



Brusel, 13. května 2019
taxud.a.2(2018)

TAXUD/A2/TRA/008/2018 Final

Pracovní dokument

ZMĚNA PŘÍRUČKY PRO TRANZIT Zboží přepravované po železnici

Do Příručky pro tranzit se vkládají následující změny, které se použijí od 1. května 2019:

V úvodní části Příručky pro tranzit se do „Seznamu definic“ vkládá v abecedním pořadí nový výraz, který zní:

Třetí země: jakákoli země, která není členem EU ani smluvní stranou Úmluvy o společném tranzitním režimu

V části VI – Zjednodušení se doplňuje nový oddíl 3.5, který zní:

3.5 Zboží přepravované po železnici

3.5.1 Zjednodušení, která se vztahují na tranzitní režimy pro přepravu po železnici

Železniční nákladní doprava v EU je od počátku roku 2007 liberalizována, a to u vnitrostátních i mezinárodních služeb. Přeprava nákladu po železnici v liberalizovaných podmínkách se musí řídit stejným standardním tranzitním režimem jako jakákoli jiná tranzitní přeprava. Měla by probíhat na podkladě standardního tranzitního prohlášení za použití NCTS, jak je podrobně popsáno v části IV, nebo v jiném tranzitním režimu popsaném v části I oddíle 4.2, jako je tomu u veškeré ostatní tranzitní přepravy.

V oddíle 3.5.2 níže jsou však uvedeny některé zvláštnosti železnice při použití standardního režimu.

Bez ohledu na liberalizaci železniční nákladní dopravy lze během přechodného období i nadále využívat zvláštní „přepravu zboží v rámci tranzitního režimu založeného na listinných dokladech“, dokud nebude aktualizován systém NCTS v souladu s pracovním programem celního kodexu Unie. Tento režim založený na listinných dokladech však lze použít pouze v případě, že nejméně dva železniční podniky provozují systém dopravy v režimu spolupráce, který i na liberalizovaném trhu dosud existuje, ačkoli míra jeho využívání klesá. Viz oddíl 3.5.3 níže.

Dokud nebude systém NCTS aktualizován v souladu s pracovním programem celního kodexu Unie, mají členské státy také možnost nadále uplatňovat i jiné tranzitní režimy Unie založené na listinných dokladech. Použití tohoto přechodného ustanovení je podrobně popsáno níže v oddíle 3.5.4.

Zboží Unie lze navíc přepravovat po železnici z jednoho místa na celním území Unie na jiné místo na celním území Unie přes území země společného tranzitního režimu, aniž by se změnil jeho celní status a aniž by podléhalo celnímu režimu uvedenému v oddíle 3.5.5.

3.5.2 Standardní režim pro přepravu po železnici a jeho zvláštnosti

Pokud je zboží přepravováno na základě standardního tranzitního prohlášení za použití NCTS, jak je podrobně popsáno v části IV, použijí se určité změny vyhrazené pro železniční dopravu.

Úlohu celního úřadu odeslání plní celní úřad příslušný pro stanici odeslání. Úlohu celního úřadu určení plní celní úřad příslušný pro stanici určení. V případě, že přeprava po železnici byla zahájena před vstupem na celní území Unie nebo země společného tranzitního režimu, bude stanicí odeslání stanice na celním úřadě prvního vstupu. V případě, že přeprava po železnici pokračuje po opuštění celního území Unie nebo země společného tranzitního režimu bez opětovného vstupu, bude stanicí určení stanice na celním úřadě výstupu.

Čl. 302 odst. 2 písm. b) PA

Čl. 39 odst. 2 písm. b) dodatku I úmluvy

Odchylně od obecné povinnosti přiložit na zásilky celní závěry pro účely ztotožnění není nutno tyto závěry přikládat na dopravní prostředky ani na jednotlivé obaly obsahující zboží, pokud železniční společnosti přijaly opatření ke ztotožnění.

Bez ohledu na tuto odchylku může o přiložení celních závěr na zásilky pro účely ztotožnění rozhodnout celní úřad odeslání.

Zboží přepravované po železnici v rámci tranzitního režimu Unie nebo společného tranzitního režimu nemusí být předloženo celnímu úřadu tranzitu za podmínky, že celní úřad tranzitu může ověřit průjezd zboží přes hranici jinými prostředky.

Toto ověření by mělo probíhat pouze v případě potřeby. Ověření lze provést dodatečně.

Následující zjednodušení platí také pro zboží přepravované po železnici na základě povolení:

- statusu schváleného odesílatele (viz část VI) a
- statusu schváleného příjemce (viz část VI).

3.5.3 Tranzitní režim pro přepravu po železnici založený na listinných dokladech (přechodné ustanovení)

3.5.3.1 Úvod

Tranzitní režim pro zboží přepravované po železnici je přechodný postup, který zahrnuje použití nákladního listu CIM v listinné podobě jako tranzitního prohlášení pro zboží přepravované schválenými železničními podniky. Lze ho používat až do doby, dokud nebude uveden do provozu modernizovaný NCTS (fáze 5)¹.

Aktualizace fáze 5 systému NCTS zahrnuje prvky, které usnadňují podání celního tranzitního prohlášení pro železniční dopravu. Jakmile tedy bude aktualizace fáze 5 systému NCTS uvedena do provozu na celním úřadě odeslání, použije se standardní tranzitní režim založený na systému NCTS, který je popsán v části IV.

Volitelně lze využít i možnost použití nákladního listu CIM v listinné podobě jako tranzitního prohlášení. Železniční podnik se může rozhodnout použít standardní tranzitní režim založený na systému NCTS. V takovém případě slouží nákladní list CIM pouze jako přepravní doklad a platí všechna standardní ustanovení o tranzitu popsaná v části IV a ve výše uvedeném oddíle 3.5.2.

Standardní tranzitní režim platí i v případě, že by byl použit nákladní list CIM v elektronické a nikoli v listinné podobě. Údaje z elektronického přepravního dokladu,

¹ V souladu s pracovním programem celního kodexu Unie.

který železnice použije jako tranzitní prohlášení, budou zpracovány v programu NCTS.

3.5.3.2 Podmínky pro použití nákladního listu CIM v listinné podobě jako tranzitního prohlášení

Článek 30 PAPP

Článek 91 dodatku I úmluvy

Aby bylo možné použít nákladní list CIM jako tranzitní prohlášení pro unijní nebo společný tranzit, musí být splněny tyto podmínky.

1. Zboží přepravuje železniční podnik v souladu s Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění pozměňovacího protokolu ze dne 3. června 1999.
2. Železniční podniky, které provádějí danou dopravní operaci na celním území Unie nebo v zemích společného tranzitního režimu, jsou schválenými železničními podniky, případně jsou některé z nich držiteli vnitrostátního povolení jako takzvaný „zprostředkující železniční podnik“.

Čl. 32 odst. 1 PAPP

Čl. 94 odst. 1 dodatku I úmluvy

3. Zboží je následně přebíráno a přepravováno různými schválenými železničními podniky na vnitrostátní úrovni, přičemž je možná přeprava z nejbližší stanice na sousedním území a do nejbližší stanice na sousedním území podle dohody mezi dopravci.
4. Dotyčné železniční podniky se vůči celnímu orgánu prohlašují za společně odpovědné za případný celní dluh (dovozní cla a jiné poplatky).

Článek 29 a čl. 32 odst. 3 a čl. 41 odst. 1 a 2 PAPP

Čl. 92 odst. 2 a čl. 94 odst. 3 dodatku I úmluvy

5. Železniční podniky prostřednictvím svých účtáren ve vzájemné spolupráci provozují společně dohodnutý systém za účelem kontroly a vyšetřování nesrovnalostí při přepravě zboží, kterou provádějí. (viz rovněždole 3.5.3.5.1)
6. Železniční podniky odpovídají za:
 - a) oddělené vypořádání nákladů na přepravu;
 - b) rozpis nákladů na přepravu za jednotlivé země;
 - c) úhradu příslušného podílu nákladů a
 - d) systém kontroly a vyšetřování nesrovnalostí.Příslušný celní orgán má přístup k údajům v účtárně daného železničního podniku.

