vidí, zda je v Calais volné místo na zaparkování a jejich počet. Pomocí těchto informací se řidiči lépe plánuje jízda a odpočinek. Při využití informací z webové stránky Eurotunnel le shuttle freight je cesta pro řidiče výrazně snadnější a jednodušší.

2.12 Shrnutí

V analýze bylo zjištěno, že současný proces vyžaduje pečlivou přípravu a zjištění nejnovějších informací. Vyplývají dvě hlavní překážky, které řidiči na cestách do Velké Británie musí opakovaně řešit. Největší překážkou, se kterou se potýkají pouze čeští řidiči nákladních vozidel, ale i řidiči ostatních národností je jazykový bariéra. Druhým hlavním problémem je nedostatečná informovanost řidičů o vybrání jejich vozidla ke kontrole.

3 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ PROCESU CELNÍHO ODBAVENÍ PŘI OBCHODU MEZI ČR A VB

Na základě provedené analýzy ve druhé kapitole vyplynuly dva hlavní problémy. Ve této kapitole jsou navržena doporučení, která by mohla vést k vyřešení potíží, díky čemuž by se proces celního odbavení zefektivnil a pro řidiče zjednodušil.

3.1 Jazyková bariéra

Jedním z největších a nejrozsáhlejších problémem, se kterými se potýkají čeští i zahraniční řidiči jezdící do Velké Británie je jazyková bariéra. Těžší dorozumívání s pracovníky celní správy prodlužuje čas strávený na kontrolách nebo na celnicích. Pro řidiče i celní správu se jedná o nepříjemnou situaci, kterou musí řešit každý den. V současné době je nejčastějším řešením, ke kterému se řidiči uchylují je zavolání na centrálu své společnosti, kde ve většině případů je dispečer, který mluví anglicky a snaží se přes telefon, překládat svému řidiči a následně překládá odpověď řidiče danému celníkovi. Nejedná se o zcela dokonalé řešení, protože ani jedna stran neví, kdo je na druhé straně telefonní linky a s kým jedná, zároveň dispečer nemusí do detailů znát všechny okolnosti řešené situace a nemusí být vše správně pochopeno.

Prvním návrhem, který by mohl vést ke zlepšení, zrychlení zvýšení komfortu pro řidiče je přidání více jazyků do online formulářů a aplikací. Dá se říct, že by se jednalo o jedno z levnějších řešení, které by bylo relativně jednoduché a dlouhodobé. Jednalo by se o přeložení informačních stránek a aplikací, které řidiči používají do co nejvíce jazyků. Příkladem je výše zmíněna webová aplikace Eurotunnel le shuttle freight. V této aplikaci je na výběr pouze mezi anglickým a francouzským jazykem. Aplikace je velkým zjednodušením, ale spousta řidičů, ji nevyužívá, protože není možné přepnout stránku do jazyka, kterému rozumí. Toto zlepšení by bylo v celku jednoduché pro zavedení s relativně nízkými náklady. Pravidelné náklady by byly téměř nulové. Tomuto zlepšení by mohl předcházet průzkum u řidičů, aby bylo zjištěno, jací řidiči jezdí do VB nejčastěji v největším počtu. Z výzkumu by vzešly jazyky, které by bylo nejvýhodnější přidat do webových stránek.

Na toto řešení navazuje přeložení papírových dokumentů do vícero jazyků. Dotazník Driver Questionnaire, který řidič musí vyplnit při každém odjezdu z Velké Británie je dostupný pouze v anglickém jazyce. Kdyby tyto dokumenty, se kterými přichází řidiči pravidelně do styku byly přeloženy do jazyků, kterým rozumí vyřešilo by to nedorozumění, ke kterým dochází, když řidič nějakou kolonku špatně pochopí a vyplní chybné informace. Kromě

přeložení jednotlivých dokumentů by bylo řešením sepsání písemných pokynů a návodu, jak dokumenty vyplňovat a jak s nimi pracovat v několika jazycích. Náklady na zavedení těchto dvou opatření by byly relativně nízké. Celníci by mohli využít existující technologie pro přidání více jazyků do formulářů a aplikací. Dále může být nutné najmout jednorázově více překladatelů, aby ověřili a zajistili správnost a přesnost překladu, což by zvýšilo vstupní náklady. Obě opatření by ale měla pozitivní dopad na celý proces. Řidiči by mohli snadno porozumět formulářům a dokumentům, což by snížilo chybovost vyplnění, eliminovalo chyby z nepochopení a zpoždění. Výsledkem by bylo urychlení celého procesu celního odbavení.