Režim založený na listinných dokladech nelze použít v případě, že:

- je do přepravy zapojen **pouze jeden dopravce** nebo
- **doprovce přepravuje** zboží **mimo území daného státu** s výjimkou přepravy zboží z nejbližší stanice na sousedním území a do této stanice podle dohody mezi dopravci (viz bod 3 výše) nebo
- **doprovce nesplňuje požadavek** na zjednodušený režim, pokud není schválen jako takzvaný zprostředkující železniční podnik² (viz bod 2 výše).

Ve všech těchto případech se použije standardní tranzitní režim a nákladní list CIM slouží pouze jako přepravní doklad.

Konkrétnější případy a příklady použití tohoto zjednodušeného režimu viz oddíl 3.5.3.7 níže.

3.5.3.3 Schválené železniční podniky

O vydání povolení k použití režimu založeného na listinných dokladech pro přepravu po železnici rozhodují celní orgány na základě žádosti.

To znamená, že pokud není stanoveno jinak, platí obecná pravidla pro rozhodnutí celních orgánů popsaná v [části VI](#). Je však nutno poznamenat, že k podání žádosti o tento typ rozhodnutí, jeho vydání a správě se nepoužívá elektronický systém CDS. Celní orgány budou povinny se vzájemně informovat jinými prostředky, a Komise může tento proces usnadnit. Správní orgány proto Komisi informují o svých rozhodnutích týkajících se schválených železničních podniků. Komise zveřejní a aktualizuje informace uvedené v [příloze 2](#) pracovního dokumentu TAXUD/A2/TRA/02/2019 ohledně zájmové skupiny CIRCABC³ pro tranzit.

Žádost se podává celnímu orgánu příslušnému v místě, kde žadatel vede nebo zpřístupňuje své hlavní účetnictví pro celní účely, a kde má být vykonávána alespoň část činností, na něž se má povolení vztahovat.

² Zprostředkující železniční podnik může být schválen, i když nesplňuje všechny podmínky režimu založeného na listinných dokladech, pokud železniční podnik, který je oprávněn využívat režim založený na listinných dokladech, jedná jako držitel režimu a pokud zprostředkující železniční podnik není prvním ani posledním dopravcem na celním území Unie nebo zemí společného tranzitního režimu.

³ Přístup k zájmové skupině CIRCABC pro tranzit je omezen na vnitrostátní celní správu, která se zabývá tranzitem a celním statusem zboží. Pro přístup do této skupiny kontaktujte svého vnitrostátního tranzitního koordinátora. Železničním podnikům je rovněž poskytován omezený přístup prostřednictvím CER.

Železniční podnik musí splňovat obecné a zvláštní podmínky včetně podpisu příslušného prohlášení. (*)

Všeobecné podmínky

*Článek 11 APP
Čl. 29 odst. 1 písm. a) PAPP
Čl. 57 odst. 4 a 6 dodatku I úmluvy*

- Pokud je žadatel usazen v EU, je registrován a bylo mu přiděleno číslo EORI.
- Žadatel je usazen v EU nebo v zemi společného tranzitního režimu.
- Celní orgán má za to, že bude schopen dohlížet na tranzitní režim a provádět kontroly bez nepřiměřeného úsilí.

Zvláštní podmínky

*Čl. 25 odst. 1, čl. 29 odst. 1 písm. b) a čl. 32 odst. 1 PAPP
Čl. 57 odst. 4, čl. 92 odst. 1 a čl. 94 odst. 1 dodatku I úmluvy*

- Žadatelem je železniční podnik.
- Žadatel pravidelně využívá tranzitní režim Unie nebo společný tranzitní režim, případně příslušný celní orgán ví, že žadatel je schopný splnit povinnosti plynoucí z tohoto režimu.
- Žadatel se nedopustil žádného závažného nebo opakovaného porušení celních nebo daňových předpisů.
- Žadatel vede záznamy, což příslušnému celnímu orgánu umožňuje provádět účinné kontroly.
- Železniční podnik prohlašuje, že je společně odpovědný vůči celnímu orgánu, pokud se podílí na přepravě zboží v tranzitním režimu založeném na listinných dokladech pro zboží přepravované po železnici. (*)

(*) Toto prohlášení uvádí uznávanou zásadu, že nesrovnalosti zjištěné při použití tranzitního režimu založeného na listinných dokladech lze řešit mezi příslušným celním orgánem a odpovědným železničním podnikem v zemi, v níž podle předpokladu k této nesrovnalosti došlo. Odpovědný železniční podnik souhlasí s tím, že odpovídá za uhrazení případného celního dluhu (dovozní cla a jiné poplatky) a bude k jeho uhrazení vyzván jako první. Vzor takového prohlášení je uveden v příloze 1 pracovního dokumentu [TAXUD/A2/TRA/02/2019](#).

*Článek 39 a čl. 41 odst. 3 PAPP
Čl. 92 odst. 3 a čl. 97 odst. 3 dodatku I úmluvy*

Celní orgány případně určí:

- opatření pro přepravu zboží Unie (viz „poznámka“ v oddíle 3.5.3.4.4),

- opatření pro používání záruk,
- postupy, které mají být dodržovány v účtárnách pro účely dohledu nad používáním nákladního listu CIM jako tranzitního prohlášení.

Čl. 25 odst. 2 PAPP

Čl. 56 odst. 4 dodatku I úmluvy

Toto povolení je použitelné ve všech členských státech a ve všech zemích společného tranzitního režimu, pokud jsou v příslušné zemi usazeny schválené nebo zprostředkující železniční podniky.

Schválený železniční podnik však může provozovat svou činnost pouze ve svém příslušném vnitrostátním měřítku s výjimkou přepravy z nejbližší stanice na sousedním území a do této stanice podle dohody mezi dopravci. (viz také 3.5.3.2)

Čl. 22 odst. 4 celního kodexu Unie

Článek 64 dodatku I úmluvy

Toto povolení nabývá účinku okamžitě.

Čl. 22 odst. 5 a článek 28 celního kodexu Unie

Článek 64 dodatku I úmluvy

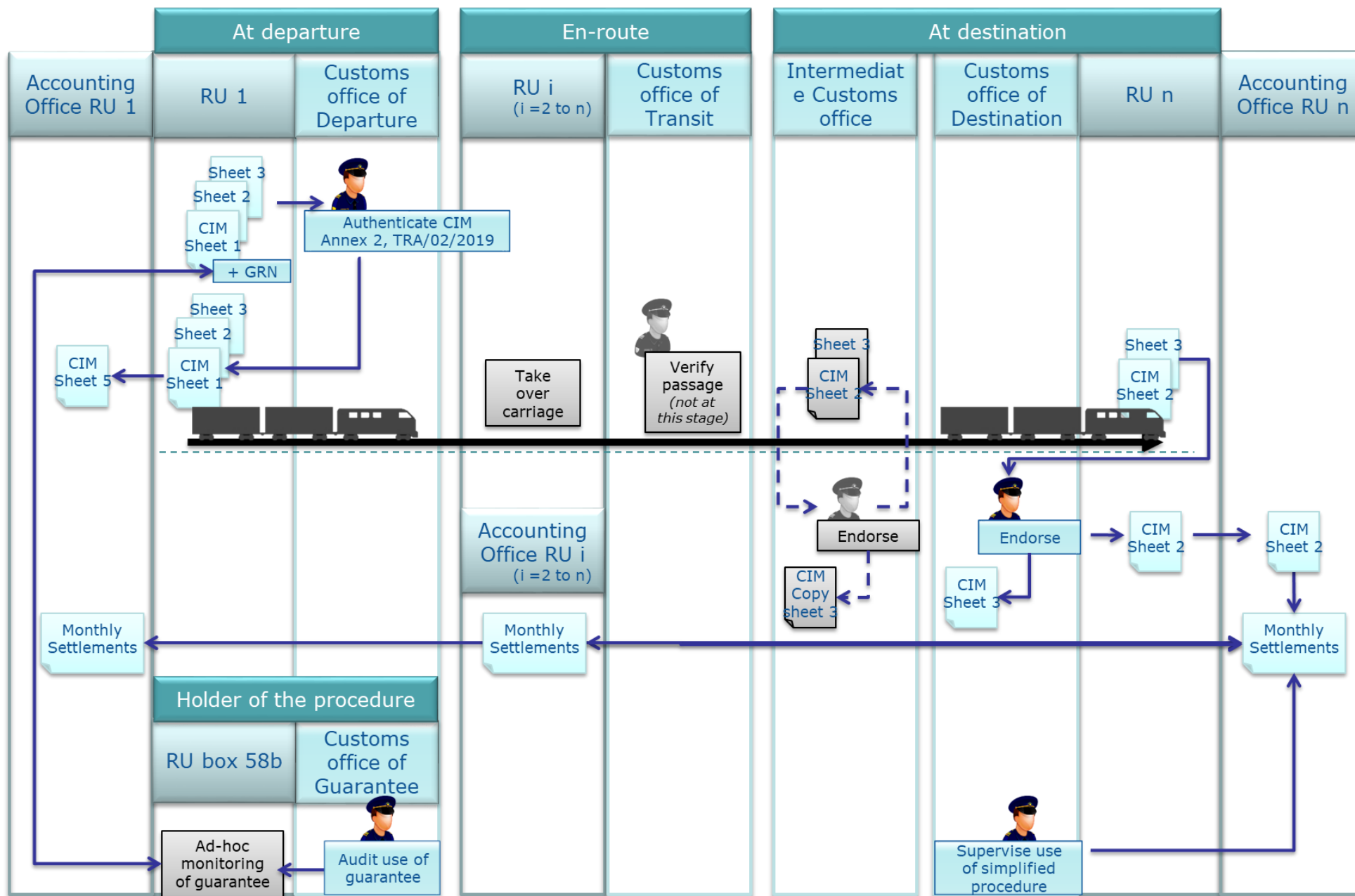
Povolení může platit bez časového omezení, pokud železniční podnik splňuje všechna kritéria a podmínky. Je však třeba si povšimnout následujících zvláštností:

- Tento režim již v členském státě EU nebo v zemi společného tranzitního režimu nelze zahájit poté, co byla v daném členském státě EU nebo v zemi společného tranzitního režimu uvedena do provozu fáze 5 systému NCTS (viz rovněž 3.5.3.1 – Úvod).
- Schválené železniční podniky těchto zemí se mohou i nadále účastnit jako zprostředkující nebo přijímající železniční podnik.
- Všechna povolení přestanou platit od okamžiku, kdy bude ve všech členských státech EU a zemích společného tranzitního režimu uvedena do provozu fáze 5 systému NCTS.

3.5.3.4 Postup při uplatnění tranzitního režimu založeného na listinných dokladech

[Obrázek 1](#) ilustruje tranzitní režim, v němž se nákladní list CIM používá jako tranzitní prohlášení pro zboží přepravované z jednoho místa v EU nebo zemi společného tranzitního režimu na jiné místo v EU nebo v zemi společného tranzitního režimu.

Pro úplné porozumění použitelným pravidlům a možným variantám je třeba přečíst celý text všech pododdílů.



Obrázek 1: Ilustrace tranzitního režimu pro přepravu po železnici založeného na listinných dokladech

3.5.3.4.1 Nákladní list CIM jako tranzitní prohlášení

Články 6 a 7 úmluvy COTIF

Mezinárodní výbor pro železniční dopravu (CIT) zavedl po dohodě s celními správami a s Evropskou komisí⁴ vzorový nákladní list CIM, vzorový nákladní list CIM/SMGS a vzorový nákladní list CIM pro kombinovanou přepravu. Tyto formuláře jsou k dispozici na adrese <http://www.cit-rail.org>.

Nákladní list CIM lze rovněž použít jako vozový list CUV⁵. V takovém případě se v kolonce 30 zatrhne políčko „vozový list CUV“. Toto použití se týká přepravy prázdných vagónů, které jsou přepravovány jako dopravní prostředky. Prázdné vagóny nesmějí být propuštěny do režimu společného tranzitního režimu / tranzitního režimu Unie s výjimkou případů, kdy dosud nejsou celně odbaveny. Použití vzoru jako vozového listu CUV není tedy pro celní tranzit relevantní.

Obdobně nákladní list CIM pro kombinovanou dopravu a kombinovaný nákladní list CIM/SMGS nemají pro celní tranzit odlišný význam a pro tento účel se s nimi zachází jako s nákladním listem CIM. V následujících odstavcích se všechny odkazy na nákladní list CIM vztahují také na kombinovaný nákladní list CIM/SMGS a na nákladní list CIM „Kombinovaná doprava“. Všechny odkazy na kolonky formuláře v tomto oddíle se týkají nákladního listu CIM. Odkazy na příslušné kolonky pro ostatní nákladní listy jsou uvedeny v převodní tabulce v příloze 8.11.

Tyto formuláře mohou sloužit jako tranzitní celní prohlášení, ačkoli za ně celní orgány ani Komise nenesou odpovědnost. V těchto formulářích proto nelze provádět změny bez předchozího souhlasu celních orgánů a Komise.

3.5.3.4.2 Držitel režimu

Čl. 5 odst. 15 a 35 celního kodexu Unie, čl. 31 odst. 1 PAPP a čl. 170 odst. 2 celního kodexu Unie

Čl. 3 písm. e) a článek 93 dodatku I úmluvy

- **Držitelem režimu** je deklarant uvedený v kolonce 58b nákladního listu CIM.
- Podle čl. 5 odst. 35 a článku 170 celního kodexu Unie musí zpravidla o využití tranzitního režimu založeného na listinných dokladech pro přepravu po železnici žádat smluvní dopravce (kolonka 58a) vzhledem ke svému specifickému

⁴ Viz pracovní dokumenty TAXUD/1862/2003, TAXUD/1950/2003 a TAXUD/1960/2003, přičemž poslední z nich byl schválen na 102. zasedání pracovní skupiny ES-ESVO dne 10. prosince 2003.

⁵ CUV znamená Jednotná pravidla pro mezinárodní přepravu vagónů.

postavení vyplývajícímu z toho, že organizuje přepravu zboží, a tudíž disponuje kontakty s ostatními dopravci a znalostmi o nich. Držitelem režimu je tedy zpravidla smluvní dopravce.

- Držitel režimu však **musí být usazen v EU nebo v zemi společného tranzitního režimu**. Začíná-li přepravní operace mimo celní území Unie nebo země společného tranzitního režimu a smluvní dopravce není usazen v EU nebo v zemi společného tranzitního režimu, může být jako držitel režimu v kolonce 58b uveden se svým souhlasem kterýkoli jiný schválený železniční podnik účastníci se dané přepravy, který je usazen v EU nebo v zemi společného tranzitního režimu. Vzhledem k požadavku předložit zboží celnímu úřadu odeslání na celním území Unie nebo v zemi společného tranzitního režimu bude držitel režimu zpravidla prvním dopravcem na vstupu na celní území Unie nebo země společného tranzitního režimu.

V tomto případě tedy smluvní dopravce (kolonka 58a) požádá o „tranzitní režim založený na listinných dokladech pro přepravu po železnici“ jménem držitele režimu (kolonka 58b).

3.5.3.4.3 Vyplnění nákladního listu CIM jako tranzitního prohlášení

COTIF čl. 12 odst. 2 dodatku B

Železniční podnik, který souhlasí s přepravou zboží v souladu s úmluvou COTIF (smluvní dopravce uvedený v kolonce 58a), musí vyplnit nákladní list CIM a poskytnout veškeré údaje stanovené v článku 13 COTIF. Pro každou zásilku musí být vystaven nákladní list CIM.

Použití nákladního listu CIM neznamena automaticky, že daná železniční společnost používá tranzitní režim založený na listinných dokladech pro přepravu po železnici. Proto je povinné potvrdit použití nákladního listu CIM jako tranzitního prohlášení v kolonce 58b.

Pokud smluvní dopravce není držitelem režimu, znamená to, že vyplňuje nákladní list CIM jako tranzitní prohlášení jménem držitele režimu.

Vzhledem k tomu, že nákladní list CIM neobsahuje konkrétní kolonku, kam by bylo možno vložit kód harmonizovaného systému v případech, kdy je to požadováno pro účely tranzitního režimu Unie / společného tranzitního režimu, vepíše se do kolonky 24 vlastní šestimístný kód železnice NHM, který v převážné většině případů odpovídá kódu harmonizovaného systému.

Příručka CIT o nákladním listu CIM dále obsahuje pokyn, že pokud to vyžadují celní předpisy, musí být kód harmonizovaného systému uveden v kolonce 21.

Pokud je použita jednotlivá jistota, případně je-li souborná jistota doplněna další jistotou, musí být tato informace uvedena v nákladním listu CIM společně s druhem jistoty a případně i číslem GRN. (Viz rovněž oddíl 3.5.3.6 níže.)