Dalším opatřením, které by mohlo alespoň částečně odstranit jazykovou bariéru je překlad informačních tabulí a pokynů, které se nachází přímo v na pobočce celnice. Na celnici jsou pochopitelně vyvěšeny informační cedule pro řidiče a další osoby, které se na pobočce pohybují. Tyto informační cedule jsou primárně v anglickém jazyce, některé jsou přeloženy třeba do francouzštiny nebo do ruštiny. Překlad těchto informací a pokynů by řidičům taktéž usnadnilo jejich orientování v důležitých informacích. Protože výroba a instalace cedulí by mohla být nákladná, zároveň by nebylo možné aktualizovat informace na tabulích v případě potřeby. Vyvěšení cedulí ve více jazycích na jednom místě by nebylo přehledné. Byla by k tomu potřeba velká plocha a mohlo by to působit nevzhledně. Řešení by mohla být varianta jedné fyzické cedule a jejich překlad by byl dostupný v elektronické podobě. Byla by vytvořena centrální webová stránka, na které by byla dostupná elektronická verze zmíněných informačních tabulí. S využitím moderních technologií by bylo možné řidičům prostřednictvím webové stránky poskytnout informace téměř ve všech světových jazycích. Na fyzické ceduli, která by byla vyvěšena na pobočce celnice v anglickém jazyce by byl zároveň QR kód. Řidič by si QR kód naskenoval do svého telefonu a byl by přesměrován na webovou stránku, kde by si zvolil jazyk, ve kterém si chce informace přečíst a vybral by si ceduli, kterou si potřebuje zobrazit. Samozřejmě tato možnost předpokládá potřebu chytrého telefonu s připojením k internetu. Ale vzhledem k současnému technickému pokroku je už běžným standardem, že každý má chytrý telefon, který by dokázal QR kód naskenovat otevřít webovou stránku. Potřeba internetového připojení by mohla být vyřešena veřejně dostupnou Wi-Fi sítí na pobočce celní správy.

Toto opatření by znamenalo počáteční investici, která by zahrnovala zřízení webové stránky, překlad informací, případnou kontrolu překladů. Následně by bylo nutné vygenerovat QR kód, který by na web dokazoval a vyvěsit jej na potřebná místa. Náklady na provozování tohoto pomocného kroku by zahrnovaly poplatky za webovou stránku a jeho správu, která by mohla být svěřena správci sítě.

Výše zmíněna dvě opatření, zahrnující zavedení překladu veškerých informací a dokumentů do většího počtu světových jazyků neřeší problém jazykové bariéry úplně, ale eliminují ho a usnadňují práci celníkům a komunikaci řidičům. Zároveň jsou všechna opatření jednoduchá a náklady na zavedení opatření nejsou příliš vysoké.

Dalším krokem, který by mohl vést k úplnému odstranění jazykové bariéry je zavedení multijazykového nebo překladatelského oddělení. Řešení by bylo složité na zavedení, ale jeho implementace by mohla zcela odstranit jazykovou bariéru mezi celní správou a zahraničními řidiči. Celní úřady by musely vytvořit nové pracovní pozice a na ně najmout nové zaměstnance. Lidé, kteří by byly pro nově vzniklé pracovní pozice vybráni by museli mluvit více jazyky. Předpokladem pro takového zaměstnance by určitě byla nutnost znalosti nejméně dvou světových jazyků, přičemž jeden z nich by měl být anglický jazyk. Výhodnější by bylo, pokud by najati lidé disponovali znalostí alespoň 3 světových jazyků, přičemž jeden z nich by byla angličtina. Náklady spojené se zavedením nového opatření by byly spojeny s návrhem fungování oddělení, s náborovými náklady na zaměstnávání multijazyčného personálu a s vybudováním zázemí pro fungování oddělení. Tyto náklady by mohly být významné zejména v případě nutnosti výstavby nové budovy pro vytvoření zázemí nové vyvinutého multijazyčného oddělení. Nicméně, v dlouhodobém horizontu by tyto náklady mohly být vyváženy přínosy, jako je zvýšení efektivity a rychlosti procesu celního odbavení, zvýšení standardu celého procesu a pohodlnosti pro všechny zúčastněné strany. Jazykově vybavený personál by mohl být k dispozici jak celníkům, tak řidičům k řešení jakýchkoliv potíží při celním odbavení nebo nesrovnalostí v celní dokumentaci. Personál by mohl samozřejmě pomáhat i se standardními úkony, se kterými by se ze začátku začínající řidiči nevěděli rady. Zavedení multijazyčného personálu by mohlo pomoci řidičům, kteří neumí anglicky, aby se snadno a efektivně domluvili s celníky. To by mohlo snížit jejich stres a nejistotu na hranicích a zlepšit celkovou zkušenost z cestování. To by také mohlo vést k lepšímu hospodářskému výkonu a udržení dobrých vztahů s Velkou Británií.