Článek 34 a příloha 11 PAPP

Článek 105 dodatku I a příloha B dodatku III úmluvy

V případě, že se nákladní list CIM vztahuje na více než jeden vagón, lze použít ložný list.

V ložném listu je zaznamenáno číslo vagónu nebo číslo kontejneru.

Přeprava v režimu T1 a T2/T2F musí být zaznamenána na samostatných ložných listech. V takovém případě se do kolonky vyhrazené pro popis zboží na nákladním listu CIM zapíše pořadové číslo ložného listu. Další informace o těchto kódech viz část I.

Prvopis ložného listu musí být potvrzen otiskem razítka stanice odeslání.

3.5.3.4.4 Formality při odeslání

Čl. 31 odst. 2 PAPP

Čl. 93 odst. 2 dodatku I úmluvy

- **Držitel režimu** odpovídá za to, že všechny zúčastněné železniční podniky splňují podmínky týkající se použití tohoto zjednodušeného režimu.

Čl. 32 odst. 2 a čl. 33 odst. 1 PAPP a čl. 233 odst. 1 a 2 celního kodexu Unie

Článek 8 dodatku I úmluvy

- **Držitel režimu** je povinen:
 - a) předložit nákladní list CIM a zboží celnímu úřadu odeslání, není-li uvedeno jinak (viz poznámka níže);
 - b) případně předložit ložný list (viz oddíl 3.5.3.4.3);
 - c) dodržovat celní předpisy vztahující se na daný režim;
 - d) poskytnout odpovídající jistotu pro celou trasu přepravy (viz rovněž oddíl 3.5.3.6 níže).
- **Celní úřad odeslání** by měl zkontrolovat, zda je držitel režimu schváleným železničním podnikem a zda byla poskytnuta jistota. Celní úřad odeslání může jako zdroj ověření pro tyto účely použít [přílohu 2](#) pracovního dokumentu TAXUD/A2/TRA/02/2019.

Příloha 2 obsahuje pouze potvrzení, že schválený železniční podnik je rovněž oprávněn používat soubornou jistotu pro tranzitní režim založený na listinných dokladech. Pravidla, jimiž je třeba se řídit v případě použití jednotlivé jistoty, viz oddíl 3.5.3.6.2.

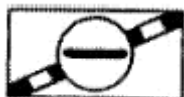
Článek 33 PAPP

- **Celní úřad odeslání** zřetelně uvádí kód na listech 1, 2 a 3 v kolonce 99 nákladního listu CIM vyhrazeného pro celní orgány v následující podobě, není-li uvedeno jinak (viz poznámka níže):
 - a) T1: pro vnější tranzit;
 - b) T2: pro vnitřní tranzit;
 - c) T2F: pro vnitřní tranzit (zvláštní daňové území).

Kódy T2 a T2F musí být potvrzeny otiskem celního razítka. Více informací o používání kódů T1, T2 a T2F viz část I.

Všechny listy se vrátí železničnímu podniku.

Držitel režimu v případě potřeby zajistí, aby veškeré zboží přepravované podle tohoto zjednodušeného režimu bylo označeno štítkem nebo razítkem s příslušným piktoqramem, není-li uvedeno jinak (viz poznámka níže):



Štítky se nalepí nebo vytisknou na nákladní list CIM.

Štítky/razítka se nalepí na příslušný vagón, jedná-li se o uzavřený náklad, a v ostatních případech na nákladový kus nebo kusy.

Pokud celní úřad odeslání nerozhodne jinak, nesmí celní orgány zapečetit dopravní prostředek ani jednotlivé nákladové kusy obsahující zboží, neboť identifikační opatření uplatňovaná železnicemi jsou obecně považována za dostatečná.

Poznámka

Poznámka k požadavku na předložení zboží – uveďte kódy T1/T2/T2F a připojte štítek/razítka.

Obecně platí, že kódy T1, T2 nebo T2F v kolonce 62 jsou považovány za kód země. Například kód země 80 pro Německo znamená, že je uplatňován režim T2. Pokud se tento režim a země odeslání (na nákladním listu CIM) neshodují, musí být jasně uveden kód režimu. Aby byly kódy T2/T2F platné, musí být ověřeny.

Z	Tranzitní země	Do	Zboží	Kód (list 1 až 3)	Piktogram	Předložení
<i>Čl. 33 odst. 1, 2 a 4 PAPP Čl. 97 odst. 1 a 2 dodatku I úmluvy</i>						
EU	jakákoli země	EU	jiné zboží než zboží Unie	uvést T1	povinný	povinné
<i>Čl. 39 odst. 1 a 2 PAPP Čl. 97 odst. 3 dodatku I úmluvy</i>						
EU	CTC ⁽¹⁾ 3. země ⁽²⁾	EU	zboží Unie	předpokládaný T2/T2F	nepovinný	nepovinné
<i>Čl. 36 odst. 5 PAPP</i>						
EU	jakákoli země	CTC 3. země	zboží Unie nebo zboží jiné než zboží Unie	uvést T1 potvrdit T2/T2F	povinný	povinné
<i>Čl. 97 odst. 4 a 6 dodatku I úmluvy</i>						
CTC	jakákoli země	jakékoli země	jiné zboží než zboží Unie	předpokládaný T1	povinný	nepovinné
			zboží Unie	potvrdit T2/T2F (list 3)	povinný	povinné
<i>Články 38 a 40 PAPP</i>						
3. země	jakákoli země	3. země	jiné zboží než zboží Unie	předpokládaný T1	povinný	nepovinné
			zboží Unie	předpokládaný T1, pokud neplatí PoUS	povinný	nepovinné
<i>Čl. 33 odst. 5 a článek 40 PAPP</i>						
3. země	jakákoli země	EU	jiné zboží než zboží Unie	předpokládaný T1	povinný	nepovinné
			zboží Unie	předpokládaný T1, pokud neplatí PoUS	povinný	nepovinné

Čl. 39 odst. 1 PAPP

Čl. 97 odst. 3 dodatku I úmluvy

(1) Každý členský stát stanoví podmínky a režim pro situace, kdy je zboží Unie přepravováno z jednoho místa na jiné místo v EU přes zemi společného tranzitního režimu. (Viz také 3.5.3.3.)

Čl. 39 odst. 2 PAPP

Čl. 97 odst. 3 dodatku I úmluvy

(2) Každý členský stát stanoví postupy pro situace, kdy je zboží Unie přepravováno z jednoho místa na jiné místo v EU přes třetí zemi. Ačkoliv je taková přeprava zpravidla možná pouze u režimů T1, železniční doprava představuje výjimku a lze ji uplatnit i v případě režimů T2 na základě tohoto tranzitního režimu založeného na listinných dokladech pro přepravu po železnici. Mimo celní území EU se celní režim tranzitu pozastavuje (viz rovněž 3.5.3.3). Alternativně by bylo možno použít důkaz o statusu Unie.

3.5.3.4.5 Konkrétní situace při odeslání

Přeprava začíná ve třetí zemi

Čl. 33 odst. 5 a článek 38 PAPP

Článek 102 dodatku I úmluvy

Pokud přeprava začíná mimo celní území Unie nebo země společného tranzitního režimu, měl by úlohu celního úřadu odeslání plnit celní úřad příslušný pro pohraniční stanici, přes kterou zboží vstupuje na celní území Unie nebo země společného tranzitního režimu.

Dopravce je vázán ustanoveními upravujícími vstup zboží na celní území Unie nebo země společného tranzitního režimu a celní orgán si ponechává právo toto zboží kontrolovat.

Změna přepravní smlouvy:

Článek 37 PAPP

Článek 96 dodatku I úmluvy

Pokud je smlouva pozměněna tak, že přeprava končí mimo EU namísto v EU nebo v původně zamýšlené zemi společného tranzitního režimu nebo naopak, neměla by být taková přeprava provedena bez předchozího souhlasu celního úřadu odeslání.

Ve všech ostatních případech může být pozměněná smlouva provedena pouhým neprodleným uvědoměním celního úřadu odeslání.

Schválený odesílatel:

*Článek 43 PAPP
Čl. 107 odst. 11 dodatku I úmluvy*

Pokud je schváleným odesílatelem první železniční podnik, není nutno předkládat zboží a nákladní list CIM celnímu úřadu odesláním.

Tento celní úřad však musí přijmout nezbytná opatření, aby zajistil, že listy 1, 2 a 3 budou opatřeny příslušným kódem T1, T2 nebo T2F.

Další informace o „schváleném odesílateli“ viz část VI.

3.5.3.4.6 V průběhu přepravy

Povinnosti všech zúčastněných železničních podniků (kolonka 58b + 57)

*Čl. 32 odst. 2 PAPP
Čl. 94 odst. 2 dodatku I úmluvy*

Za řádné uplatňování tohoto režimu založeného na listinných dokladech odpovídají všechny zúčastněné železniční podniky.

Na celních úřadech tranzitu

*Článek 35 PAPP
Článek 99 dodatku I úmluvy*

Na celním úřadě tranzitu není nutné plnit žádné formality. Bude však ověřen průjezd zboží přes hranici na základě kontroly účtáren, jak je podrobněji uvedeno v oddíle 3.5.3.5.2, případně na základě jiných prostředků nebo jiného systému (např. systému provozovatele železniční infrastruktury).

Pokud je zboží přepravováno přes třetí zemi, považuje se tento režim v této třetí zemi za pozastavený.

Celní formality týkající se vstupu zboží na celní území Unie nebo země společného tranzitního režimu nebo výstupu zboží z tohoto území zůstávají v platnosti a celní orgán si vyhrazuje právo toto zboží kontrolovat. Tyto formality se týkají tzv. pravidel bezpečnosti a zabezpečení vycházejících z rámce norem SAFE Světové celní organizace (WCO), jak je stanoveno v článku 46 celního kodexu Unie.

Formality v případě událostí

*Článek 305 PA
Článek 44 dodatku I úmluvy*

V případě událostí během přepravy zboží v rámci tranzitního režimu Unie / společného tranzitního režimu, jak je popsáno v části IV kapitole 3 oddílu 3.1, se použijí stejné postupy. S přihlédnutím ke zvláštnostem tohoto tranzitního režimu založeného na listinných dokladech pro zboží přepravované po železnici by však měl být dodržen postup hlášení uvedený v pokynech v příručce CIT (článek 42 CIM – Zjištění částečné ztráty nebo poškození, formulář CIT 20).

Ustanovení článku 305 PA celního kodexu Unie a článku 44 dodatku I Úmluvy o společném tranzitním režimu se použijí obdobně na přepravu zboží v tranzitním režimu založeném na listinných dokladech pro zboží přepravované po železnici.

3.5.3.4.7 V místě určení

Čl. 36 odst. 2 PAPP

Čl. 100 odst. 2 dodatku I úmluvy

Úlohu celního úřadu určení plní celní úřad příslušný pro stanici v místě určení uvedený v nákladním listu CIM.

Čl. 36 odst. 1 PAPP

Čl. 100 odst. 1 dodatku I úmluvy

Železniční podnik přepravující zboží v místě určení předloží celnímu úřadu určení:

- zboží a
- listy 2 a 3 nákladního listu CIM.

Celní úřad určení:

- list 2 orazítkuje a vrátí jej železničnímu podniku,
- list 3 si ponechá.

Čl. 41 odst. 3 PAPP

Čl. 92 odst. 3 dodatku I úmluvy

Železniční podnik musí ve své účtárně zpřístupnit všechny nákladní listy CIM (list 2) celnímu orgánu v zemi určení v souladu s veškerými ustanoveními vymezenými ve vzájemné dohodě s tímto orgánem.

3.5.3.4.8 Konkrétní situace v místě určení

Přeprava končí ve třetí zemi

Čl. 36 odst. 5 a článek 38 PAPP

Článek 101 dodatku I úmluvy

Pokud přeprava končí ve třetí zemi, plní úlohu celního úřadu určení celní úřad příslušný pro pohraniční stanici, přes kterou zboží opouští celní území Unie nebo země společného tranzitního režimu.

Dopravce je vázán ustanoveními upravujícími výstup zboží z celního území Unie a celní orgán si ponechává právo toto zboží kontrolovat.

Zboží bylo vyloženo na mezilehlé stanici s výjimkou zboží podléhajícího spotřební dani

*Čl. 36 odst. 2 PAPP
Čl. 100 odst. 2 dodatku I úmluvy*

Pokud byla přeprava zboží nebo tranzitní režim ukončena na mezilehlé stanici nebo v průběhu přepravy, měl by úlohu celního úřadu určení plnit celní úřad příslušný pro tuto mezilehlou stanici nebo dané místo na cestě v průběhu přepravy.

Železniční podnik přepravující zboží do této mezilehlé stanice předloží celnímu úřadu určení:

- zboží a
- listy 2, 3 a dodatečnou kopii listu 3 nákladního listu CIM.

Celní úřad mezilehlé stanice (skutečný celní úřad určení):

- tyto listy orazítkuje,
- potvrdí tyto listy s označením „odbaveno“,
- listy 2 a 3 vrátí železničnímu podniku a
- dodatečnou kopii listu 3 si ponechá.

Deklarovaný celní úřad určení může následně požadovat ověření údajů zaznamenaných „mezilehlým celním orgánem“ na listu 2 a 3.

Čl. 36 odst. 3 PAPP

Přeprava zboží podléhajícího spotřební dani nesmí být odkloněna. Musí být respektováno deklarované odeslání a určení. Zboží podléhající spotřební dani proto nelze vyložit v mezilehlé stanici.

Schválený příjemce

Článek 44 PAPP

Pokud schválený příjemce obdrží zboží ve stanici určení, není nutno předkládat zboží ani nákladní list CIM celnímu úřadu určení.

Listy CIM 2 a 3 mohou být celnímu úřadu určení doručeny přímo schváleným železničním nebo dopravním podnikem.

Další informace o „schváleném příjemci“ viz část VI.

3.5.3.5 Dohled nad přepravou v rámci tranzitního režimu založeného na listinných dokladech pro přepravu po železnici

3.5.3.5.1 Fungování účtáren

Mezinárodní unie železnic (UIC) zavedla pravidla pro účetnictví a přidělování platná pro mezinárodní nákladní dopravu⁶. Tato pravidla, která jsou pro členské podniky závazná, se týkají vypořádání účtů a rozdělení a úhrady částek splatných za přepravu zboží na základě nákladního listu CIM.

Účetní předpisy stanoví standardizovaný postup, který má být používán v účtárnách železničních podniků účastnících se přepravy zboží. Tento postup spočívá ve shromažďování a výměně údajů o dopravě, v porovnávání těchto údajů a v případě potřeby ve výměně informací o zjištěných nesrovnalostech.

Železniční podnik v zemi určení bude příslušný k vypořádání účtů na základě údajů uvedených v listu 2 nákladního listu CIM. Proto jsou v příslušné účtárně k dispozici listy 2 týkající se veškeré přepravy. Vypořádání spočívá ve shromažďování relevantních údajů stanovených v účetních předpisech. Tyto účtárny jsou povinny každý měsíc zahájit vypořádání pro každý dotčený železniční spoj a železniční podnik. Tyto údaje se zasílají každému z dotčených železničních podniků.

Železniční podnik v zemi odeslání je povinen zkontrolovat, zda tyto údaje odpovídají jeho vlastním údajům. Je-li zjištěna nesrovnalost vyšší než 30 EUR za jednu zásilku, je nutno zaslat podrobné údaje účtárně v zemi určení na dohodnutém formuláři.

Pokud to účtárny jednotlivých zemí tranzitu budou považovat za vhodné, zkontrolují správnost tohoto vypořádání. Pokud tato nesrovnalost přesahuje 30 EUR za jednu zásilku, je třeba použít dohodnutý formulář.

Po vypořádání zpravidla účtárna v zemi určení⁷ tyto částky rozdělí a nakonec převede příslušné částky dotčeným železničním podnikům.

Je třeba zdůraznit, že podle účetních předpisů se lze na tomto postupu dohodnout i s nečleny UIC. Použití postupu UIC není podmínkou pro použití zjednodušeného tranzitního režimu pro přepravu po železnici. Jakýkoli způsobilý účetní postup však musí být závazný také pro zúčastněné železniční podniky a musí být stejně

⁶ předpis UIC 304

⁷ Cílem UIC je tento princip změnit. Železniční podnik oprávněný účtovat zákazníkovi by měl být oprávněn dané částky i rozdělovat a převádět. Vzhledem k tomu, že se nejedná o shromažďování údajů vztahujících se k dopravě ani o výměnu těchto údajů, nemá tato změna vliv na tranzitní režim založený na listinných dokladech pro přepravu po železnici.

spolehlivý jako postup UIC, jehož součástí musí být standardizované porovnání údajů o každé zásilce v příslušných účtárnách a používání dohodnuté formy informací o nesrovnalostech. Každý účetní postup musí zajistit vzájemnou kontrolu železničních podniků zapojených do přepravy zboží. Tento postup tedy vyžaduje zapojení alespoň dvou železničních podniků.