Méně náročnou variantou výše popsaného opatření by bylo zavedení externí překladatelské činnosti. Celní správa by si mohla smlouvou opatřit externí překladatelskou službu, kterou by zajišťovali certifikovaní překladatelé. Náklady na toto opatření by byly nižší, než pokud by si celní správa zřizovala vlastní překladatelské oddělení. Externí překladatelé by mohli být přivoláni k řešení konkrétní složité situace. Za přivolání překladatele by mohl být účtován poplatek, který by hradil řidič, respektive dopravní společnost, která si pomoc překladatele vyžádá. Externí překladatelství by mohlo mít pozitivní dopad na řidiče, kteří nemají znalost angličtiny, protože by jim umožnilo snadno se dorozumět s celníky. Mohlo by

to však také vést k delším čekacím dobám na hranicích kvůli většímu počtu řidičů, kteří by potřebovali pomoci s překladem.

Další možností, jak by bylo možné pomoci s jazykovou bariérou je zřízení help linky. Zřízení call centra by bylo velmi nákladné, ale mohlo by propojit jednotlivé celní správy. Pomocná linka řidičům, která by fungovala non stop by byla samozřejmě velkým ulehčením a zásadním krokem k překonání jazykové bariéry mezi celním personálem a multikulturními řidiči. Pokud by byla linka k dispozici nepřetržitě pro řidiče by to mohl pocít uklidnění a sebejistoty, že budou mít k dispozici tzv. přítele na telefonu, který jim bude k dispozici, kdykoliv budou potřebovat, a hlavně jim člověk na telefonu bude rozumět, bude mluvit stejnou řečí a nebudou potíže v dorozumění. Vybudování call centra je navíc nákladné opatření pro odstranění jazykové bariéry ze všech výše navrhaných. Zároveň je na implementaci nejsložitější, ale následně by mohlo přinést nejefektivnější výsledek. Pokud by si pomocná call centra zavedlo vícero celních správ mohla by call centra mezi sebou spolupracovat. Zároveň by bylo nutné, aby operátoři call centra byly zároveň celními pracovníky. Aby se v oboru orientovali, jejich požadavky chápali a mohli jim na help lince pomoci. Náklady, které by byly spojené se zavedením tohoto opatření by obsahovaly náklady na vývoj nového systému pro přijímání požadavků řidičů a jejich evidenci, náklady na vybudování zázemí call centra a v neposlední řadě náklady na nový personál.

Posledním opatřením, které by mohlo eliminovat jazykovou bariéru v celním odbavení při obchodu s Velkou Británií je povinná znalost anglického jazyka pro řidiče vstupující do Velké Británie. Zavedení povinnosti znalosti angličtiny pro řidiče by bylo určitě nejjednodušší, zároveň by toto opatření s sebou neslo minimální vstupní náklady. Nebyl by potřeba personál navíc ani vývoj nových technologií. Při zavedení tohoto opatření by řidiči před překročením hranic prokázali znalost anglického jazyka krátkým testem nebo rozhovorem. Po řidičích by nemusela být požadována plynulá angličtina, stačí, aby porozuměli výrazům z oblasti dopravy, celnictví a transportu. Opatření je zcela jednoduché, ale mohlo by vést ke zpomalené odbavení a k vytvoření front na hranicích, protože by řidiče prokazování znalosti zdržovalo. Samozřejmě by musela existovat evidence řidičů, pokud by zkoušku složili jednou úspěšně, tak by ji nemuseli při opakovaném vstupu skládat znovu. Tento krok by byl ovšem zcela jistě eliminační, vyloučilo by to velké množství řidičů, kteří by nemohli jezdit do Velké Británie, protože by neprokázali minimální znalost anglického jazyka a v důsledku toho by jim nebylo povoleno překročit hranice. Pro některé řidiče by důsledky tohoto opatření mohly znamenat i ztrátu zaměstnání. Zároveň by zavedení takového postupu na hranicích mohlo být světovou společností chápáno jako diskriminační prostředek. Zároveň je nutné myslet na to, že v každém