Železniční společnost, která po určité době neobdrží svůj podíl na úhradě za přepravní operaci, provede šetření s cílem dohledat „ztracené“ zboží nebo doklady nebo zjistit zemi, do které zboží vstoupilo naposledy. To nahrazuje neexistenci celního vyšetřovacího řízení a zprávy o ukončení a vyřízení režimu.

3.5.3.5.2 Kontroly prováděné příslušnými orgány

Je povinné uchovávat záznamy pro účely kontroly celními orgány v účtárně, která bude zřízena v každé zemi, protože není vystavován zpětný list umožňující celním orgánům ověřit, že zboží bylo skutečně doručeno na místo určení. Zprávy o ukončení a kontrolní zprávy jsou nahrazeny kontrolami záznamů, zejména rozpisu nákladů na přepravu a šetření provedeného železnicí.

Čl. 41 odst. 3 PAPP

Čl. 92 odst. 3 dodatku I úmluvy

Celní kontrolu správného používání režimu založeného na listinných dokladech provádí většinou celní orgán v zemi určení.

V případě nesrovnalostí a případných pohledávek má každá celní správa možnost jednat přímo s příslušným železničním podnikem (viz příloha 1 pracovního dokumentu TAXUD/A2/TRA/02/2019).

Je třeba mít na paměti, že stávající systém zúčtování a šetření železničních podniků tvoří podstatný prvek tranzitního režimu založeného na listinných dokladech pro přepravu po železnici. Má se za to, že tento systém je spolehlivý a že umožňuje kontrolu účetnictví železničních podniků a zproštění povinnosti předkládat zpětný list nákladního listu CIM používaného jako tranzitní prohlášení⁸.

Proto musí řádné a účinné kontroly zjednodušeného postupu využívat podstatné prvky účetního postupu železničních podniků.

Nejdůležitějším ukazatelem toho, že zboží propuštěné do tranzitního režimu založeného na listinných dokladech pro přepravu po železnici nedorazilo na místo určení, jsou informace o nesrovnalostech, avšak tyto informace se mohou týkat také nesrovnalostí souvisejících s železniční nákladní dopravou, které nevyžadují následnou kontrolu celních orgánů. Aby bylo možné provést řádnou a účinnou

⁸ Viz body odůvodnění nařízení Komise (EHS) č. 304/1971

kontrolu, musí být informace o nesrovnalostech zaslané nebo obdržené příslušnými účtárnami předloženy příslušným orgánům, které je zkontrolují. Jakékoliv následné opatření, například dotazy vznesené na účtárnu místa určení, je nezbytné pouze tehdy, pokud daná nesrovnalost ovlivňuje tranzitní režim.

Správné uplatňování zjednodušeného postupu je třeba sledovat na základě listů 2 nákladního listu CIM. Tyto listy, které by měly obsahovat potvrzení vyžadovaná právními předpisy v oblasti tranzitu, musí být k dispozici v účtárně v zemi určení (viz oddíl 3.5.3.4.7 výše). Kontrola řádného uplatňování by měla sestávat z náhodných kontrol listů 2 nákladního listu CIM. Dále je třeba zvážit použití postupu kontroly po propuštění zboží⁹.

3.5.3.6 Jistota v rámci zjednodušeného tranzitního režimu při přepravě po železnici

*Čl. 215 odst. 2, čl. 98 odst. 1, čl. 89 odst. 4 a čl. 233 odst. 1 písm. c), celního kodexu Unie
Čl. 16 odst. 1 APP, čl. 28 odst. 1 celního kodexu Unie
Čl. 10 odst. 1 dodatku I úmluvy*

Držitel režimu musí **poskytnout odpovídající jistotu**, která je platná, dostatečná a pokrývá celou trasu na celním území Unie a zemí společného tranzitního režimu.

Vzhledem k povaze režimu založeného na listinných dokladech je nejvhodnější formou jistoty tzv. „souborná jistota“. Neexistuje žádný účinný postup, který by celnímu úřadu odesláním umožnil propuštění zboží k přepravě na základě jednotlivé jistoty.

3.5.3.6.1 Použití souborné jistoty

*Článek 156 a čl. 157 odst. 3 PA
Čl. 74 odst. 4 dodatku I úmluvy*

V případě poskytnutí souborné jistoty v rámci zjednodušeného tranzitního režimu při přepravě po železnici:

- je držitel režimu povinen kontrolovat, zda je výše referenční částky vždy dostatečná a zda pokrývá celou trasu na celním území Unie a zemí společného tranzitního režimu;

Poznámka:

- a) Pokud je výše referenční částky nedostatečná, musí držitel režimu zvýšit referenční částku nebo doplnit další jistotu. Tyto informace musí být uvedeny v nákladním listu CIM společně s druhem jistoty a případně s číslem GRN.
- b) Referenční částku lze opětovně použít pro další tranzitní operaci počínaje okamžikem ukončení tranzitního režimu.

⁹ Podrobnosti viz část IV, kapitola 5, odstavce 5 Příručky pro tranzit

- celní úřad odeslání by měl ověřit, zda byla poskytnuta souborná jistota. Celní orgány mohou jako zdroj při ověřování využít [přílohu 2 pracovního dokumentu TAXUD/A2/TRA/02/2019](#) a na základě těchto informací předpokládat, že tato podmínka byla splněna. (viz rovněž 3.5.3.4.4),
- příslušný celní orgán (celního úřadu jistoty) by měl provádět pravidelné a vhodné audity s cílem sledovat využívání referenční částky.

Vzhledem k tomu, že sledování využívání souborné jistoty v případě tohoto režimu založeného na listinných dokladech je odlišné od sledování uplatňovaného v případě standardního tranzitního režimu, musí souborná jistota při využití režimu založeného na listinných dokladech přidělit referenční částku, která se liší od referenční částky přidělené na standardní tranzitní režim.

*Článek 23, čl. 28 odst. 1 a 2 a článek 42 celního kodexu Unie
Článek 17, čl. 65 odst. 3 a články 66 a 67 dodatku I úmluvy*

V případě, že by audity odhalily nesplnění podmínek pro použití souborné jistoty, může příslušný celní orgán přijmout následující opatření:

- přezkum referenční částky souborné jistoty,
- pozastavení/zrušení příslušných povolení, tj. použití souborné jistoty a uplatnění režimu založeného na listinných dokladech pro přepravu po železnici,
- uložení správní sankce z důvodu nedodržení podmínek použití souborné jistoty,
- uložení správní sankce z důvodu nedodržení povinností souvisejících s tranzitním režimem,
- určení případného vzniku celního dluhu a vymožení příslušné částky.

Více informací o povolení použití souborné jistoty viz část III a část VI.

3.5.3.6.2 Jednotlivá jistota

Využití souborné jistoty by mělo být pravidlem, nelze však vyloučit ani využití jednotlivých jistot. Jednotlivá jistota může být vhodným řešením v ojedinělých případech, kdy:

- schválený železniční podnik jedná především jako účastník řetězce a jako držitel režimu potřebuje jednat pouze výjimečně, a z tohoto důvodu nemá soubornou jistotu,
- referenční částka souborné jistoty je nedostatečná a musí být doplněna další jistotou.

V případě poskytnutí jednotlivé jistoty v rámci tohoto zjednodušeného tranzitního režimu při přepravě po železnici:

- musí držitel režimu předložit celnímu úřadu odeslání příslušnou jistotu a v nákladním listu CIM uvést typ této jistoty a případně i číslo GRN,

- celní úřad odeslání by měl ověřit, zda je jednotlivá jistota vhodná, tj. zda je jistota platná, dostatečná k pokrytí případného celního dluhu a zda zahrnuje celou trasu na celním území Unie a zemí společného tranzitního režimu,
- celní úřad odeslání může uvolnit jednotlivou jistotu až v okamžiku, kdy má potřebnou záruku, že tranzitní režim byl řádně ukončen.

Bez ohledu na skutečnost, že v některých situacích nesmí být zboží a nákladní list CIM předloženy celnímu úřadu odeslání (viz bod 3.5.3.4.4), jednotlivá jistota celnímu úřadu odeslání předložena být musí.

3.5.3.7 Případové scénáře

3.5.3.7.1 Příklady

1. Zboží, které není zbožím Unie, má být přepraveno z Rotterdamu/NL do Vídně/AT

Smluvní dopravce: DB Cargo Nederland

Ostatní dopravci: DB Cargo AG, Rail Cargo Austria

Podrobné údaje o společnosti DB Cargo Nederland jsou uvedeny v kolonce 58a. Ostatní dopravci jsou uvedeni v kolonce 57. Smluvní dopravce a ostatní dopravci splňují požadavky režimu založeného na listinných dokladech. Společnost DB Cargo Nederland může požádat o tranzitní režim založený na listinných dokladech při přepravě po železnici vyplněním kolonky 58b, tj. zatržením políčka „ano“ a uvedením svého kódu UIC 2184.

2. Zboží, které není zbožím Unie, má být přepraveno z Rotterdamu/NL do Vídně/AT

Smluvní dopravce: DB Cargo Nederland

Ostatní dopravci: Rail Express, Rail Cargo Austria

Režim založený na listinných dokladech nelze uplatnit, neboť společnost Rail Express není oprávněna toto zjednodušení využívat. Použije se standardní tranzitní režim. Nákladní list CIM slouží pouze jako přepravní doklad. Režim založený na listinných dokladech lze uplatnit za předpokladu, že společnost Rail Express je schválena jako mezilehlý železniční podnik.

3. Zboží, které není zbožím Unie, má být přepraveno z Rotterdamu/NL do Vídně/AT

Smluvní dopravce: DB Cargo Nederland

Ostatní dopravci: DB Cargo Nederland

Režim založený na listinných dokladech nelze uplatnit vzhledem k tomu, že přepravy se účastní pouze jeden železniční podnik. Použije se standardní tranzitní režim. Nákladní list CIM slouží pouze jako přepravní doklad.

4. Zboží, které není zbožím Unie, má být přepraveno z Rotterdamu/NL do Banja Luky/BA

Smluvní dopravce: SBB Cargo

Ostatní dopravci: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

Podrobné údaje o společnosti SBB Cargo jsou uvedeny v kolonce 58a. Smluvní dopravce a ostatní dopravci v EU splňují požadavky režimu založeného na

listinných dokladech. Společnost SBB Cargo může požádat o režim založený na listinných dokladech tak, že vyplní kolonku 58b nákladního listu CIM. Tranzitní operace automaticky končí v souladu s čl. 36 odst. 5 PAPP / článkem 101 dodatku I úmluvy, jakmile zboží opustí celní území Unie.

5. Zboží, které není zbožím Unie, má být přepraveno z Rotterdamu/NL do Banja Luky/BA

Smluvní dopravce: ZFBH (BA)

Ostatní dopravci: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

Smluvní dopravce je usazen mimo EU. Všechny ostatní železniční podniky splňují požadavky režimu založeného na listinných dokladech a mohou požádat o režim založený na listinných dokladech tak, že vyplní kolonku 58b nákladního listu CIM v souladu s čl. 31 odst. 1 písm. a), PAPP / čl. 93 odst. 1 písm. a), dodatku I úmluvy. Tranzitní operace automaticky končí v souladu s čl. 36 odst. 5, PAPP / článkem 101 dodatku I úmluvy, jakmile zboží opustí celní území Unie.

6. Zboží, které není zbožím Unie, má být přepraveno z Banja Luky/BA do Bratislavy/SK

Smluvní dopravce: ZFBH (BA)

Ostatní dopravci: HŽ Cargo, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., Rail Cargo Austria, ZSSK CARGO

Smluvní dopravce je usazen mimo EU. Všechny ostatní železniční podniky splňují požadavky režimu založeného na listinných dokladech. Společnost ZFBH může požádat jménem jednoho ze zbývajících železničních podniků s jeho souhlasem o použití režimu založeného na listinných dokladech vyplněním kolonky 58b, tj. zatržením políčka „ano“ v kolonce 58b v souladu s čl. 31 odst. 1 písm. b) PAPP / čl. 93 odst. 1 písm. b) dodatku I úmluvy. V kolonce 58a jsou uvedeny údaje o společnosti ZFBH, zatímco v kolonce 58b musí být uveden kód UIC druhého železničního podniku, který poskytl souhlas. V souladu s čl. 33 odst. 5 PAPP / článkem 102 dodatku I úmluvy je při vstupu vlaku na území EU zahájen zjednodušený režim a jeden ze zbývajících železničních podniků jedná jako držitel režimu.

7. Zboží, které není zbožím Unie, má být přepraveno z Rotterdamu/NL do Alessandrie/IT.

Smluvní dopravce: DB Cargo Nederland.

Ostatní dopravci: DB Cargo AG, BLS Cargo, Mercitalia, DB Cargo Italia.

Poznámka: jedná se o 5 dopravců v řetězci, kteří splňují požadavky na režim založený na listinných dokladech, ve 4 zemích.

Podrobné údaje o společnosti DB Cargo Nederland jsou uvedeny v kolonce 58a. Ostatní dopravci jsou uvedeni v kolonce 57. Smluvní dopravce a ostatní dopravci splňují požadavky režimu založeného na listinných dokladech ve svých zemích.

Společnost DB Cargo Nederland může požádat o tranzitní režim založený na listinných dokladech při přepravě po železnici vyplněním kolonky 58b, tj. zatržením políčka „ano“ a uvedením svého kódu UIC 2184.

8. Zboží, které není zbožím Unie, má být přepraveno z Bernu/CH do Rotterdamu/NL

Smluvní dopravce: DB Cargo Schweiz

Ostatní dopravci: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG

Podrobné údaje o společnosti DB Cargo Schweiz jsou uvedeny v kolonce 58a. Ostatní dopravci jsou uvedeni v kolonce 57. Smluvní dopravce a ostatní dopravci splňují požadavky režimu založeného na listinných dokladech. Smluvní dopravce je však odlišný od držitele režimu; držitelem režimu je společnost DB Cargo AG. Vzhledem k tomu, že společnost DB Cargo Schweiz není držitelem režimu, může požádat o tranzitní režim založený na listinných dokladech jménem společnosti DB Cargo AG a s jejím souhlasem vyplněním kolonky 58b, tj. zatržením políčka „ano“ a uvedením svého kódu UIC 2180.

9. Zboží, které není zbožím Unie, má být přepraveno z Bělehradu/XS (CS) do Rotterdamu/NL

Smluvní dopravce: „Srbija Kargo“ AD

Ostatní dopravci: Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Austria, DB Cargo AG, DB Cargo Nederland NV

Společnost „Srbija Kargo“ AD může požádat o režim založený na listinných dokladech jménem společnosti Rail Cargo Hungaria zatržením políčka „ano“ v kolonce 58b. V kolonce 58a jsou uvedeny údaje o společnosti „Srbija Kargo“ AD, zatímco do kolonky 58b se uvede kód UIC 2155 společnosti Rail Cargo Hungaria. V souladu s čl. 33 odst. 5 PAPP / článkem 102 dodatku I úmluvy je tranzitní režim založený na listinných dokladech zahájen a společnost Rail Cargo Hungaria vystupuje jako držitel režimu v okamžiku vstupu vlaku do EU.

3.5.3.7.2 Zvláštní situace smluvních dopravců

Podmínka následného převzetí a přepravy zboží různými schválenými železničními podniky již není splněna v případě, že dojde k úplné fúzi železničních společností z několika zemí do jediného podniku. Skutečnost, že je daná společnost součástí stejného finančního holdingu, by však v zásadě neměla tuto podmínku zpochybnit za předpokladu, že jednotlivé přepravní služby budou i nadále fungovat odděleně.

Tato podmínka není splněna ani v případě, kdy mezinárodní přepravu zajišťuje jediná železniční společnost v liberalizovaném rámci, např. jako jediný přepravce ze země odeslání do země určení.

Dále je třeba zdůraznit, že smluvní dopravce může mít v souladu s mezinárodními pravidly železniční nákladní dopravy i jiné než konvenční charakteristiky. Při rozhodování o uplatnění tranzitního režimu založeného na listinných dokladech při přepravě po železnici je třeba tyto odlišné charakteristiky zohlednit.