zaměstnaní je nutné prokázat odbornou způsobilost a neustále se vzdělávat. Proto by i řidiči, kteří chtějí jezdit do Velké Británie museli rozšířit své znalosti anglického jazyka. Dopravní společnosti by mohly pořádat v určitém časovém intervalu jazykové kurzy, na kterých by jim certifikovaný lektor pomohl s konkrétními frázemi, které potřebují znát a doučil je potřebná slovíčka.

3.1.1 Porovnání navržených opatření pro eliminaci jazykové bariéry

V tabulce 2 jsou porovnány navržená opatření, která by měla pomoci s eliminací jazykové bariéry mezi řidiči a celními pracovníky.

Tabulka 2 Porovnání navržených řešení

	Popis	Vstupní náklady	Průběžné náklady	Potřeba nového personálu	Částečné/úplné odstranění bariéry
1.	Více jazyků na dostupných webech a aplikací	Relativně nízké vstupní náklady	Nulové	NE	Částečné
2.	Překlad papírových dokumentů	Nízké náklady na zavedení	Nulové	NE	Částečné
3.	Vícejazyčné cedule a jejich elektronická verze	Středně vysoké náklady na zavedení	Nulové	NE	Částečné
4.	Zřízení celního překladatelského oddělení	Vysoké náklady na zřízení	Vysoké	ANO	Úplné
5.	Externí překladatelská služba	Nízké náklady	Nízké	NE	Úplné
6.	Zřízení pomocného call centra	Vysoké náklady na zřízení	Vysoké	ANO	Úplné
7.	Zavedení povinné znalosti anglického jazyka	Nízké implementační náklady	Nízké	NE	Úplné

Zdroj: autor

Z tabulky Porovnání navržených řešení vyplynuly nejvhodnější řešení pro částečné odstranění jazykové bariéry, opatření, které je nejvíce vyhovující pro úplné odstranění jazykové bariéry a v neposlední řadě postup, který se jeví jako zcela nevyhovující.

Pro částečnou eliminaci jazykové bariéry je vyhovujícím řešením širší výběr jazyků v online prostředí a jednorázový překlad fyzických papírových formulářů. Výhodou těchto řešení jsou nízké vstupní náklady, které by bylo nutné investovat jednorázově. Pro úplné vyloučení jazykové bariéry by bylo nešetrnějším řešením zavedením povinné základní znalosti anglického jazyka. Opět by bylo řešení výhodně z důvodu jeho levného zavedení, průběžné náklady vzdělávání řidičů a udržování znalostí by hradili dopravní společnosti, které by pro své řidiče museli v pravidelných intervalech pořádat kurzy anglického jazyka. Naopak doporučení zavedení překladatelského oddělení nebo externí překladatelské služby není vyhovující. Jednalo by se o zásadní změnu na britské celní správě, kterou není možné po Velké Británii požadovat.

Zavedení alespoň nějakého opatření, které by pomohlo se snížením jazykové bariéry by mohlo pozitivně ovlivnit obchodní vztahy mezi zeměmi a zároveň zlepšit jejich hospodářskou situaci. V konečném důsledku je možné konstatovat, že by odstranění jazykové bariéry na hranicích s Velkou Británií bylo krokem, která by celý proces celního odbavení posunul kupředu správným směrem. Vedlo by to k efektivnějšímu a bezpečnějšímu procesu.

3.2 Informovanost řidičů o vybrání k náhodné kontrole

Existuje systém náhodných kontrol vozidel, jedná se o podrobné kontroly, kdy je kontrolován náklad, jeho průvodní dokumenty a samotné vozidlo. O těchto kontrolách se řidič dozví přímo od pracovníků v celním prostoru. Je naveden celními pracovníky na určené místo, kde má být kontrola provedena. V tomto případě je řidič na kontrolu upozorněn fyzicky pracovníkem.

Pokud se jedná, ale o kontrolu, která je provedena po příjezdu do země určení je informovanost řidičů o této kontrole nedostatečná. Řidič má dvě možnosti, jak se o výzvě ke kontrole dozvědět. První možností je webová aplikace Eurotunnel le shuttle freight, kde se řidič po přihlášení dozví, jestli má povolen volný vjezd do země nebo je vybrán ke kontrole, druhou možností je obrazovka ve vlaku, na které jsou zobrazeny SPZ vozidel, které ke kontrole byly vybrány. Obě řešení mají svá úskalí. V případě webové aplikace o ní řidič nemusí vědět nebo se do ní nemusí přihlásit a tím pádem se řidič nemusí dozvědět o tom, že je vybrán ke kontrole. Zároveň nemusí mít k dispozici chytrý telefon, přes který by se do aplikace podíval, ačkoliv v dnešní době již existuje předpoklad, že téměř každý disponuje tímto telefonem.

Zároveň je nutné, aby řidič měl přístup k internetu, a to nemusí mít, přestože má k dispozici chytrý mobilní telefon. Druhá možnost zobrazení SPZ na displeji, který vidí řidič ve vlaku s sebou přináší riziko, že řidič nebude znát z paměti svou SPZ a kvůli tomu se nedozví, že právě jeho vozidlo bylo ke kontrole vybráno, případně si displeje nemusí všimnout, nemusí na něj koukat a kontrolovat, jestli mezi vybranými vozidly je právě to jeho. Stává se totiž, že řidič si oznámí, že se musí dostavit ke kontrole nevšimne a ke kontrole vozidlo nepřistaví. Pokud se to stane poprvé, tak celní správa dopravní společnost pouze upozorní, že k incidentu došlo. Pokud se to stane opakovaně je společnosti udělena pokuta.

Možností, jak řidiče informovat, že je povinen dostavit se ke kontrole, aby mohl být náklad zkontrolován je několik. Jednou z nich by mohla být instalace snímacích zařízení a semaforů. Snímací zařízení by přečetlo SPZ vozidla a elektronický systém by SPZ porovnal se seznamem registračních značek, které jsou vybrané ke kontrole. Na semaforu by se dle porovnání rozsvítila buď zelená, která by značila volný průjezd do země nebo červená, která by řidiči dala jasně najevo nutnost odstavení vozidla, aby mohlo být podrobeno kontrole. Tento způsob by byl relativně jednoduchý na jeho implementaci. Nejednalo by se o velký zásah, instalace čtecích zařízení, respektive kamer, které by značky snímaly a porovnávaly se systémem by byla jednoduchá a práce by trvaly maximálně jeden den. Zároveň umístění semaforů, které by zobrazovaly zelenou a červenou by mohlo být provedeno současně s instalací kamer. Tento prostý krok by vedl k zřetelnému informování řidičů. Řidiči by měli zcela jednoznačný signál, jestli mohou ve své cestě pokračovat či naopak. Implementační náklady by byly v řádu několika stovek tisíc EUR. Zároveň by to vedlo ke zrychlení odbavování vozidel na hranicích, protože by řidiči vždy znali výsledek a nemuseli by ho složitě vyhledávat a eliminovalo by to počet vozidel, které se ke kontrole nedostaví.

Druhým způsobem, kterým by se řidiči mohli dozvědět o kontrole po příjezdu do země je zaslání SMS. Mobilní telefonem disponuje každý řidič nákladního vozidla. Při cestě z Velké Británie do EU je telefonní číslo řidiče zavedeno již v systému, protože řidič své telefonní číslo vyplňuje do dotazníku Driver Questionnaire a je pomocí SMS zprávy informován o vyřízení celní dokumentace. Právě z tohoto důvodu by neměl být problém zaslat informaci o kontrole řidičům prostřednictvím SMS zprávy. Zavedení tohoto opatření s sebou nenese téměř žádné vstupní ani pravidelné náklady. SMS zpráva by mohla být ve více jazycích dle potřeby řidičů.

Zavedením jednoho z výše uvedeného opatření by mělo dojít k vyřešení potíží, které jsou spojené s tím, že se řidiči občas nedostaví ke kontrole, ke které jsou vyzváni. Někdy se to řidičům stane i opakovaně a jsou za to sankce pro dopravní společnosti. Právě z toho důvodu

by bylo vhodné upravit proces tak, aby se eliminovala možnost nedostavení se ke kontrole a nemohlo být řidičem rozporováno, že o tom nebyl dostatečně informován.

ZÁVĚR

Cílem práce bylo navrhnout opatření, která by vedla ke zefektivnění celního procesu při vstupu do Velké Británie, jeho celkového zlepšení a poskytnutí uceleného přehledu momentálně používaných postupů. Hlavním zjištěním práce je komplikovanost současných procesů oproti původnímu stavu, kdy Británie patřila mezi členy EU.

V první části práce byly vymezeny teoretické stránky související s celnictvím a celním procesem, včetně vysvětlení základních pojmů. V druhé kapitole je podrobně popsán postup celního odbavení zboží a v třetí a závěrečné části jsou vypracované návrhy, které by vedly k vylepšení procesu.

V práci byla zkoumána různé části celého procesu, mezi které patří používané dokumenty, způsob kontroly a komunikace. Bylo zjištěno, že v současné chvíli je nutné se dopředu připravit a informovat, jak probíhá celní odbavení a jaké dokumenty a povolení jsou potřebné pro realizaci přepravy mimo EU do třetí země. Nutností je personál řádně proškolit a průběžně ho vzdělávat a není možné se začít věnovat přepravě do Velké Británie bez předchozí přípravy. Mezi další významná zjištění patří skutečnost, že mnoho společností se potýká s potížemi, nové postupy a nová pravidla nedokáží pochopit. V důsledku toho přestali nabízet přepravu do Velké Británie a museli se přeorientovat na jiný trh.

Z provedené analýzy vyplynulo, že řidiči se potýkají s potížemi v případě neznalosti anglického jazyka a nemají možnost se domluvit s členy celní správy. Dalším faktem, který vyplynul je nedostatečná informovanost o kontrolách, v důsledku čehož se stává, že se ke kontrole řidič s vozidlem nedostaví a následně je za tuto skutečnost společnost sankcionována. V práci jsou navržena opatření, která vedou k eliminaci těchto problému nebo jeho úplnému vyřešení. V práci je navrženo několik opatření, která by měla vést ke zlepšení jazykové bariéry a několik opatření, která by měla pomoci s distribucí informací směrem k řidičům.

V závěru je možné konstatovat, že Brexit zapříčinil celkově významnou změnu na hraničních přechodech. Společně s ním přišlo spoustu nových pravidel a opatření, která je nutné dodržovat. Pro dopravní společnosti se Brexit stal šancí, jak se stát lukrativnější společností na dopravním trhu. Vzhledem k tomu, že se některé firmy rozhodly novým pravidlům nepřizpůsobit, tak tím oslabily svou konkurenceschopnost.

POUŽITÁ LITERATURA

Brexitinfo, c2019-2020. Co je brexit? *Brexitinfo* [online]. Praha: Úřad vlády ČR [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: https://www.brexitinfo.cz/cs_cz/vystoupeni-velke-britanie-z-eu/

Brexitinfo, c2019-2020. Dohoda o obchodu a spolupráci. *Brexitinfo* [online]. Praha: Úřad vlády ČR [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: https://www.brexitinfo.cz/cs_cz/dohoda-o-obchodu-a-spolupraci/

Celní správa, 2016a. Legislativa. *Celní správa* [online]. Praha: Celní správa České republiky [cit. 2023-02-08]. Dostupné z:

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

Celní správa, 2016b. Jaké bude clo při dovozu zboží? *Celní správa* [online]. Praha: Celní správa České republiky [cit. 2023-03-15]. Dostupné z:

<https://www.celnisprava.cz/cz/clo/informace-pro-fyzicke-osoby/Stranky/jake-bude-clo-pri-dovozu-zbozi.aspx>

Celní správa, [b.r., c]. Clo Celní správa [online]. Praha: Celní správa České republiky [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/clo/Stranky/default.aspx>

Celní správa, [b.r.,d]. Organizační struktura Celní správy České republiky. *Celní správa* [online]. Praha: Celní správa České republiky [cit. 2023-03-16]. Dostupné z:

<https://www.celnisprava.cz/cz/o-nas/organizacni-struktura/Stranky/organizacni-struktura-celni-spravy-ceske-republiky1.aspx>

Celní správa, [b.r.,e]. Nepreferenční původ zboží od 1. 5. 2016. *Celní správa* [online]. Praha: Celní správa České republiky [cit. 2023-03-17]. Dostupné z:

<https://www.celnisprava.cz/cz/clo/puvod-zbozi/Stranky/nepreferencni-puvod-zbozi-2016-05-01.aspx>

Celní správa, 2022f. Informace o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie. *Celní správa* [online]. Praha: Celní správa České republiky [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/Stranky/Informace-o-vystoupen%C3%AD-spojen%C3%A9ho-kr%C3%A1lovstv%C3%AD-velk%C3%A9-brit%C3%A1nie-a-severn%C3%ADho-irska-z-evropsk%C3%A9-unie-.aspx#%E2%80%8BHistorie%20brexitu%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B>

ČESKO, 2012. *Zákon č. 17/2012 Sb. o Celní správě České republiky*. [online]. [cit. 2023-03-16]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-17>

HUNČOVÁ, Magdalena a Antonín STEHLÍK, 2000. *Celnictví a spedice. 1. vyd.* Brno: Masarykova univerzita. ISBN 8021022566.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2023. Volný pohyb služeb v Evropské unii. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2023-03-09]. Dostupné z: [https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/cestovni-ruch/archiv/pravo-legislativa/prehled-platnych-pravnich-predpisu-\(1\)/pravidla-pro-volny-pohyb-pruvodcovskych-a-dopr/volny-pohyb-sluzeb-v-evropske-unii](https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/cestovni-ruch/archiv/pravo-legislativa/prehled-platnych-pravnich-predpisu-(1)/pravidla-pro-volny-pohyb-pruvodcovskych-a-dopr/volny-pohyb-sluzeb-v-evropske-unii)

- NOVÁK, Radek, 1998. *Mezinárodní kamionová doprava. Vyd. 1.* Praha: Codex Bohemia. ISBN 80-85963-53-1.
- NOVÁK, Radek, 2013. *Mezinárodní kamionová doprava a zasilatelství. Vyd. 1.* V Praze: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-514-5.
- PRŮŠA, Petr, 2006. *Celní hospodářství a daňová soustava: pro kombinovanou formu studia. Vyd. 1.* Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 80-7194-915-9.
- PUMPR, Josef a Svatopluk GALOČÍK, 1995. *Mezinárodní silniční přeprava zboží a celní řízení. 1. vydání.* Praha: M - Konzult.
- ZE-CEL-AG, 2018a Preferenční původ zboží. *ZE-CEL-AG* [online]. Zdiby: Ze-cel-ag [cit. 2023-03-17]. Dostupné z: <https://www.ze-cel-ag.cz/preferencni-puvod-zbozi/>
- ŽEMLIČKA, Lubomír, 1998. *Celní zákon a předpisy související v praxi. 1. vyd.* Olomouc: ANAG. ISBN 80-85646-40-4.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Shrnutí celních režimů.....	24
Tabulka 2 Porovnání navržených řešení.....	50

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Mapa celních úřadů.....	18
Obrázek 2 Průběh vyjednávání.....	26
Obrázek 3 Schéma úkonů dopravce	30
Obrázek 4 GMR kód pro dovoz do VB.....	32
Obrázek 5 EAN kód francouzské obálky	34
Obrázek 6 Schéma kontrolních stanišť.....	35
Obrázek 7 Driver Questionnaire.....	38
Obrázek 8 Potvrzení o prioritním příjezd.....	39
Obrázek 9 Posloupnost úkonů na celnici ve VB	40
Obrázek 10 Posloupnost úkonů na celnici v ČR	42

SEZNAM ZKRATEK

ADR	Accord Dangereuses Route
ATA	Actual Time of arrival
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
Č.	číslo
ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
EORI	Economic Operators Registration and Identification Number
EXW	Ex Works
GMR	Goods Movement Reference
GVMS	Good Vehicle Movement Service
LRN	Local Referen Number
MRN	Movement Reference Number
QR	Quick Response
Sb.	Sbírka
SMS	Short message service
SPZ	Státní poznávací značka
T1	Tranzitní celní prohlášení
TIR	Transport international routie
VB	Velká Británie
VDD	Vývozní doprovodný doklad