Smluvním dopravcem je přepravující nebo tranzitní železniční podnik nebo železniční podnik v zemi určení:

Daná osoba může vystupovat jako držitel režimu založeného na listinných dokladech, pokud splňuje podmínky režimu založeného na listinných dokladech.

- Smluvní dopravce se fyzicky neúčastní přepravy zboží:

Daná osoba může vystupovat jako držitel režimu založeného na listinných dokladech a být zastoupena na celním úřadu odesláním prvním dopravcem v řetězci na území EU nebo země společného tranzitního režimu.

- Smluvní dopravce splňuje požadavky režimu založeného na listinných dokladech, ale neposkytuje jistotu:

Daná osoba nesmí vystupovat jako držitel režimu. O využití režimu založeného na listinných dokladech jako zástupce smluvního dopravce může požádat jiný schválený železniční podnik.

- Smluvní dopravce není železniční podnik:

Daná osoba nesmí vystupovat jako držitel režimu založeného na listinných dokladech vzhledem k tomu, že čl. 25 odst. 1 PAPP / článek 93 dodatku I úmluvy vyžaduje, aby držitelem režimu byla železniční společnost.

- Smluvní dopravce nesplňuje požadavky režimu založeného na listinných dokladech:

Daná osoba nesmí vystupovat jako držitel režimu založeného na listinných dokladech. Držitel režimu je jedinou osobou, které může být povoleno využití zjednodušení. Držitel režimu musí obecně splňovat požadavky na zjednodušení. Smluvní dopravce však může požádat o využití zjednodušeného režimu jako zástupce jiného dopravce, který splňuje dané požadavky a může vystupovat jako držitel režimu.

3.5.4 Jiný tranzitní režim založený na listinných dokladech při přepravě po železnici (přechodné ustanovení)

Článek 45 PAPP

Článek 6 úmluvy

Do doby, než bude systém NCTS aktualizován v souladu s pracovním programem celního kodexu Unie, mají členské státy a země společného tranzitního režimu právo nadále uplatňovat jiné tranzitní režimy Unie založené na listinných dokladech za předpokladu, že budou dodržena opatření vztahující se na zboží propuštěné do společného tranzitního režimu nebo do tranzitního režimu Unie.

Před vstupem celního kodexu v platnost musí být zavedena opatření pro využívání tohoto tranzitního režimu Unie založeného na listinných dokladech na vnitrostátní, dvoustranné nebo mnohostranné úrovni.

To platí například v případě, kdy je zboží přepravováno po železnici podle nákladního listu CIM/SMGS nebo SMGS a musí vstoupit na celní území Unie až na konkrétním místě ve stejné zemi vstupu.

3.5.5 T2-Koridor

Čl. 119 odst. 2 písm. c) APP

Článek 2a dodatku II úmluvy

Ačkoli použití režimu T2-Koridor není celním režimem tranzitu, je vhodné uvést, že pro zboží Unie přepravované po železnici existuje i tento druh zjednodušení. Navzdory skutečnosti, že režim T2-Koridor není společným tranzitním režimem, lze jej považovat za zjednodušení vnitrostátního tranzitu v zemích společného tranzitního režimu, přičemž se technicky na celním území Unie a v souladu s úmluvou použije koncept domněnky celního statusu zboží Unie.

V režimu T2-Koridor se zboží Unie přepravované po železnici může pohybovat, aniž by jeho pohyb podléhal celnímu režimu, z jednoho místa na celním území Unie na jiné místo na celním území Unie a být přepravováno přes území země společného tranzitního režimu, aniž by se změnil jeho celní status, za těchto podmínek:

1. na přepravu zboží se vztahuje jednotný přepravní doklad vydaný v členském státě;
2. tento jednotný přepravní doklad obsahuje následující záznam: režim „T2-Koridor“ a číslo povolení železničního podniku ve Švýcarsku;
3. tranzit přes zemi společného tranzitního režimu je monitorován prostřednictvím elektronického systému v dané zemi společného tranzitního režimu a

4. dotčenému železničnímu podniku v zemi společného tranzitního režimu, přes jejíž území tranzit probíhá, je povoleno používat režim „T2-Koridor“.

Země společného tranzitního režimu průběžně informuje Smíšený výbor nebo pracovní skupinu zřízenou tímto výborem o postupech ohledně elektronického monitorovacího systému a o železničních podnicích, které jsou oprávněny používat režim „T2-Koridor“.

V současné době je tento systém zaveden pouze ve Švýcarsku. Režim T2-Koridor ve Švýcarsku má status vnitrostátního tranzitního režimu. Seznam železničních podniků oprávněných používat tento režim T2-Koridor a informace o postupu, který je třeba dodržovat, naleznete zde:

<http://www.ezv.admin.ch/zollanmeldung/05042/05049/index.html?lang=en>.

Příloha 8.11: Srovnávací tabulka CIM – CIM/SMGS

Formuláře jsou dostupné zde: <https://cit-rail.org/en/freight-traffic/forms/>.

Kolonka	CIM	CIM/SMGS
Přiložené doklady – Přílohy	9	9
Popis zboží	21	20
Kód NHM	24	23
Nákladní list CIM	30	37
Ostatní dopravci	57	65
Smluvní dopravce	58a	66a
Zjednodušený tranzitní režim pro přepravu po železnici a kód pro hlavního povinného*	58b	66b
Číslo zásilky	62	69
Potvrzení celních orgánů	99	26

* držitel režimu

Výpis z pracovního dokumentu TAXUD/A2/TRA/02/2019

Prohlášení

železničních podniků pro přepravu zboží v rámci tranzitního režimu založeného na listinných dokladech pro přepravu po železnici na podkladě nákladního listu CIM, nákladního listu CIM pro kombinovanou dopravu a nákladního listu CIM/SMGS

Níže podepsaný železniční podnik:

- prohlašuje, že pokud jedná jako „držitel režimu“ ve smyslu článku 31 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/341 (přechodná ustanovení v přenesené pravomoci k celnímu kodexu Unie) a článku 93 dodatku 1 k Úmluvě o společném tranzitním režimu, poskytne jistotu pokrývající celou trasu na celním území Unie a v zemích společného tranzitního režimu. Jako „držitel režimu“ použije nákladní list CIM, nákladní list CIM pro kombinovanou přepravu nebo nákladní list CIM/SMGS, je-li smluvním dopravcem nebo souhlasí-li s tím, že se stane držitelem režimu,
- souhlasí s tím, že nesrovnalosti zjištěné při použití zjednodušeného režimu pro přepravu po železnici budou vyřešeny mezi příslušným celním orgánem a odpovědným železničním podnikem, tj. celním orgánem a železničním podnikem ve státě, v němž podle předpokladu došlo k nesrovnalosti. Odpovědný železniční podnik souhlasí s tím, že odpovídá za uhrazení případného celního dluhu a bude k uhrazení vyzván jako první. Tímto prohlášením není dotčena společná a nerozdílná odpovědnost železničních podniků podílejících se na dopravě ani odpovědnost držitele režimu za případný celní dluh,
- zavazuje se, že bude celní správu své příslušné země informovat o přepravě zboží po železnici, kterou hodlá uskutečnit, a to buď sám, nebo v rámci mezinárodní skupiny, přes vnější hranice území, na něž se vztahuje Úmluva o společném tranzitním režimu ze dne 20. května 1987, nebo přes hranice mezi jejími smluvními stranami.

Tyto informace budou poskytnuty pokud možno nejméně jeden měsíc před zahájením nové dopravní trasy. Budou obsahovat datum zahájení nové dopravní služby, země, jichž se tato služba týká, údaje o výchozí stanici, pohraniční stanici a stanici určení a pokud možno jízdní řád. Tyto informace nejsou nutné u dopravy, na kterou se vztahuje standardní režim vnitřního nebo vnějšího tranzitu v souladu s čl. 226 odst. 3 písm. a) nebo čl. 227 odst. 2 písm. a) nařízení (EU) č. 952/2013 (celní kodex Unie) a s čl. 2 odst. 2 a 3 Úmluvy o společném tranzitním režimu, při použití elektronického systému zřízeného podle čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) č. 952/2013 a článku 4 dodatku 1 k Úmluvě o společném tranzitním režimu, tj. NCTS.

Společnost:

Místo a datum:

Adresa:

Podpis

Stát: