

UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

MATJAŽ TROŠT

mentor: red. prof. dr. LOJZE SOČAN

# SKUPNI TRANZIT

DIPLOMSKO DELO

Ljubljana, 2003

# KAZALO

<b>SEZNAM KRATIC .....</b>	<b>3</b>
<b>UVOD.....</b>	<b>4</b>
<b>1 CARINSKA SLUŽBA NA OBMOČJU DANAŠNJE EVROPSKE UNIJE.....</b>	<b>7</b>
1.1 RAZVOJ CARINSKE SLUŽBE V ZADNJIH 30 LETIH NA OBMOČJU DANAŠNJE EVROPSKE UNIJE.....	7
1.2 SKUPNA CARINSKA TARIFA IN DRUGI MEHANIZMI, KI JIH UPORABLJA EVROPSKA UNIJA ZA ZAŠČITO DRŽAV ČLANIC.....	8
1.3 IZZIVI CARINSKE SLUŽBE NA OBMOČJU EVROPSKE UNIJE V BODOČNOSTI.....	10
1.3.1 SPREJETJE NOVIH ČLANIC V EVROPSKO UNIJO.....	10
1.3.2 UPORABA NOVIH TEHNOLOGJI IN INFORMACISKIH POVEZAV.....	10
1.3.3. GLOBALNO DELOVANJE.....	11
1.4 CARINA 2007.....	11
1.4.1 NOVE TEHNOLOŠKE IZBOLJŠAVE.....	12
1.4.2 VSESTRANSKO SODELOVANJE NA PODROČJU BOJA PROTI ORGANIZIRANEMU KRIMINALU.....	12
1.4.3 SPORAZUMNO ZMANJŠEVANJE STROŠKOV.....	13
1.4.4 VEČJA FLEKSIBILNOST.....	13
<b>2 CARINSKA SLUŽBA NA OBMOČJU REPUBLIKE SLOVENIJE.....</b>	<b>14</b>
2.1 RAZVOJ ZAKONA O CARINSKI SLUŽBI.....	14
2.2 RAZVOJ CARINSKEGA ZAKONA.....	15
2.3 RAZVOJ NA OSTALIH PODROČJIH.....	15
2.4 REORGANIZACIJA CARINSKE SLUŽBE OB VSTOPU REPUBLIKE SLOVENIJE V EVROPSKO UNIJO.....	16
<b>3 TRANZITNI POSTOPKI.....</b>	<b>20</b>
3.1 IZVEDBA NACIONALNEGA TRANZITNEGA POSTOPKA.....	20
3.2 ZGODOVINSKI RAZVOJ TRANZITNIH POSTOPKOV.....	20
3.3 VRSTE TRANZITNIH POSTOPKOV.....	22
3.3.1 TRANZITNI POSTOPKI, KI SE UPORABLJAJO NA OBMOČJU EVROPSKE UNIJE IN SLOVENIJE.....	22
3.3.1.1 TRANZIT NA PODLAGI TIR KONVENCIJE.....	22
3.3.1.2 ANALIZA UPORABE TIR KONVENCIJE PO POSAMEZNIH DRŽAVAH IN PO SKUPINAH DRŽAV.....	24
3.3.1.3 TRANZIT NA PODLAGI ATA KONVENCIJE.....	25
3.3.2 TRANZITNI POSTOPKI, KI SE UPORABLJAJO NA OBMOČJU EVROPSKE UNIJE IN SE NE UPORABLJAJO NA OBMOČJU SLOVENIJE.....	26
3.3.2.1 POREKLO BLAGA.....	27
3.3.2.2 TRANZIT SKUPNOSTI.....	28
3.3.2.3 IZVEDBA TRANZITA SKUPNOSTI.....	28

3.3.2.4	SKUPNI TRANZIT.....	29
3.3.2.5	IZVEDBA TRANZITA SKUPNOSTI.....	29
3.3.2.6	REN MANIFEST.....	30
3.3.2.7	GIBANJE BLAGA POD OKRILJEM NATA.....	30
3.3.2.8	POŠTNE POŠILJKE.....	31
3.3.3	TRANZITNI POSTOPKI, KI SE UPORABLJAJO NA OBMOČJU SLOVENIJE IN SE NE UPORABLJAJO NA OBMOČJU EVROPSKE UNIJE.....	31
<b>4</b>	<b>SKUPNI TRANZIT.....</b>	<b>32</b>
4.1	SKUPNI TRANZITNI POSTOPEK NA PODLAGI OTS.....	32
4.2	IZVEDBA REFORME SKUPNEGA TRANZITA.....	33
4.3	RAZŠIRITEV KONVENCIJE O SKUPNEM TRANZITU NA NOVE ČLANICE.....	35
4.4	PREDNOSTI SKUPNEGA TRANZITNEGA POSTOPKA NA PODLAGI NCTS.....	36
4.5	PRISTOP SLOVENIJE H KONVENCIJI O SKUPNEM TRANZITU.....	37
	<b>SKLEP.....</b>	<b>38</b>
	<b>SEZNAM TABEL.....</b>	<b>40</b>
	<b>SEZNAM LITERATURE IN VIROV.....</b>	<b>41</b>
	<b>PRILOGE.....</b>	<b>43</b>

## SEZNAM KRATIC

ATA	Temporary Admission – začasen uvoz
CAP	Common Agricultural Policy – Skupna kmetijska politika
CCN/CSI	Common Communication Network – skupno komunikacijsko omrežje
CURS	Carinska uprava Republike Slovenije
CZ	Carinski zakon
ECL	Enotna carinska listina
EFTA	European Free Trade Agreement – Evropski sporazum o prosti trgovini
EGS	Evropska gospodarska skupnost
EU	European Union – Evropska unija
IRU	International Road Transport Union – Mednarodna unija za cestni transport
NATO	North Atlantic Treaty Organization – Organizacija severnoatlantskega sporazuma
NCTS	New Computerized Transit System – Nov računalniško podprt tranzitni sistem
OTS	Old Transit System – Stari tranzitni sistem
OZN	Organizacija združenih narodov
PEU	Pogodba o Evropski uniji
RS	Republika Slovenija
SAD	Single Administrative Document – Evropska enotna carinska listina
TIR	Transports Internationaux Routiers – Mednarodni cestni transport
T1	Zunanji tranzit Skupnosti
T2	Notranji tranzit Skupnosti
TC10	Obvestilo o tranzitnem prihodu
TC20	Carinski dokument za preverjanje zaključka tranzitnega postopka
TARIC	Tariff Integrated Community – Integrirana tarifa Skupnosti
WCF	World Chambers Federation – Svetovna trgovinska zbornica
WCO	World Custom Organization – Svetovna carinska organizacija
WTO	World Trade Organization – Svetovna trgovinska organizacija

# UVOD

Pri diplomskem delu Skupni tranzit se bom osredotočil na delovanje carinske službe na območju Evropske unije ter Republike Slovenije. Zaradi obširne tematike, ki je povezana z delovanjem carinske službe, se bom osredotočil predvsem na tranzitne postopke. Kot specifični tranzitni postopek bom obravnaval skupni tranzit, ki obravnava gibanje blaga med pogodbenicami (EU, Švica, Islandija, Norveška, Luksemburg, Češka, Slovaška, Madžarska, Poljska) katere so pristopile h Konvenciji o skupnem tranzitu iz leta 1987. Razvoj carinske službe bom preučeval tudi s časovno omejitvijo, saj bom delovanje carinske službe na območju današnjih članic EU preučeval nekako od nastanka EGS naprej. Medtem ko se bom pri preučevanju delovanja carinske službe na območju Republike Slovenije omejil na časovno obdobje od osamosvojitve RS naprej.

Pri preučevanju navedene tematike bom imel željo tudi po prikazu možnega bodočega razvoja carinske službe ter prednostnih nalog, ki jih bo potrebno pri tem upoštevati. Navedeno diplomsko delo bo tako koristen pripomoček za vsakogar, ki ga zanima področje razvoja carinske službe v bodočnosti, posledice vključevanja RS v različne integracijske procese ter vpliv navedenega na delovanje carinske službe. Še zlasti pa za vse tiste, ki se ukvarjajo s tranzitnimi postopki.

Skozi diplomsko delo Skupni tranzit bom poskušal ovreči oziroma potrditi naslednji hipotezi:

- Da je pristop RS h Konvenciji o skupnem tranzitu smiseln.
- Da je RS zadostno pripravljena, da pristopi h Konvenciji o skupnem tranzitu v sredini leta 2003.

Struktura diplomskega dela bo sestavljena iz štirih vsebinskih sklopov in sicer iz:

- vsebinskega sklopa, ki bo obravnaval delovanje carinske službe na območju EU
- vsebinskega sklopa, ki bo obravnaval delovanje carinske službe na območju RS
- vsebinskega sklopa, ki bo obravnaval tranzitne postopke tako na območju EU kot tudi RS
- vsebinskega sklopa, ki bo obravnaval skupni tranzit

Pri prvih dveh vsebinskih sklopih bom poskušal predvsem najti odgovor na prvo zastavljeno hipotezo, medtem ko bom pri drugih dveh vsebinskih sklopih poskušal najti odgovor na drugo zastavljeno hipotezo.

V prvem vsebinskem sklopu, ki bo obravnaval delovanje carinske službe na območju EU, bom poskušal skozi časovno obdobje od ustanovitve EGS naprej prikazati splošen razvoj carinske službe na območju današnjih članic EU. Pri čemer bom poskušal iz preteklega razvoja carinske službe ugotoviti bodoče trende razvoja. Obravnaval bom tudi strategijo razvoja carinske službe na območju EU za bodočih pet let, ki je orisana v programu Carina 2007, kateri predstavlja temeljni akt delovanja carinske službe na območju EU.

Drugi vsebinski sklop, ki bo obravnaval razvoj carinske službe na območju RS, bo podobno zasnovan kot prvi. Najprej bo orisan zgodovinski razvoj od osamosvojitve naprej. Iz navedenega pa bom poskušal ugotoviti trende razvoja v bodočnosti. Naveden sklop bo v luči včlanitve RS v EU obravnaval tudi vsebinske in organizacijske spremembe, ki bodo pri tem nastale.

V tretjem vsebinskem sklopu bom poskušal navesti in opisati tranzitne postopke, ki se uporabljajo na območju EU in RS. Pri tem se bom predvsem osredotočil na vprašanje, ali predstavlja kakšen od opisanih tranzitnih postopkov možno alternativo skupnemu tranzitu in kakšne se možnosti razvoja opisanih tranzitnih postopkov v bodočnosti.

V četrtem vsebinskem sklopu bom natančneje predstavil skupni tranzitni postopek, pri čemer se bom osredotočil predvsem na reformo navedenega tranzitnega postopka ter njegovo uvedbo v RS.

Diplomsko delo bo po svoji funkciji deskriptivno, pri tem pa bom uporabil tako primarne kot tudi sekundarne vire podatkov.

Pri interpretaciji in analizi si bom pomagal z zgodovinsko analizo, primerjalnim raziskovanjem kakor tudi s statistično analizo.

Pri zgodovinski analizi bom predvsem iz razvoja dogodkov v preteklosti poskušal napovedati razvoj dogodkov v bodočnosti. Pri navedenem bom poskušal analizirati tako carinsko službo na območju EU, kot tudi carinsko službo na območju RS ter kot specifično področje tudi tranzitne postopke in z njimi tesno povezan skupni tranzit.

Pri primerjalnem raziskovanju bom poskušal odkriti podobnosti in razlike med delovanjem carinske službe na območju EU ter RS. Pri tem se bom osredotočil predvsem na tranzitne postopke.

Statistično analizo pa bom uporabil na področjih reorganizacije carinske službe ob vstopu RS v EU ter pri izvedbi reforme skupnega tranzita.

Pri zbiranju podatkov in analizi mi bo veliko pomagalo tudi dejstvo, da sem že v preteklosti deloval na področju prilagajanja nacionalnih carinskih postopkov evropski zakonodaji, kakor tudi na področju tranzitnih postopkov.

Skozi celotno vsebino diplomskega dela se bo pojavljal temeljni pojem tranzitni postopek, ki predstavlja pomemben element Evropske integracije ter vitalni interes gospodarskih subjektov. Saj omogočajo enostavnejše carinske formalnosti ter gibanje blaga predvsem z vidika odloga plačila uvoznih dajatev pri vstopu blaga na carinsko območje. Temeljni pomen tranzitnega postopka je torej v bistvu gibanje blaga od enega do drugega kraja na carinskem območju skozi sistem carinskih organov.

Na navedeni temeljni pojem se vežejo pojmi različnih vrste tranzitnih postopkov med katerimi bodo v diplomskem delu predvsem obravnavani:

- skupen tranzit
- tranzit Skupnosti

Skupen tranzit se uporablja za gibanje blaga med državami EU, državami EFTE ter Višegrajskimi državami. Pravna podlaga za izvedbo je v Konvenciji o skupnem tranzitu.

Tranzit Skupnosti pa se uporablja za tranzitne operacije znotraj držav članic EU, pravno osnovo pa ima navedeni tranzit v Evropskem carinskem kodeksu.

Za izvajanje tranzitnih postopkov skupnega tranzita in tranzita skupnosti imamo dve možnosti:

- OTS – stari tranzitni sistem
- NCTS – nov računalniško podprt tranzitni sistem

Bistvena razlika med navedenima sistemoma je v tem, da starejši OTS sistem deluje brez informacijske izmenjave podatkov, medtem ko ima novejši NCTS informacijsko podporo.

V povezavi s temeljnim pojmom tranzitni postopek je zaradi boljšega razumevanja potrebno poudariti tudi naslednje pojme:

- tranzitna deklaracija – listina s katero neka oseba v predpisani obliki in na predpisan način izrazi zahtevo, da se blago uvede v tranzitni postopek
- odhodni carinski organ – carinski organ pri katerem se blago uvede v tranzitni postopek
- namembni carinski organ – carinski organ pri katerem se blago, ki je bilo uvedeno v tranzitni postopek, predloži zaradi dokončanja tranzitnega postopka

# 1 CARINSKA SLUŽBA NA OBMOČJU DANAŠNJE EVROPSKE UNIJE

## 1.1 RAZVOJ CARINSKE SLUŽBE V ZADNJIH 30 LETIH NA OBMOČJU DANAŠNJE EVROPSKE UNIJE

Carinska administracija in carinska zakonodaja sedanjih članic Evropske unije sta skozi zgodovino doživljali znatne spremembe predvsem na področju poenotenja carinskih zakonodaj in carinskih postopkov na skupne carinske postopke in skupno zakonodajo, ki se sedaj uporabljajo v vseh članicah Evropske unije.

Na območju današnje Evropske unije so se počasi skozi časovno obdobje 30. let počasi ukinile vse carinske notranje dajatve znotraj članic, hkrati pa se je oblikovala enotna zakonodaja in carinska tarifa sedanjih članic Evropske unije proti tretjim državam. Carinska unija je postala eden najpomembnejših elementov Evropske unije in enotnega trga (prostor brez notranjih meja, v katerem je zagotovljeno prosto gibanje blaga, oseb, storitev in kapitala (8. člen Enotnega evropskega akta)). Za ustanovitev enotnega trga pa je bilo nujno skozi zgodovino razvoja oblikovati in poenotiti carinske zakonodaje in predpise posameznih držav članic Evropske unije. Razvoj je šel v dveh smereh in sicer v smeri ukinjanja notranjih meja znotraj članic in oblikovanja enotne carinske zakonodaje. Začetek oblikovanja enotne carinske zakonodaje se je začel s poenotenjem različnih carinskih tarif, katere so uporabljale posamezne carinske administracije članic Skupnosti v enotno carinsko tarifo, katera se bo uporabljala za blago iz tretjih držav. Celoten postopek prilagajanja je bil zaključen do leta 1968, ko so bile vse carinske dajatve in omejitve med takratnimi članicami Evropske gospodarske skupnosti odpravljene. Proti tretjim državam pa so vse države članice začele uporabljati enotno carinsko tarifo.

Zaradi pozitivnih učinkov, ki so bili posledica uvedbe skupne carinske tarife, ukinitve notranjih carinskih dajatev in omejitev na gospodarstvo, se je pospešeno začelo poenotenje posameznih carinskih zakonodaj držav članic Skupnosti. Pojavilo se je spoznanje, da je za delovanje enotnega trga potrebno poenotiti tudi carinske postopke, tako, da bo blago, ki prihaja iz tretjih držav, deležno enakih postopkov ne glede na to, v kateri državi članici vstopa v Skupnost. Najpomembnejši mejnik na navedenem področju je bila uvedba Enotne carinske listine (Convention on the simplification of formalities in trade in goods (OJ n. L 134 of 22.05.1987)), katera pomeni uporabo standardizirane carinske deklaracije na območju celotne Evropske skupnosti. S tem dejanjem se je v letu 1988 poenotilo okoli 150 različnih carinskih dokumentov, ki so se uporabljali na območju Evropske skupnosti, na enoten dokument.

Naslednji korak je šel še bolj v smeri oblikovanja enotnega trga, saj so kljub zahtevam po prostem gibanju blaga znotraj Evropske unije še vedno obstajale carinske kontrole med posameznimi državami. Navedene kontrole znotraj Evropske unije, ki so obstajale zaradi statističnih in drugih zaščitnih ukrepov, so se ukinile s 1. januarjem 1993. Carinske formalnosti na notranjih mejah pa so se nadomestile z novimi statističnimi mehanizmi in ukrepi, ki so nadomestili carinske formalnosti na notranjih mejah.

V letu 1994 se je poenotila celotna carinska zakonodaja, kajti v veljavo je stopil evropski carinski kodeks (Community Custom Code (Council Regulation 2913/92 of October 1992, OJ n. L 302, 19.10.1992)), ki ureja carinske postopke na območju celotne Evropske unije. S sprejemom navedenega kodeksa in odpravo carinskih kontrol znotraj članic Evropske unije se je še bolj oblikoval enotni trg in z njim prosti pretok blaga znotraj članic Evropske unije.

Naslednje pomembno področje je oblikovanje skupne zunanje politike Evropske unije glede tretjih držav, ki se odraža v skupni carinski tarifi in drugih zaščitnih ukrepih.

## 1.2 SKUPNA CARINSKA TARIFA IN DRUGI MEHANIZMI, KI JIH UPORABLJA EVROPSKA UNIJA ZA ZAŠČITO DRŽAV ČLANIC

Carinska administracija na območju Evropske unije je izgubila naloge povezane s kontrolo blaga, ki prehaja notranje meje članic Evropske unije. Po drugi strani pa se je povečal pomen izvajanja ukrepov, ki so povezani s carinskimi postopki uvoza in izvoza blaga v/iz tretjih držav iz/v Evropsko unijo. Kajti bistvo Evropske unije je carinska unija, katera v praksi pomeni, da je državam članicam prepovedano voditi posamezno carinsko politiko do tretjih držav. Ter da se v vseh državah članicah oblikuje carinska politika na podlagi skupne carinske tarife (9/1 člen PEU). Bistveni sestavni del skupne carinske tarife pa so carinske stopnje, ki določijo, koliko carinskih dajatev je potrebno plačati pri uvozu blaga v Evropsko unijo. Carinske stopnje so odvisne od vrste blaga ter porekla blaga. Prav tako tudi carinska administracija izvaja ukrepe, ki so povezani z omejitvami in prepovedmi, ki so povezane z uvozom in izvozom blaga v/iz Evropske unije.

Evropska unija pa za zaščito enotnega tržišča pred blagom iz tretjih držav uporablja tudi nefinančne mehanizme. Pri tem pa je potrebno poudariti, da je uporaba nefinančnih mehanizmov za zaščito blaga med samimi članicami znotraj notranjih mej Evropske unije tudi prepovedana. Med takimi ukrepi je zlasti prepovedana uporaba kontingenta ter ukrepov, kateri imajo podoben učinek kot kontingenti, ter pripeljejo do omejevanja trgovine (30., 34. člen PEU). Iz česar se zopet kaže dejstvo po popolni ukinitvi kontrol blaga znotraj članic Evropske unije in preusmeritev kontrole na blago, ki se uvaža oziroma izvaža v/iz članic Evropske unije iz/v tretje države.

Med ukrepe, katerim carinska administracija Evropske unije posveča vedno večjo vlogo, prištevamo predvsem zaščito državljanov članic Evropske unije pred ilegalnim vnosom oziroma iznosom naslednjega blaga:

- radioaktivnega blaga
- blaga, ki bi lahko škodovalo okolju (nevarni odpadki, ozonu nevarne snovi ...)
- blaga, ki je zaščiteno zaradi kulturne in naravne dediščine

- orožjem in eksplozivnimi snovmi
- drog
- pornografskega materiala

Zlasti zaradi trenda zmanjševanja carinskih stopenj ter drugih tarifnih zaščitnih ukrepov, kateri prihajajo pod okriljem Svetovne trgovinske organizacije pa se carinske administracije članic Evropske unije vedno bolj poslužujejo ukrepov, kateri so povezani z netarifno zaščito.

Med takšne ukrepe zlasti prištevamo:

- nelejalno konkurenco
- boj proti ponarejenemu in piratskemu blagu
- naloge na področju kmetijske in ribiške politike
- izvajanje različnih ukrepov povezanih z mednarodnimi sankcijami

Pod pojmom nelejalna konkurenca razumemo predvsem preprečevanje dumpinga (prodaja blaga v tujino pod ceno zaradi potreb po devizah ali razbremenitvi domačega trga) in nezakonitega subvencioniranja, katerega se poslužujejo izvozniki iz tretjih držav, ki izvažajo na območje Evropske unije. V obeh primerih lahko Komisija Evropske unije sproži določene preiskave ter v primerih, če se potrdijo sumi dumpinga in nezakonitega subvencioniranja. Takrat se lahko uvedejo določeni ukrepi za vzpostavitev normalnega stanja.

Boj proti ponarejenemu in piratskemu blagu v zadnjem času postaja vedno bolj pomembno področje delovanja carinskih administracij članic Evropske unije, saj je zaznati izrazit porast ponaredkov blagovnih znamk, ki prihajajo na območje Evropske unije. Hkrati pa je zaznati tudi porast blaga, ki se proizvaja brez plačila intelektualne lastnine, in prodajo na trgu Evropske unije. Z namenom, da lahko lastnik intelektualne pravice doseže uveljavitev pravice do intelektualne lastnine, lahko carinska administracija zaseže blago, ki se nahaja pod določenimi carinskimi postopki na njegovo zahtevo.

Glede področja izvajanja kmetijske in ribiške politike, carinska administracija deluje predvsem na področju zaščite kmetijskega in ribiškega tržišča. Sama težnja delovanja se je iz dodatnega obdavčevanja pri uvozu zaradi zahtev STO premaknila k bolj prefinjenim metodam, med katere spadajo predvsem sistemi povračil ob izvozu kmetijskih izdelkov iz območja članic Evropske unije.

Pri izvajanju ukrepov povezanih z mednarodnimi sankcijami igrajo carinske administracije članic Evropske unije pomembno vlogo, saj skrbijo za izvajanje prepovedi oziroma omejitev trgovine z državami, ki zapadejo mednarodnim sankcijam in omejitvam.

### 1.3 IZZIVI CARINSKIE SLUŽBE NA OBMOČJU EVROPSKE UNIJE V BODOČNOSTI

Lahko bi rekli, da naloge kontrole blaga na notranjih mejah držav članic Evropske unije pripadajo preteklosti, naloge opisane v predhodnem poglavju pa sedanjosti. Vendar pa se postavlja vprašanja, s kakšnimi izzivi in spremembami se bodo morale spopasti carinske administracije članic Evropske unije v bodočnosti

Med najpomembnejše izzive, s katerimi se bo morala spopasti carinska administracija članic Evropske unije, bi lahko prištevali:

- sprejetje novih članic v Evropsko unijo
- uporabo novih tehnologiji in računalniških povezav
- globalno delovanje

Zgoraj navedene točke so poleg drugih nalog in ciljev zajete tudi v strategiji razvoja carine, ki je opisan v programu Carina 2007 (Customs 2007 (Communication from the Commission to the European Parliament and Council on the desirability to renew the action programme for customs in the Community – final)). Dokument predvideva glavne smernice delovanja carinske administracije na območju Evropske unije v časovnem obdobju od 1. januarja 2003 pa do 31. Decembra 2007. Navedene točke in sam program Carina 2007 so opisani v nadaljevanju diplomskega dela.

#### 1.3.1 SPREJETJE NOVIH ČLANIC V EVROPSKO UNIJO

Sprejetje novih kandidat v polnopravno članstvo Evropske unije ni izziv samo za kandidatke, ki si želijo pristopiti k Evropski uniji, ampak tudi za sedanje članice Evropske unije. Saj pomeni vstop novih članic tudi pomik dela zunanje meje na območje novih članic in s tem prepustitev dela kontrole blaga, ki vstopa na območje Evropske unije novim članicam. Zaradi navedenega je bilo potrebno vzpostaviti dobro sodelovanje med evropsko komisijo ter carinskimi administracijami držav članic in kandidat za članstvo v Evropski uniji. Saj je ravno prilagoditev carinske zakonodaje ter carinskih postopkov držav kandidat bistvena za izvajanje enotnega trga. Kar pomeni, da mora morajo biti carinska zakonodaja in carinski postopki že prilagojeni do vstopa držav v Evropsko unijo.

#### 1.3.2 UPORABA NOVIH TEHNOLOGJI IN INFORMACISKIH POVEZAV

V zadnjih 10 letih je bil na območju celotne Evropske unije opazen bistven trend uporabe novih tehnologij in informacijske izmenjave podatkov, čemer je sledila tudi carinska administracija. Informacijska povezava se je vzpostavila praktično na vseh nivojih. Tako se je ustvarila povezava med carinsko administracijo in gospodarstvom, kot tudi med samimi carinskimi administracijami držav članic in držav kandidat za vstop v Evropsko unijo ter evropskimi institucijami. Informacijska povezava in izmenjava informacij predstavlja bistveno poenostavitev dela ter tudi zmanjšanje stroške tako carinski administraciji, kot tudi

podjetjem. Pri tem gre trend predvsem v zamenjavo papirnatih carinskih deklaracij z elektronsko izmenjanimi informacijami ter prenos podatkov preko računalniških mrež.

Carinska administracija tako razpolaga z največjo informacijsko podprto operativno bazo podatkov v Evropski uniji. Navedena baza TARIC tako vsakodnevno doživi povprečno 4000 sprememb, ki so vezane na carinske dajatve, preferencialno obravnavanje blaga ter druge napotke in ukrepe, ki se uporabljajo pri uvozu in izvozu blaga. Navedene spremembe se vsakodnevno prevedejo v vse uradne jezike Evropske unije in elektronsko dostavijo vsem carinskim administracijam Evropske unije.

Naslednje pomembno področje, na katerem je naredila carinska administracija Evropske unije velik razvoj je področje informacijske izmenjave podatkov in kontrole in področje tranzita. Pri blagu, ki vstopa v Evropsko unijo preko zunanjih meja, se običajno ne plačajo carinske in druge dajatve takoj ob vstopu blaga. Ampak se običajno prične tranzitni postopek, ki omogoča, da se blago v okviru tranzitnega postopka giblje brez plačila dajatev do končnega cilja v posamezni članici Evropske unije, brez kontrol pri prehodu notranjih meja članic Evropske unije. Novi računalniški tranzitni sistem se imenuje NCTS temelji na omrežju CCN/CSI. Trendi za širitev navedenega sistema ne obsegajo samo držav članic Evropske unije temveč tudi države članice Konvencije o skupnem tranzitu (EFTA, Poljska, Češka, Slovaška, Madžarska)

### 1.3.3 GLOBALNO DELOVANJE

Evropska unija ima sklenjene številne multilateralne in bilateralne sporazume z različnimi akterji. Njihovo število pa se v zadnjem času še povečuje. Povečuje se tudi vpliv Evropske unije v mednarodnih organizacijah, še zlasti v WTO. Celoten vpliv pa se bo s sprejetjem novih 10 članic še bistveno povečal.

## 1.4 CARINA 2007

Carina 2007 je program, ki predvideva strategijo delovanja na območju Evropske unije v časovnem obdobju od 1. januarja 2003 pa do 31. decembra 2007. Pri tem pa postavlja tudi pravne in finančne kriterije, ki naj bi se jih držali vsi akterji (tukaj so mišljene predvsem carinske administracije držav članic Evropske unije kot tudi druge institucije in organi Evropske unije).

Med najpomembnejša področja, ki jih ureja navedeni dokument, spadajo:

- elektronska izmenjava podatkov med posameznimi članicami
- izobraževanje carinske administracije na vseh področjih
- izmenjave carinskih delavcev med posameznimi carinskimi administracijami članic in pridruženih članic Evropske unije
- vzpostavitev informacijske mreže in pogojev za izmenjavo informaciji z gospodarskimi subjekti

Naveden dokument je pripravila Komisija Evropske unije. Vzrok pa je bila ureditev zgoraj navedenih področij. Pri tem so sodelovale članice, in tudi kandidatke za članstvo v Evropski uniji. Celotni stroški izvedbe navedenega projekta se bodo razdelili med Evropsko unijo (ocenjeni stroški za petletno obdobje, ki naj bi ga financirala Evropska unija, obsegajo 133 milijonov EUR ) ter sodelujoče države. Dokument poleg zgoraj navedenih področji posveča velik poudarek tudi okolju in zdravju ljudi, kakor tudi pridružitvi novih članic k Evropski uniji. Pri pripravah za pridružitve novih članic k Evropski uniji gre za dejstvo, da bodo morale nove članice že ob samem začetku izpolniti vse kriterije za pristop k enotnemu trgu. Med drugim bodo morale tudi zagotoviti ustrezen nadzor in kontrolo na novih zunanjih mejah, ki jih bodo morale pokrivati.

Izvajanje programa pa naj bi potekalo z naslednjimi ukrepi:

- nove tehnološke izboljšave
- vsestransko sodelovanje na področju boja proti organiziranemu kriminalu
- sporazumno zmanjševanje stroškov
- večja fleksibilnost

#### 1.4.1 NOVE TEHNOLOŠKE IZBOLJŠAVE

Carinska administracija članic Evropske unije uporablja številne tehnološke in informacijske izboljšave med katerimi so najpomembnejše opisane v poglavju o uporabi novih tehnoloških in informacijskih povezav. Program Carina 2007 pa predstavlja pravno in finančno podlago za izvajanje ukrepov povezanih z novimi tehnološkimi izboljšavami tudi v bodoče. Pri tem je poseben poudarek na razvoju NCTS ter CNN/CSI omrežja, ki pa naj bi poleg NCTS podpiral tudi druge davčne in carinske informacijske sisteme. Pomemben poudarek je tudi na razširitvi obstoječega omrežja na vse članice Evropske unije, kakor tudi na države kandidatke za pristop k Evropski uniji, in države, katere bi pristopile k določenim konvencijam, ki so podprte z določenimi informacijskimi sistemi.

#### 1.4.2 VSESTRANSKO SODELOVANJE NA PODROČJU BOJA PROTI ORGANIZIRANEMU KRIMINALU

Glede navedenega program Carina 2007 sledi načelu, da je pri kontroli blaga potrebno voditi selektivno kontrolo, pri čemer naj bi bila kontrola blaga osredotočena predvsem na kontrolo blaga ki zapade velikemu riziku (predvsem blago, na katero so razpisane velike uvozne dajatve npr: alkohol, tobačni izdelki, kmetijski izdelki ...). Kontrola pa naj bi se vršila s pomočjo informacijskega sistema, ki naj bi določil, kakšno blago zaleže pregledu in katero ne. Celotna kontrola pa naj bi se izvajala enotno na celotnem območju Evropske unije z uporabo najučinkovitejših tehnoloških sredstev.

### 1.4.3 SPORAZUMNO ZMANJŠEVANJE STROŠKOV

Program Carina 2007 predvideva tudi priključitev novih 10 članic k Evropski uniji, kar naj bi imelo tudi za posledico povečanje izdatkov za delovanje carinskih administracij Evropske unije. Zaradi tega bo potrebno zmanjševanje celotnih stroškov, bistvenemu zmanjševanju celotnih stroškov naj bi prispevala predvsem razvoj informacijskega sistema, saj naj bi se s tem zmanjšala papirnata obdelava podatkov, katero naj bi nadomestila računalniška obdelava.

### 1.4.4 VEČJA FLEKSIBILNOST

Pri tem se program Carina 2007 poslužuje različnih ukrepov za povečanje fleksibilnosti. Med pomembnejše ukrepe bi lahko prištevali:

- zamenjavo carinskih delavcev med posameznimi carinskimi administracijami držav članic in pridruženih članic Evropske unije
- udeležbo na različnih seminarjih
- udeležbo na različnih tečajih

## 2 CARINSKA SLUŽBA NA OBMOČJU REPUBLIKE SLOVENIJE

Delovanje carinske administracije na območju Republike Slovenije določata dva temeljna carinska zakonika in sicer:

- Zakon o carinski službi
- Carinski zakon.

Zakon o carinski službi se nanaša na organizacijo in delovanje carinske administracije, medtem ko se Carinski zakon nanaša na carinske postopke. Oba zakonika skupaj z izvedbenimi predpisi predstavljata temelj delovanja carinske administracije na območju Republike Slovenije.

### 2.1 RAZVOJ ZAKONA O CARINSKI SLUŽBI

Z zakonom o carinski službi (Ur. l. RS, št. 1/91), ki je stopil v veljavo z dnem osamosvojitve Republike Slovenije 25. 06. 1991, so bili postavljeni temelji organizacije carinske službe v samostojni Sloveniji, vendar pa je bil zaradi naglice sprejetja in osamosvojitve v veliki meri povzet po jugoslovanskemu zakonu o carinski službi. Zlasti na meji s Hrvaško so bili po osamosvojitvi ustanovljeni številni novi mejni prehodi, prav tako pa je carinska služba prevzela pristojnosti policije na mejnih prehodih za maloobmejni promet ter še vrsto drugih nalog. Zaradi navedenih vzrokov je Zakon o carinski službi že v samem začetku doživel nekatere spremembe (Ur. l. RS, št. 58/93, 65/93) s katerimi se je poskušalo vzpostaviti učinkovito delovanje carinske administracije. Naslednji val sprememb, ki je sledil pa se je osredotočil na procese priključitve Republike Slovenije k Evropski uniji in drugim integracijam. Med njimi bi lahko omenili predvsem možnost priključitve "Panevropski kumulaciji blaga" in raznim bilateralnim in multilateralnim sporazumom o prosti trgovini. Za nadaljnji razvoj dogodkov je bila značilna tako sklenitev številnih prosto trgovinskih sporazumov, kakor tudi uvedba trošarine. Zlasti zaradi pobiranja trošarin so se povečale pristojnosti carinske administracije, s čimer je bilo potrebno razširiti pooblastila carinske administracije tudi na notranjost države. Kajti tedanji Zakon o carinski službi je carinsko kontrolo omejeval samo na mejno črto. Navedene spremembe so stopile v veljavo s sprejetjem novega Zakona o carinski službi (Ur. l. RS, št. 56/99) in so se nanašale na naslednja področja:

- izoblikovanje stabilnega in sodobnega pravnega okvira za delovanje carinske administracije
- zagotoviti takšno organizacijo carinske službe, da bo omogočila enotno izvajanje carinskih in trošarinskih predpisov na celotnem območju Slovenije
- zagotoviti učinkovito izvajanje nalog, ki se nanašajo na smernice in načela Evropske unije

Z navedenimi spremembami se je organizacija in delovanje carinske administracije bistveno približalo delovanju carinskih administracij, ki delujejo na območju Evropske unije.

## 2.2 RAZVOJ CARINSKEGA ZAKONA

Tudi Carinski zakon, ki ureja carinske postopke na območju Slovenije, se je prilagajal Evropskemu carinskemu kodeksu, ki ureja carinske postopke na območju Evropske unije in sicer s spremembami v letu 1996 (Ur. l. RS št. 1/95, 28/95) ter z bistvenimi spremembami v letu 1999 (Ur. l. RS, št. 32/99).

V letu 1999 so se dogodile bistvene spremembe Carinskega zakona. Nanašale so se na uskladitev slovenskega Carinskega zakona z Evropskim carinskim kodeksom na naslednjih področjih :

- izdajanje zavezujočih informacij na področju uvrstitve blaga v nomenklaturo carinske tarife in zavezujočih informacij o poreklu blaga
- poreklo blaga
- carinska vrednost blaga
- pravila v zvezi z vnosom blaga na carinsko območje
- pravila o deklariranju blaga
- izvoz
- carinski postopki z ekonomskim učinkom
- proste carinske cone in prosta skladišča
- zavarovanje plačila carinskega dolga
- naknaden obračun carinskega dolga

Naslednje spremembe Carinskega zakona so se dogodile v letu 2002, ko so se carinski postopki še bolj uskladili s carinskimi postopki Evropske unije. Pri tem je mišljeno še zlasti področje tranzita blaga.

Poleg sprememb Carinskega zakona (kateri ureja carinske postopke generalno), so se spreminjali tudi izvedbeni akti, ki se nanašajo na izvedbo carinskih postopkov. Lahko bi rekli, da je carinska zakonodaja na področju carinskih postopkov že zelo prilagojena enotnemu carinskemu kodeksu. Kar je pomembno s stališča, da bo Slovenija ob vstopu v Evropsko unijo začela uporabljati naveden kodeks kot temeljni zakon, ki bo urejal carinske postopke.

## 2.3 RAZVOJ NA OSTALIH PODROČJIH

Glede na Asociacijski sporazum z EU se je Vlada Republike Slovenije zavezala, da bo uskladila davčno in carinsko zakonodajo z zakonodajo EU. Tako je Vlada Republike Slovenije obravnavala na 44. seji, dne 8. januarja 1998, smernice razvoja carinske in davčne administracije, ki izhajajo iz Agende 2000.

Smernice razvoja carinske in davčne administracije so bile naslednje:

- sprejem zakonodaje, ki je primerljiva z zakonodajo EU v zvezi z organizacijo in pooblastili carinske službe

- sodelovanje na ravni izmenjave operativnih podatkov
- zagotovitev ustrezne kontrole zaradi pobiranja javnih dajatev in preprečevanja tihotapstva
- zagotovitev ustreznih pogojev za delovanje carinske službe ter zagotovitev tudi potrebnih sredstev za delovanje službe
- zagotovitev ustreznega števila visoko kvalificiranih in motiviranih delavcev z visoko stopnjo neoporečnosti, pri čemer je potrebno urediti tudi njihov sistem plač, motivacije, usposabljanja
- napredovanju je potrebno posvetiti posebno pozornost
- zagotovitev ustreznega informacijskega sistema, ki je primerljiv z informacijskim sistemom Evropske unije.

Že v letu 1995 pa je Republika Slovenija zaprosila za pristop h Konvenciji o skupnem tranzitu (EC/EFTA Convention on a common transit procedure (Council Decision 415/87, OJ n. L 226 of 13.08.1987)). K navedeni konvenciji Republika Slovenija tedaj ni pristopila (razlogi so razloženi v nadaljevanju diplomskega dela). Vendar pa je Republika Slovenija izvedla prilagoditev nacionalnega ECL carinski listini, katera se uporablja na območju Evropske unije in temelji na EC/EFTA Convention on the simplification of formalities in trade in goods. Kar je pomembno s stališča, ker je ECL bistveni dokument pri izvedbi tranzitnega postopka. Izvedene so bile tudi ustrezne kadrovske in informacijske prilagoditve vse z namenom, da bi se postopek reorganizacije ob vstopu Slovenije v Evropsko unijo izvedel brez večjih zapletov.

## 2.4 REORGANIZACIJA CARINSKE SLUŽBE OB VSTOPU REPUBLIKE SLOVENIJE V EVROPSKO UNIJO

Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo, predvideno 1 maja 2004, se bodo ukinile carinske kontrole na bodočih notranjih mejah in sicer z Avstrijo, Italijo in Madžarsko, povečala pa se bodo kontrole na bodoči zunanji meji Evropske Unije s Hrvaško. Navedeno bo imelo za posledico drugačno organiziranost carinske službe. Ta bo morala zagotoviti izpolnjevanje nalog, ki se bodo nanašale predvsem na področje učinkovitega in pravilnega pobiranja dajatev in učinkovit nadzor na bodoči zunanji meji.

Za izvajanje navedenih nalog bo potrebna:

- prilagoditev obstoječe naloge
- vzpostavitev ustrezne organizacijske strukture in zakonodaje za izvajanje dodatnih nalog
- vzpostavitev nove zunanje meje Evropske unije
- ukinitve mejne kontrole na bodočih notranjih mejah
- prilagoditev blagovnega carinjenja blaga na novo strukturo in obseg trgovine

Pri izvajanju dodatnih nalog in prilagoditvi obstoječih nalog je mišljeno predvsem na naloge, katere bo z vstopom Slovenije v Evropsko unijo potrebno izvajati v skladu z Evropskim carinskim kodeksom ter Sporazumom o obmejnem prometu in sodelovanju s Hrvaško. Med novimi nalogami, povezanimi z vstopom Republike Slovenije v Evropsko unijo, so tako predvsem mišljene naloge povezane s tem, da bo carinska administracija Slovenije morala delovati enotno z vsemi carinskimi administracijami Evropske unije.

Med navedene naloge, bi lahko prišteli naslednje:

- vzdrževanje evropskega tarifnega sistema - TARIC
- razdeljevanje tarifnih kvot
- izvajanje mehanizmov skupne kmetijske politike
- zbiranje podatkov za potrebe evropskega statističnega urada - INTRASTAT
- razvijanje NCTS in CNN/CSI omrežja
- upravljanje s sistemom analize rizika
- dodatne naloge na področju preiskav
- naloge povezane s tretjim stebrom EU ...

Pod točko vzpostavitev nove zunanje meje Evropske unije je mišljena meja med Slovenijo in Hrvaško, kjer se bo obseg nalog in tudi število zaposlenih povečal. Vzpostavljeni bodo novi mednarodni mejni prehodi, meddržavni prehodi, maloobmejni prehodi in mejne kontrolne točke.

Pod točko ukinitvev mejne kontrole na bodočih notranjih mejah je mišljena:

- odprava izvoznih in uvoznih carinskih deklaracij med Republiko Slovenijo in drugimi članicami Evropske unije
- ukinitvev mejne carinske kontrole na bodočih notranjih mejah med Republiko Slovenijo in drugimi članicami Evropske unije v blagovnem in potniškem prometu
- opustitev obračunavanja davka na dodano vrednost pri vstopanju oziroma izstopanju blaga v oziroma iz Slovenije v druge članice Evropske unije.

Pod točko prilagoditev blagovnega carinjenja blaga na novo strukturo in obseg trgovine pa je mišljena tako ukinitvev notranje meje, kot tudi vzpostavitev nove zunanje meje in s tem povezano zmanjšanje notranjega blagovnega carinjenja. Saj če pogledamo tabelo 2.1, vidimo, da je Slovenija v letu 2001 ustvarila za 7 209 470 000 EUR izvoza v države Evropske unije in države, ki se bodo skupaj z Republiko Slovenijo priključile Evropski uniji maja 2004 (Estonija, Latvija, Litva, Poljska, Češka, Madžarska, Slovaška, Ciper, Malta), kar pomeni okoli 70 % celotnega izvoza ter za okoli 8 632 037 000 EUR uvoza iz navedenih držav, kar predstavlja okoli 76 % celotnega uvoza. Temu ustrezno se bo zmanjšalo tudi število carinskih dokumentov in število carinskih zavezancev.

**Tabela 2.1: Izvoz in uvoz blaga iz/v Slovenijo v letu 2001**

Podatki so v 1 000 EUR za leto 2001

	IZVOZ	UVOZ
EVROPSKA UNIJA	6 435 433	7 674 609
ESTONIJA	5 096	1 083
LATVIJA	10 561	2 849
LITVIJA	28 011	1 974
ČEŠKA REPUBLIKA	187 912	277 982
SLOVAŠKA	93 153	159 588
MADŽARSKA	174 873	352 373
POLJSKA	271 063	160 657
CIPER	3 368	922
EFTA	133 715	192 495
DRŽAVE BIVŠE YU	1 749 877	603 517
OSTALE DRŽAVE	1 253 717	1916 425
SKUPAJ	10 346 779	11 344 474

Vir: (2002) Statistični letopis Republike Slovenije 2002. Statistični urad Republike Slovenije, Ljubljana

Zaradi navedenega se bodo morale dogoditi tudi kadrovske in organizacijske spremembe, ki so vidne v tabeli 2.2. Iz navedene tabele vidimo, da se bo ukinilo 957 delovnih mest zaradi vstopanja Slovenije v Evropsko unijo. In sicer bo na bodoči notranji meji (meja med Slovenijo in Madžarsko, Avstrijo in Italijo) presežnih 625 carinskih delavcev, poleg navedenih pa bo presežnih tudi 332 carinskih delavcev zaradi spremenjene strukture blagovnega carinjenja.

Vendar pa se bo zaradi vzpostavitve nove zunanje meje Evropske unije (meja med Slovenijo in Hrvaško) ter novih nalog, katere bo pridobila carinska služba pri vstopanju v Evropsko unijo, pojavila potreba po 503 novih delovnih mestih. Tako, da bo ob predpogoju, da bi uspelo vse presežne delavce prezaposliti znotraj carinske službe, dejanski višek 454 carinskih delavcev.

**Tabela 2.2: Kadrovski pregled zasedenih (na dan 15. 03. 2002) in potrebnih delovnih mest ob vstopu v Evropsko unijo v carinski službi Republike Slovenije.**

	ZASEDENA	POTREBNA	RAZLIKA
1.NOVA ZUNANJA MEJA	507	912	-405
2.BODOČA NOTRANJA MEJA Z EU	686	61	625
3.BLAGOVNO CARINJENJE	500	168	332
4.SPREMEMBA V UPRAVI	612	710	-98
SKUPAJ	2 305	1 851	454

Vir: Reorganizacija CURS 2002

Vstop Republike Slovenije v Evropsko unijo pa bo imel še eno pomembno posledico in sicer prenehanje veljavnosti prosto trgovinskih sporazumov z državami bivše Jugoslavije.

Slovenija ima sedaj prosto trgovinske sporazume sklenjene z naslednjimi državami bivše Jugoslavije:

- Hrvaška
- Makedonija
- Bosna in Hercegovina

V pripravi pa je tudi prosto trgovinski sporazum s Srbijo in Črno goro.

Kot vidimo iz tabele 2.1, se je v letu 2001 v navedene države izvozilo za 1 749 877 000 EUR blaga, kar predstavlja okoli 17 % celotnega izvoza. Iz navedenih držav pa se je uvozilo za okoli 603 517 000 EUR, kar predstavlja okoli 6 % celotnega uvoza. Z vstopom Republike Slovenije v Evropsko unijo bodo prenehali veljati zgoraj navedeni prostotrgovinski sporazumi z državami bivše Jugoslavije. Nadomestili pa se bodo s prostotrgovinskimi sporazumi katere, ima sklenjena Evropska unija z navedenimi državami. Vendar pa so le ti v večini primerov manj ugodni za Slovenijo od današnjih sporazumov, ki jih ima Slovenija sklenjene z državami bivše Jugoslavije

## 3 TRANZITNI POSTOPKI

V Sloveniji je tranzitni postopek definiran na naslednji način:

Tranzitni carinski postopek zajema vsako gibanje blaga od enega do drugega kraja na carinskem območju. (121. člen Carinskega zakona).

Iz navedenega torej izhaja, da tranzitni postopek pomeni prenos carinskega blaga:

- preko carinskega območja
- med mejnimi carinskimi organi ter carinskimi organi v notranjosti carinskega območja
- med carinskimi organi v notranjosti carinskega območja
- med carinskimi organi v notranjosti carinskega območja in mejnimi carinskimi organi
- med mejnimi carinskimi organi ter
- tranzit domačega blaga preko tujine

Tranzit se torej lahko tudi uporabi za blago, ki se prevaža preko tujega carinskega območja, če je prevoz takega blaga opravljen na podlagi tranzitnega dokumenta, izdanega na carinskem območju. V tem primeru se izvajanje tranzitnega postopka prekine dokler je blago na tujem carinskem območju.

### 3.1 IZVEDBA NACIONALNEGA TRANZITNEGA POSTOPKA

Tranzit se začne s prepustitvijo blaga v tranzitni postopek in se konča, ko je blago skupaj z ustreznimi dokumenti predloženo namembnemu carinskemu organu. Pri začetku tranzitnega postopka mora glavni zavezanec (oseba, ki da vlogo za pričete tranzitne operacije in ki odgovarja za pravilno izvedbo celotnega tranzitnega postopka) zagotoviti ustrezno obliko zavarovanja za plačilo uvoznih dajatev (carina in druge dajatve z enakim učinkom, ki se plačajo ob uvozu ter posebne dajatve, ki se plačajo pri uvozu kmetijskih proizvodov in živil (3. člen Carinskega zakona)) za primer, če bi nastal carinski dolg. Pri čemer je glavni namen tranzitnega postopka ravno odlog plačila uvoznih dajatev, ki bi se morale plačati ob vstopu blaga na carinsko območje, pri čemer se navedena obveznost prenese na kasnejše obdobje.

### 3.2 ZGODOVINSKI RAZVOJ TRANZITNIH POSTOPKOV

Pred oblikovanjem carinske unije na območju današnje Evropske unije in sprejemom mednarodnih sporazumov (TIR konvencija, ATA konvencija ...), ki so se nanašali na področje tranzita blaga, je bilo potrebno pri vstopu blaga v vsako državo izvesti zgoraj naveden postopek tranzita blaga, kar se je tako nanašalo tudi na države, katere je blago prečkalo.

Po koncu druge svetovne vojne se je mednarodna trgovina v Evropi izrazito povečala, navedeni tranzitni postopki pa so predstavljali veliko oviro in strošek za gospodarske

subjekte. Zaradi navedenega so se pojavile težnje po poenostavitvi carinskih postopkov na podlagi mednarodnih sporazumov. Prvi korak je bil storjen s podpisom TIR konvencije v letu 1959, pri čemer je leta 1975 izšla njena dopolnitev, ki se je prilagodila novim časom.

K navedeni Konvenciji je pristopilo večino Evropskih držav med njimi tudi članice Evropske unija. Sam namen TIR konvencije pa je izvesti poenostavitev tranzitnega postopka, ki temelji predvsem na podlagi enotnega garancijskega sistema.

Naslednja pomembna konvencija je bila v letu 1961 sprejeta ATA konvencija, katera se poleg poenostavitev na področju tranzitnih postopkov nanaša tudi na poenostavitve pri začasnem uvozu in začasnem izvozu blaga. Navedene poenostavitve se zopet zagotavljajo z ustreznim sistemom garancijskega jamstva. Pri navedeni konvenciji pa je potrebno poudariti, da se lahko navedene poenostavitve uporabi samo za določene vrste blaga (vzorci, reklamni material, embalaža, strokovna oprema...), ki se bo uporabljalo samo za določene namene.

Kljub poenostavitvam, ki so se uvedle s TIR in ATA konvencijo, pa je obseg mednarodne trgovine zahteval na območju Evrope vzpostavitev specifičnega tranzitnega sistema, ki bi še bolj poenostavil trgovanje na območju Evrope. Zahteve so se še povečale, ko je na področju tedanje Evropske gospodarske skupnosti v letu 1968 stopila v veljavo skupna carinska tarifa.

Pri tem sta obstajali dve možni rešitvi :

- posodobljenje TIR konvencije ali
- oblikovanje novega tranzitnega postopka

Pri čemer pa je bila glavna zahteva zagotoviti možnost ločevanja med blagom, ki ima poreklo v Skupnosti, in blagom, ki takšnega porekla nima, saj je ravno od navedenega odvisno, ali bo za blago potrebno plačati uvozne dajatve ali ne, ter ali se bo blago znotraj carinske unije prosto gibalo ali ne.

V skladu s težnjami po vzpostavitvi enotnega trga je prevladala želja po oblikovanju novega tranzitnega sistema, ki bi se uporabljal na območju tedanje Evropske gospodarske skupnosti. Tako je v letu 1968 stopil v veljavo Tranzit Skupnosti , ki se je na začetku uporabljal v ustanovnih članicah (Belgija, Luksemburg, Nizozemska, Italija, Nemčija, Francija), ob prihodu vedno novih članic pa se je naveden sistem širil tudi na nove članice, tako, da sedaj obsega vseh petnajst članic Evropske unije. Pravno podlago pa ima v Evropskem carinskem kodeksu, ki je stopil v veljavo z Council Regulation 2913/92 of October 1992, OJ n. L 302, 19.10.1992.

Trgovinska menjava pa ni naraščala samo med članicami tedanje Evropske gospodarske skupnosti, ampak tudi med EGS in tedanjimi članicami EFTE. Ustanovne članice so leta 1960, ko je stopil v veljavo sporazum EFTA, bile: Avstrija, Danska, Norveška, Portugalska, Švedska in Švica, katerim so se kasneje pridružile Velika Britanija, Islandija in Finska. Z razvojem Evropske skupnosti ter kasneje Evropske unije pa so naslednje članice EFTE prestopile v Evropsko unijo: Avstrija, Danska, Finska, Portugalska, Švedska in Velika Britanija.

Zaradi navedenega se je pojavila težnja po poenostavitvi tranzitnih postopkov s članicami EFTE, kar se je leta 1987 izvedlo s sklenitvijo dveh konvencij med Evropsko skupnostjo in EFTA. Prva Konvencija se je nanašala na poenostavitve pri gibanju blaga med Evropsko skupnostjo in EFTO katera je postavila temelje za oblikovanje skupnega tranzita.

Druga konvencija – SAD konvencija se je nanašala na uveljavitev enotne carinske listine, ki naj bi se uporabljala tako na območju Evropske skupnosti, kot tudi na območju EFTE. Navedena konvencija je imela pravno podlago v EC/EFTA Convention on the simplification of formalities in trade in goods (OJ n. L 134 of 22.05.1987).

Povečevanje mednarodne trgovine pa je postavljalo težnje po razširitvi navedenih konvencij tudi na ostale države, ki niso bile članice Evropske unije in EFTE. Razširitev območja veljavnosti obeh konvencij se je dogodilo leta 1996, ko so k navedenim konvencijam pristopile sledeče države: Češka, Slovaška, Madžarska in Poljska pod skupnim nazivom Višegrajske države.

### **3.3 VRSTE TRANZITNIH POSTOPKOV**

Glede vrste tranzitnih postopkov in namen diplomskega dela bi lahko tranzitne postopke razdelili na tri skupine:

- tranzitni postopki, ki se uporabljajo na območju Evropske unije in Slovenije
- tranzitni postopki, ki se uporabljajo na območju Evropske unije in se ne uporabljajo na območju Slovenije
- tranzitni postopki, ki se uporabljajo na območju Slovenije in se ne uporabljajo na območju Evropske unije

#### **3.3.1 TRANZITNI POSTOPKI, KI SE UPORABLJAJO NA OBMOČJU EVROPSKE UNIJE IN SLOVENIJE**

Poznamo naslednje vrste tranzita, za katerega se uporablja enaka zakonodaja in enaki postopki tako v Sloveniji kot tudi v Evropski uniji:

- tranzit na podlagi TIR konvencije
- tranzit na podlagi ATA konvencije

Za obe vrsti zgoraj navedenih tranzitnih postopkov je značilno, da temeljita na podlagi mednarodnih pogodb ali, h katerim je pristopila tako Slovenija kot tudi članice Evropske unije. Ter, da se carinski postopki enako izvajajo na območju Slovenije kot tudi na območju Evropske unije.

##### **3.3.1.1 TRANZIT NA PODLAGI TIR KONVENCIJE**

Temelj tranzita na podlagi TIR konvencije iz leta 1959 in njene posodobitve v letu 1975 je maksimalna poenostavitev administrativnih carinskih postopkov pri vsakem prehodu čez ozemlje podpisnice TIR konvencije, pri čemer pa morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji:

- carinski ukrepi, ki jih je izvedla odhodna carinarnica (carinarnica, kjer se je carinski postopek začel), morajo biti priznani tako v medpotnih carinarnicah (carinarnicah, preko katerih gre blago samo v tranzitu), kakor tudi v namembni carinarnici (carinarnica, kjer se zaključi tranzitni postopek s predložitvijo blaga in carinskih listin)

- blago mora spremljati veljavni dokument TIR
- med potjo mora biti carinski dolg pokrit z ustrežno mednarodno garancijo
- blago mora potovati v vozilu oziroma kontejnerju, ki ustreza standardom TIR

Celoten tranzitni sistem se izpelje na podlagi nacionalnih garantih združenj, ki na svojem ozemlju jamčijo za morebitni nastali carinski dolg. Nacionalna združenja pa morajo biti včlanjena v mednarodno združenje IUR

Pri izvedbi tranzitnega sistema TIR odhodni carinski organi potrdijo zvezek TIR ter pregledajo blago in na prevozno sredstvo oziroma kontejner namestijo carinske zalivke. Med potni carinski organi pregledajo blago samo v izjemnih primerih in zaupajo odhodnim carinskim organom, pri čemer se kaže tudi bistvena poenostavitev na podlagi TIR konvencije. Celoten postopek je končan, ko je pri namembni carinarnici izročeno blago skupaj z TIR zvezkom.

Carinski postopek na podlagi TIR konvencije omogoča poenostavitve tako za gospodarske subjekte, kot tudi za carinske administracije posameznih članic TIR konvencije, ker zmanjšujejo carinske formalnosti pri tranzitu blaga (ni potrebno polaganje posebnih garancij, prilaganje posebne carinske dokumentacije, zmanjšuje se čas, potreben za prestop meje ...) Istočasno pa carinski postopki na osnovi TIR konvencije omogočajo zagotovitev potrebnega carinskega nadzora in zagotovitev ustreznega varstva za morebitni nastali carinski dolg.

Tranzitni postopki so se na podlagi TIR konvencije razširili iz prevozov, ki so bili omejeni na cestni promet, na prevoze z različnimi prevoznimi sredstvi (ladijski, železniški, letalski promet).

Prav tako se je znatno povečalo tudi število držav, ki so pristopile k TIR konvenciji in je sedaj skupno število držav 64 (glej tabelo 3.3) Iz tabele je razvidno, da se je tranzitni postopek na podlagi TIR konvencije razširi znatno preko evropskega območja ter se uveljavil v znatnem številu držav v Aziji in Afriki in drugih celinah. K temu je tudi pripomoglo dejstvo, da lahko h TIR konvenciji pristopijo vse članice OZN, kakor tudi države, ki niso članice OZN. Pri čemer morajo samo izpolniti pogoj, da jih povabi Generalna skupščina OZN.

Tako je v bodoče pričakovati razširitev trgovanja na podlagi TIR konvencije v smeri Vzhoda in Zahoda ter uporaba med državami Afrike ter Severne, Latinske, Južne Amerike in Evropo. Pri vrsti transporta pa je pričakovati prehod iz cestnega prevoza v kombinirane oblike transporta.

V TIR konvencijo je vključena tudi Evropska unija z vsemi 15 državami članicami, kakor tudi vse štiri Višegrajske države ter Švica in Norveška od držav EFTE ter Slovenija.

Pri tem pa je potrebno poudariti, da se lahko tranzitni postopek na podlagi TIR konvencije v Evropski uniji izvede pod pogojem:

- da se tranzitni postopek začne ali konča izven Evropske unije oziroma
- da se začne na območju Evropske unije ter potem blago tranzitira neko tretjo državo celoten postopek pa se zaključi zopet na območju Evropske unije.

Sam tranzitni postopek pa se razen zgoraj navedene izjeme ne sme začeti in tudi zaključiti na območju Evropske unije.

### **3.3.1.2 ANALIZA UPORABE TIR KONVENCIJE PO POSAMEZNIH DRŽAVAH IN SKUPINAH DRŽAV**

Če pogledamo tabelo 3.1 (Izdani TIR zvezki glede na nacionalna združenja), tabelo 3.2 (Izdani TIR zvezki glede na posamezne skupine držav) ter tabelo 3.3 (Seznam držav, ki so pristopile k TIR konvenciji do leta 2002), vidimo, da se je uporaba TIR konvencije v svetu povečevala, saj se je povečala izdaja TIR zvezkov iz 2 421 850 v letu 1996 na skupno število 2 707 950 v letu 2001. Vendar pa ni opazno povečevanje uporabe TIR zvezkov v vseh državah enako, saj je v državah EU ter Višegrajskih državah opaziti znaten padec uporabe tranzitnih postopkov po TIR konvenciji. Razlog pa je v začetku uporabe Skupnega tranzitnega postopka, ki temelji na EC/EFTA Convention on a common transit procedure (Council Decision 415/87, OJ n. L 226, 13.08.1987) tudi v 4 Višegrajskih državah (Poljska, Madžarska, Slovaška in Češka) s 1 julijem 1996.

Iz tega izhaja, da se je večino menjave med članicami EU ter 4 Višegrajskimi državami, katera se je pred letom 1996 izvedla na podlagi TIR konvencije, začelo nadomeščati s skupnim tranzitnim postopkom, ki temelji na Konvenciji o skupnem tranzitu. Kot vidimo iz tabele 3.2 pa se je povečala izdaja TIR zvezkov v šestih največjih uporabnicah TIR zvezkov, ki so:

- BELORUSIJA
- BOLGARIJA
- LITVA
- ROMUNIJA
- RUSIJA
- TURČIJA
- UKRAJINA

In sicer iz 988 900 v letu 1996 na 1 560 500 v letu 2001.

Iz navedenega lahko ugotovimo, da se bo v bodočnosti povečeval tranzitni promet na podlagi TIR konvencije zlasti zaradi :

- povečevanje svetovne trgovine ter
- pristopa vedno novih članic k TIR konvenciji

Na območju sedanjih članic Konvencije o skupnem tranzitu (EU, EFTA, Višegrajske države) ter možnih bodočih članic Konvencije o skupnem tranzitu pa je pričakovati upadanje uporabe tranzita na podlagi TIR konvencije.

Prav tako je pričakovati močan upad uporabe tranzita na podlagi TIR konvencije ob pristopu 10 novih članic v EU ter kasnejšem možnem pristopu drugih novih članic.

**Tabela 3.2: Izdani TIR zvezki glede na posamezne skupine držav**

	1 996	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001
Države EU	386 350	396 000	314 100	194 650	225 250	222 500
Višegrajske države	803 450	755 050	679 450	548 850	463 200	356 300
šest največjih upo	988 900	1 341 000	1 425 800	1 336 750	1 772 000	1 560 500
ostale države	243 150	297 600	313 550	263 750	322 150	1 973 100
Skupaj	2 421 850	2 789 650	2 732 900	2 344 000	2 782 600	2 707 950

Vir : povzeto po tabeli 3.1:

### **3.3.1.3 TRANZIT NA PODLAGI ATA KONVENCIJE**

Tudi tranzitni postopki, ki temeljijo na podlagi ATA konvencije, slonijo podobno kot tranzitni postopki na podlagi TIR konvencije na mednarodnih pogodbah, h katerim so pristopile poleg Evropskih držav tudi številne druge države iz drugih kontinentov. Kot vidimo iz tabele 3.4, je k navedeni ATA konvenciji pristopilo tudi veliko držav iz drugih kontinentov (Afrike, Azije, Severne in Južne Amerike). Celoten postopek temelji na ATA konvenciji iz leta 1961 ter konvenciji o začasnem uvozu (Mednarodna pogodba, Ur. l. RS, št. 22/2000), imenovani tudi Istambulska konvencija iz leta 1990.

Pri navedenem pa je potrebno poudariti, da prvenstveni namen ATA konvencije ni izvajanje tranzitnih postopkov, ampak je ATA konvencija namenjena predvsem za :

- začasen uvoz blaga na carinsko območje in ponoven izvoz navedenega blaga
- začasen izvoz blaga iz carinskega območja in ponoven uvoz navedenega blaga na carinsko območje

Tranzitni postopek pa se izvede, če blago zaradi carinskih postopkov začasnega izvoza in začasnega uvoza pri tem prečka določeno carinsko območje.

Navedene poenostavitve se podobno kot pri TIR konvenciji zagotavljajo z ustreznim sistemom garancijskega jamstva. Celoten sistem ATA tako deluje pod okriljem WCO, upravljanje sistema pa je zaupano WCF. Garancijski sistem je zagotovljen z garancijsko verigo, ki ima krovno organizacijo v okviru WCF in garantih združenj po državah članicah konvencije. Običajno nacionalne gospodarske zbornice poleg funkcije nacionalnih garantov vršijo tudi funkcijo v povezavi s tehničnimi postopki. Tako vršijo postopke vse od izdaje ATA zvezka (dokument, sestavljen iz več listov, ki služijo začasnemu uvozu, začasnemu izvozu in tranzitu blaga) pa do izterjave morebitnega carinskega dolga.

Uporaba ATA zvezka pa ni tako razširjena kakor uporaba TIR zvezka, saj je v svetu letno izdano samo okoli 200 000 ATA zvezkov, medtem ko je izdanih TIR zvezkov letno okoli 2 700 000.

Razlago navedenega pa je potrebno poiskati v že navedenem dejstvu, da se lahko ATA konvencija uporablja predvsem za začasen uvoz in izvoz blaga. Poleg navedenega pa je potrebno poudariti, da se postopki po ATA konvenciji lahko izvedejo samo za določene vrste blaga, ki se lahko uporabi samo za točno določene namene. Pri čemer je tudi tranzitni postopek omejen z navedenim določili, saj predstavlja možnost tranzitnega postopka po ATA

konvenciji le pripomoček za izvedbo začasnega izvoza in uvoza blaga, ki sta glavni funkciji ATA konvencije.

V smislu ATA konvencije se lahko ATA zvezek uporabi za:

- začasen uvoz in izvoz trgovskih vzorcev in reklamnega materiala
- začasen uvoz in izvoz embalaže
- začasen uvoz in izvoz blaga zaradi razstavljanja na sejnih, razstavah in drugih podobnih prireditvah
- začasen uvoz in izvoz strokovne opreme
- začasen uvoz in izvoz rezervnih delov za popravilo začasno uvoženih motornih vozil s tujo registracijo

Pri navedenem pa marajo biti izpolnjeni še naslednji pogoji:

- blago bo ponovno izvoženo oziroma uvoženo v istem stanju oziroma obliki, kot je bilo začasno uvoženo oziroma izvoženo
- blago bo ostalo v lasti osebe s stalnim bivališčem izven države začasnega uvoza
- blago začasno uvaža oseba s stalnim bivališčem izven države začasnega uvoza
- blago bo uporabljala oziroma bo nadzirala njegovo uporabo samo oseba, ki obišče ozemlje začasnega uvoza

Iz vsega navedenega sledi, da je možnost uporabe ATA konvencije znatno manjša kakor pa uporaba TIR konvencije, kar se kaže tudi v znatno manjšem številu izdanih ATA zvezkov.

### 3.3.2 TRANZITNI POSTOPKI, KI SE UPORABLJAJO NA OBMOČJU EVROPSKE UNIJE IN SE NE UPORABLJAJO NA OBMOČJU SLOVENIJE

Bistvo tranzitnih postopkov, ki se uporabljajo na območju EU, je v poenostavitvi gibanja blaga med dvema točkama carinskega območja oziroma čez carinsko območje oziroma med dvema ali več različnimi carinskimi območji. Pri čemer pride do začasnega odloga plačila uvoznih dajatev in ureditev carinskih formalnosti na kraju, kamor je blago namenjeno in ne na kraju, kjer blago vstopa na območje EU.

Najpomembnejši tranzitni postopki, ki se uporabljajo na območju EU, so:

- **Tranzit Skupnosti.** Uporablja se za tranzitne operacije znotraj držav članic EU pri blagu, ki je brez porekla Skupnosti ter za navedeno blago niso bile plačane carinske dajatve oziroma za blago, ki je s poreklom iz Skupnosti ter pri gibanju iz ene točke EU v drugo točko EU prečka ozemlje tretje države. Pravno osnovo ima navedeni tranzit v Evropskem carinskem kodeksu - Community Custom Code (Council Regulation 2913/92 of October 1992, O.J. n. L 302, 19.10.1992)
- **Skupni tranzit.** Uporablja se za tranzitne operacije med 15 državami EU ter štirimi državami EFTE (Islandija, Norveška, Liechtenstein in Švica) ter 4 Višegrajskimi državami (Češka, Poljska, Slovaška, Madžarska). Pravno osnovo pa ima navedeni tranzit v EC/EFTA Convention on a common transit procedure (Council Decision 415/87, O.J. n. L 226, 13.08.1987)
- **Drugi tranzitni sistemi,** ki se uporabljajo na območju EU. Za njih pa je značilno, da se uporabljajo samo za določene vrste transporta blaga oziroma določene namene.

Med njih bi lahko prištevali:

- Ren manifest. Navedeni tranzitni postopek omogoča gibanje blaga po reki Ren in njenih pritokih na podlagi Ren manifesta, ki nadomešča ostale oblike tranzitnih postopkov.
- Gibanje blaga pod okriljem NATA. Pri navedenem gre za uvoz, izvoz in tranzit predvsem vojaškega blaga, ki poteka pod okriljem organizacije NATO.
- Poštne pošiljke. Pri poštnih pošiljkah se uporabljajo določene izjeme, ki omogočajo hitrejši pretok blaga.

### **3.3.2.1 POREKLO BLAGA**

Pri izvedbi skupnega tranzitnega postopka, kakor tudi tranzita Skupnosti, je pomembno poreklo blaga, ki se ga poleg drugih namenov uporablja tudi za določitev vrste tranzitnega postopka.

Poznamo dve vrsti porekla blaga:

- blago Skupnosti
- blago brez porekla Skupnosti

Blago Skupnosti je blago:

- ki je v celoti pridelano na območju Skupnosti (območje 15 članic EU) ali
- uvoženo blago iz območja, ki ni del carinskega območja Skupnosti in je bilo na carinskem območju Skupnosti prepuščeno v prosti promet (plačane so bile uvozne dajatve)
- blago pridobljeno oziroma proizvedeno na carinskem območju samo iz blaga, ki je navedeno v prvih dveh točkah.

Blago brez porekla Skupnosti pa je :

- blago, ki ni v celoti pridobljeno na območju Skupnosti
- blago, ki je bilo uvoženo iz območja, ki ni del carinskega območja Skupnosti in zanj ni bil izveden postopek sprostitev v prost promet (4. člen Community Custom Code)

Določeno je tudi, da je vse blago, ki se nahaja na ozemlju Skupnosti, blago iz Skupnosti razen če ni določeno, da nima porekla Skupnosti.

### **3.3.2.2 TRANZIT SKUPNOSTI**

Pravna podlaga za izvedbo tranzita Skupnosti je v:

- Evropskem carinskem kodeksu Community Custom Code (Council Regulation 2913/92 of October 1992, OJ n. L 302, 19.10.1992) ter v izvedbenem aktu:

Implementing Provisions of the Community Custom Code (Commission Regulation 2454/93 of July 1993, OJ n. L 293, 11.10.1993).

Pri tranzitu Skupnosti ločimo dve vrste tranzitnega postopka in sicer:

- zunanji tranzit Skupnosti – imenovan tudi T1
- notranji tranzit Skupnosti – imenovan tudi T2

Navedena ločitev se nanaša predvsem na vrsto blaga, saj se običajno uporabi zunanji tranzit Skupnosti (T1) za gibanje blaga, ki nima porekla iz Skupnosti, medtem ko se notranji tranzit Skupnosti (T2) uporabi za gibanje blaga s poreklom iz Skupnosti.

Tranzit Skupnosti je največkrat uporabljen tranzitni sistem za gibanje blaga znotraj EU. Pri tem nastopa največkrat blago brez porekla Skupnosti, ki ni bilo prepuščeno v prost promet, v posebnih okoliščinah pa tudi blago porekla Skupnosti.

Kljub dejstvu, da se zunanji tranzit Skupnosti (T1) uporablja predvsem za gibanje blaga brez porekla iz Skupnosti, kar praktično pomeni za gibanje blaga, ki vstopa na območje EU, in se zaradi odloga plačila uvoznih dajatev uvede v tranzitni postopek do končne destinacije, se zunanji tranzit Skupnosti (T1) lahko uporabi tudi za gibanje blaga, ki se izvažata v države EFTE pri čemer pa mora blago iz skupnosti podleči :

- ukrepom, ki so povezani z CAP (Common Agricultural Policy – Skupna kmetijska politika), pri katerih pride do subvencioniranja določenih izdelkov, če se navedeni izdelki izvozijo iz območja EU v tretje države oziroma
- če se za določeno blago, ki je bilo uvoženo, ob ponovnem izvozu zahteva povračilo carinskih dajatev

Notranji tranzit Skupnosti (T2) pa se uporablja predvsem za gibanje blaga s poreklom iz Skupnosti od enega kraja na območju EU do drugega kraja na območju EU, pri tem pa blago prečka območje ene izmed držav EFTE. Druga možnost pa je, da blago iz Skupnosti gre v oziroma iz oziroma čez ne-davčno območje (obsega naslednja območja: Aland Islands, the Canary Islands, the Channel Islands, French Guyana, Guadeloupe, Martinique, Mount Athos in Reunion) carinskega območja EU.

### **3.3.2.3 IZVEDBA TRANZITA SKUPNOSTI**

Sam tranzitni postopek Skupnosti se izvaja s strani carinskih administracij posameznih držav članic EU preko sistema carinarnic. Tranzitni postopek se tako začne pri odhodni carinarnici, ko se blago skupaj s carinsko deklaracijo predloži za izvedbo tranzitnega postopka. Sledi potovanje blaga preko tranzitnih carinarnic (če tranzitne carinarnice obstajajo) do namembne carinarnice, kjer se tranzitni postopek zaključi, kadar se predloži blago skupaj s carinsko deklaracijo. Namembna carinarnica vrne odhodni carinarnici kopijo tranzitnega dokumenta s čimer odhodna carinarnica zaključi svoje evidence. Pomembno vlogo pri izvedbi tranzitnega

postopka igra glavni zavezanec, to je oseba, ki da zahtevke za začetek tranzitnega postopka in ki odgovarja za pravilno izvedbo tranzitnega carinskega postopka in za morebitno poplačilo carinskega dolga.

Pri sami izvedbi tranzitnega postopka pa se lahko pojavijo poenostavitve, ki se izvedejo na zahtevo glavnega zavezanca oziroma prejemnika. Med navedene poenostavitve prištevamo:

- uporabo skupnega zavarovanja oziroma oprostitev zavarovanja
- uporabo posebnih nakladnic
- uporabo posebnih carinskih oznak
- opustitev predpisane poti
- status pooblaščenega pošiljatelja
- status pooblaščenega prejemnika
- posebne vrste postopkov za posebne vrste transportov:
  - za blago, ki se prevaža po železnici oziroma v velikih zabojih
  - za blago, ki se prevaža po zraku
  - za blago, ki se prevaža po cevovodih

#### **3.3.2.4 SKUPNI TRANZIT**

Pravna podlaga za izvedbo tranzita Skupnosti je v Konvenciji o skupnem tranzitu (EC/EFTA Convention on a common transit procedure Council Decision 415/87, OJ n. L 226, 13.08.1987).

Določene spremembe je konvencija doživela z naslednjimi dodatki in spremembami:

- EC/EFTA Joint Committee Decision No 1/1999, OJ n. L 65, 12.03.1999 (NCTS)
- EC/EFTA Joint Committee Decision No 2/1999, OJ n. L 199, 7.5.1999 (NCTS and CCN/CSI)
- EC/EFTA Joint Committee Decision No 1/2000, OJ n. L 09, 12.01.2001 (global reform)

Navedene spremembe pa so se predvsem nanašale na informacijske povezave in računalniško izmenjavo podatkov.

K konvenciji so sedaj pristopile naslednje pogodbene strani: EU, tri države EFTE (Švica, Norveška in Islandija) ter 4 Višegradske države ( Poljska, Madžarska, Slovaška, Češka). Poleg navedenih pa je h konvenciji priključen tudi Liechtenstein, saj skupaj s Švico tvori carinsko unijo. Celotna Konvencija o skupnem tranzitu pa je vodena preko EC/EFTA Skupnega odbora.

#### **3.3.2.5 IZVEDBA TRANZITA SKUPNOSTI**

Sam skupni tranzit se izvede podobno kot tranzit Skupnosti, s to pomembno razliko, da tu ne nastopajo samo članice EU ampak vse pogodbene strani, ki so pristopile h Konvenciji o skupnem tranzitu. Tranzitni postopek se tako kot pri tranzitu Skupnosti začne pri odhodni carinarnici s predložitvijo blaga in carinske deklaracija sledi prehod preko tranzitnih carinarnic (to je carinarnica ob vstopu v pogodbenico, ki je različna od pogodbenice od koder je blago prišlo in/ali carinarnica ob izhodu iz pogodbenice kadar gre blago v državo, ki ni

pogodbenica), ta pa je znatno bolj pogost kakor pri tranzitu Skupnosti, saj tu nastopa poleg EU tudi druge pogodbenice. Celoten postopek pa se enako kot pri tranzitu Skupnosti konča pri namembni carinarnici. Ravno tako se tudi tu kakor pri tranzitu Skupnosti pojavijo iste obveznosti glavnega zavezanca ter možnosti poenostavitev tranzitnega postopka.

Ravno tako kot pri tranzitu Skupnosti se tudi tukaj pojavi razdelitev na:

- tranzit imenovan T1
- tranzit imenovan T2

Navedena ločitev se tudi tukaj nanaša na poreklo blaga. Saj se običajno uporabi T1 za gibanje blaga, ki nima porekla iz Skupnosti, medtem ko se T2 uporabi za gibanje blaga s poreklom iz Skupnosti. Pri T1 torej v večini primerov pride za gibanje blaga, ki je brez porekla Skupnosti, kadar navedeno blaga vstopi v EU in se uporabi odlog plačila carinskih dajatev, do namembnega kraja v EU kamor je blago namenjeno.

### **3.3.2.6 REN MANIFEST**

Pravna podlaga za izvedbo poenostavljenega tranzitnega postopka na podlagi Ren manifesta je v 91 in 163 členu Evropskega carinskega kodeksa za EU ter v Konvencij Mannheim, ki je stopila v veljavo leta 1963. Navedena poenostavitev omogoča uporabo poenostavljenega tranzitnega postopka na podlagi Ren manifesta na reki Ren in njenih pritokih. K navedeni konvenciji so pristopile sledeče države: Nizozemska, Belgija, Nemčija, Francija in Švica. Bistvo poenostavitve pa je v tem, da se z blagom naložene ladje gibljejo po reki Ren in njenih pritokih v območju podpisnic konvencije samo na podlagi Ren manifesta brez carinske kontrole.

### **3.3.2.7 GIBANJE BLAGA POD OKRILJEM NATA**

Pravna podlaga za izvedbo gibanja blaga pod okriljem NATA je v:

- 91. členu Evropskega carinskega kodeksa za EU države ter v sporazumu med članicami NATA o uporabi obrazca 302.

Obrazec 302 nadomešča ostale carinske deklaracije na območju članic NATA (Belgija, Danska, Nemčija, Grčija, Španija, Francija, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Portugalska, Velika Britanija, Kanada, Češka, Madžarska, Islandija, Norveška, Poljska, Turčija, ZDA) in omogoča poenostavljeno gibanje blaga. Pri navedenem se ne pojavi poenostavitev samo pri tranzitu, ampak tudi pri uvozu in izvozu blaga. Celoten postopek pa se odvija tako, da pooblaščen organi NATA izpolnijo obrazec 302 z zagotovilom, da se bo navedeno blago gibalo pod okriljem NATA. Pri odhodu navedenega blaga pooblaščen odhodni organ NATA obvesti centralno carinsko pisarno v državi odhoda. Celotna pošiljka se potem giblje do pooblaščenega namembnega organa NATA, kjer se pošiljka skupaj z blagom predloži. Pri tem pooblaščen namembni organ NATA obvesti centralno pisarno v namembni državi o prispetju blaga, katera potem razbremeni svoje evidence.

### 3.3.2.8 POŠTNE POŠILJKE

Pravna podlaga za izvedbo tranzita Skupnosti je v 91. členu Evropskega carinskega kodeksa, uporaba pa je omejena na območje EU.

Navedena poenostavitev se nanaša na poštno pošiljke in sicer zaradi ločevanja poštnih pošiljk, ki so s poreklom iz Skupnosti, in pošte pošiljke, ki navedenega porekla nimajo. Kajti zaradi ločevanja morajo biti poštno pošiljke brez porekla Skupnosti označene z rumeno nalepko.

### 3.3.3 TRANZITNI POSTOPKI, KI SE UPORABLJAJO NA OBMOČJU SLOVENIJE IN SE NE UPORABLJAJO NA OBMOČJU EVROPSKE UNIJE

Na območju Slovenije se uporablja nacionalni tranzitni postopek, ki ima pravno podlago v:

- Carinski zakon (Ur. l. RS št. 1/95, 28/95, 32/99, 40/99, 13/01)
- Uredba za izvajanje carinskega zakona (Ur. l. RS št. 46/99, 103/99, 12/00, 14/00, 112/00)

Tranzitni postopek je definiran v 121. členu Carinskega zakona in pomeni gibanje blaga od enega do drugega kraja na carinskem območju oziroma gibanje blaga med odhodnim in namembnim carinskim organom. Pri tem se kot carinski dokument uporabi ECL (enotna carinska listina). Carinski postopek se prične pri odhodnem carinskem organu in konča pri namembnem carinskem organu s predložitvijo blaga in carinske deklaracije.

Lahko bi dejali, da je nacionalni tranzitni postopek, ki se uporablja v RS, v veliki meri prilagojen tranzitnim postopkom, ki se uporabljajo v EU, zlasti tranzitu Skupnosti. Razlika nastane predvsem pri carinskem območju saj je v Sloveniji carinsko območje ozemlje Slovenije, teritorialno morje Slovenije in zračni prostor nad ozemljem in teritorialnim morjem Slovenije (2. čl Carinskega zakona), medtem ko je pri tranzitu skupnosti carinsko območje EU.

## 4 SKUPNI TRANZIT

Pri izvedbi skupnega tranzita se pojavita dve možnosti:

- OTS – stari tranzitni sistem
- NCTS – nov računalniško podprt tranzitni sistem

Bistvena razlika med navedenima sistemoma je v tem, da starejši OTS sistem deluje brez informacijske izmenjave podatkov, medtem ko ima novejši NCTS informacijsko podporo.

### 4.1 SKUPNI TRANZITNI POSTOPEK NA PODLAGI OTS

Klasična OTS izvedba tranzita Skupnosti poteka na način, da glavni zavezanec pri odpremi blaga predloži odhodnemu carinskemu organu poleg blaga tudi carinsko deklaracijo – ECL v listih 1,4 in 5.

Odhodni carinski organ mora:

- preveriti, ali je ECL 1, 4 in 5 pravilno izpolnjen
- preveriti, ali so ECL – u predloženi vsi potrebni dokumenti
- preveriti, ali je garancija veljavna za pokritje morebitnega carinskega dolga, pri tem mora preveriti:
  - ali ustreza navedena garancija v ECL dejanski garanciji, ki jo ima glavni zavezanec
  - ali je garancija veljavna
  - ali je podpis na ECL ustreza dejanskemu podpisu
- določiti, ali so rezultati kontrole zadovoljivi in če so, to zavede na ECL
- določiti ustrezni rok za predajo blaga namembnemu carinskemu organu
- določiti uporabo ustreznih carinskih oznak

Vse navedeno mora odhodni organ tudi zabeležiti na ECL in v svoje evidence. Ko je navedeno storjeno, obdrži list ECL 1. Lista ECL 4 in 5 pa skupaj z blagom prepusti v tranzitni postopek.

Sledi gibanje blaga skozi sistem tranzitnih carinarnic, kjer vsaka tranzitna carinarnica sprejme obvestilo o tranzitnem prehodu (TC 10), ki ga mora tranzitna carinarnica zavesti v svoje evidence.

Ob prihodu blaga k namembnemu carinskemu organu mora biti blago skupaj z ECL 4 in 5 predloženo namembnemu carinskemu organu, ki mora :

- evidentirati ECL v ustrezno evidenco ter zabeležiti kontrolnik na ECL
- primerjati podatke na ECL z dejanskim stanjem blaga
- ugotoviti, ali so bili spoštovani roki glede predaje blaga in nameščenih carinskih oznak
- ustrezno potrditi ECL 4 in 5

Namembni carinski organ mora poslati kopijo ECL lista 5 odhodnemu carinskemu organu, da le ta razbremeni tranzitni postopek. Kopijo ECL lista 4 pa namembni organ arhivira v svoje evidence.

V primeru, če odhodni organ ne prejme potrjenega izvoda ECL 5 od namembnega organa, se prične postopek poizvedbe, pri čemer mora odhodni organ ugotoviti, ali je bilo blago dejansko predloženo namembnemu organu. Tako pošlje odhodni organ namembnemu organu obrazec TC20, s katerim poskuša ugotoviti, ali je bilo blago dejansko predloženo namembnemu organu. Če namembni carinski organ v svojih evidencah nima zavedenega navedenega blaga, se pošlje obrazec TC20 tranzitnim carinarnicam. Preko teh se potem poskuša ugotoviti, kje je prišlo do nezakonitega vnosa. V primeru, da tudi glavni zavezanec ne more priskrbeti ustreznega dokazila o pravilnem zaključku tranzitnega postopka, se od glavnega zavezanca izterja carinski dolg. Carinski dolg pa izterja carinska administracija tiste pogodbenice, kjer se je preko sistema tranzitnih carinarnic ugotovilo, da se je izvršila nezakonita odstranitev iz tranzitnega postopka.

Kot vidimo iz zgornjega opisa izvedbe tranzita na podlagi OTS se pojavijo številna administrativna opravila in postopki, pri čemer so možne tudi določene napake in nepravilnosti. Predvsem pa prihaja do nepotrebnih zamud in čakalnih dob. Naveden postopek še bolj otežuje dejstvo, da so pri izvedbi postopka udeležene vse države, ki so pristopile h Konvenciji o skupnem tranzitu. Zaradi navedenega se je pojavila želja po reformi OTS ter prehodu na NCTS. In sicer v smeri prehoda iz carinskega nadzora, ki temelji na ročno knjiženih evidencah, na elektronsko vodene evidence in elektronsko izmenjavo podatkov.

## 4.2 IZVEDBA REFORME SKUPNEGA TRANZITA

Navedene slabosti OTS so se začele kazati v začetku devetdesetih in so se odražale predvsem kot:

- nezmožnost sistema, da bi se prilagodil novim izzivom
- sistem ni omogočal več učinkovite kontrole pri preprečevanju tihotapstva
- sistem je postajal vedno bolj nepregleden. Nepreglednost se je predvsem kazala kot mešanje dveh sistemov tranzita (skupnega tranzita in tranzita Skupnosti)
- nezmožnost sistema po drugačnem obravnavanju izjem, zlasti izjem, ki so podvržene večji verjetnosti tihotapstva

Kot bistveni element reforme skupnega tranzita je bilo ravno uvajanje elektronske izmenjave informacij, ki se je odražala v razvoju NCTS.

S tem naj bi se povečala:

- učinkovitost pri tranzitni operaciji
- učinkovitost pri preprečevanju tihotapstva
- preventivne ukrepe za preprečevanje tihotapstva

Celoten projekt NCTS naj bi pokrival tako skupni tranzit kot tudi tranzit Skupnosti. S časom naj bi se vzpostavila povezava z vsemi državami, ki so pristopile h Konvenciji o skupnem

tranzitu. Pravilno naj bi se tako vzpostavilo informacijsko povezavo z okoli 3000 carinskimi uradi po vseh državah članicah Konvencije o skupnem tranzitu. Celoten projekt prehoda nacionalnih administracij iz OTS izpostav na NCTS izpostave naj bi se izvedel postopoma in naj bi se končal nekako do marca 2004.

**Tabela 4.1: Število NCTS oziroma OTS izpostav po posameznih državah**

DRŽAVA	NCTS	OTS	SKUPAJ
BELGIJA	0	89	89
DANSKA	0	31	31
NEMČIJA	12	456	468
FINSKA	0	78	78
FRANCIJA	0	328	328
GRČIJA	0	129	129
MADŽARSKA	0	259	259
IRSKA	0	13	13
ISLANDIJA	0	27	27
ITALIJA	132	146	278
LUXEMBURG	0	10	10
NIZOZEMSKA	61	46	107
NORVEŠKA	70	0	70
AVSTRIJA	0	104	104
POLJSKA	0	277	277
PORTUGALSKA	0	36	36
SLOVAŠKA	0	175	175
ŠPANIJA	196	0	196
ČEŠKA	4	197	201
VELIKA BRITANIJA	0	129	129
ŠVEDSKA	0	60	60
ŠVICA	36	66	102
SKUPAJ	511	2 656	3 167

Vir :Norveška analiza uvedbe NCTS na dan 06.09.2002

Kot vidimo iz tabele 4.1 so bile v sistem NCTS z dnem 06.09.2002 v celoti povezane naslednje države:

- Norveška in
- Španija

NCTS pa so začeli vpeljevati tudi v naslednjih državah:

- Italija
- Nemčija
- Nizozemska
- Švica
- Češka

Na devetem sestanku Kontaktne skupine za tranzitni postopek (navedena skupina se srečuje dvakrat letno in predstavlja vrhovni organ odločanja glede tranzitnih postopkov, sestavljena pa je iz predstavnikov Evropske komisije, različnih predstavnikov prevoznih in drugih

združenj, ki prihajajo v stik s tranzitnimi postopki, ter predstavniki nacionalnih carinskih administracij) so bili dne 13. 12. 2002 sprejeti naslednji sklepi:

- vse članice konvencije morajo začeti z uvajanjem NCTS do junija 2003
- skrajni rok za uvedbo NCTS v vseh članicah je marec 2004
- pooblaščenim prejemnikom in pooblaščenim pošiljateljem morajo biti v sistem NCTS ravno tako povezani do marca 2004

Potrjeno je bilo tudi stališče, da je prednostna naloga vzpostavitev informacijske povezanosti v smislu povezave carinskih izpostav članic Konvencije o skupnem tranzitu pred drugimi nalogi. Pri tem so bile vzpostavljene tudi zahteve, ki morajo izvesti nacionalne administracije, da se vključijo v NCTS.

Med navedene zahteve spadajo:

- vzpostavitev nacionalnega računalniškega omrežja na katerega bo možen priklop CCN/CSI. Za izvedbo CCN/CSI omrežja je zadolžena Evropska Komisija.
- vzpostavitev druge ustrezne infrastrukture za izvedbo NCTS ( računalniki, računalniška oprema, programska oprema ...)
- vzpostavitev ustrezne kadrovske in organizacijske strukture (centralna pisarna, pisarna za pomoč uporabnikom ...)
- ustrezno izobraževanje in izpolnitev carinske administracije in drugih sodelujočih v projektu NCTS

#### 4.3 RAZŠIRITEV KONVENCIJE O SKUPNEM TRANZITU NA NOVE ČLANICE

Pod reformo skupnega tranzita spada tudi razširitev skupnega tranzita na nove članice. Prva širitev ustanovnih članic, se je zgodila s pristopom štirih Višegrajskih držav (Češke, Madžarske, Poljske in Slovaške) s 1. julijem 1996. Poleg navedenih držav pa so prošnjo za sprejem v navedeno Konvencijo dale še naslednje države:

- Estonija
- Latvija
- Litva
- Bolgarija
- Romunija
- Slovenija
- Turčija

Vendar pa je bil sklep na osmem sestanku Kontaktne skupine za tranzitni postopek, ki je potekal 4. junija 2002, da se širitev na nove članice ne izvede preden se ne izvede prehoda iz OTS na NCTS na vseh obstoječih članicah Konvencije o skupnem tranzitu.

## 4.4 PREDNOSTI SKUPNEGA TRANZITNEGA POSTOPKA NA PODLAGI NCTS

Skupni tranzitni postopek na podlagi NCTS ima pred skupnim tranzitnim postopkom na podlagi OTS prednosti tako za gospodarske subjekte kot tudi za carinsko administracijo.

Med prednosti za gospodarske subjekte bi lahko prištevali:

- zaradi računalniške izmenjave podatkov ter z njimi carinske deklaracije porabijo gospodarski subjekti manj časa za izvedbo carinskih formalnosti
- manjši so tudi stroški za izvedbo carinskih formalnosti, saj ni nujno vlaganje carinske deklaracije v papirnati obliki ampak se jo lahko pošlje preko elektronskih medijev
- pri odpošiljanju pošiljke ni potrebno več nujno blago predložiti carinskemu organu za začetek carinske operacije (saj pooblaščen pošiljatelj lahko pošlje odhodnemu carinskemu organu carinsko deklaracijo v elektronski obliki. Odhodni carinski organ pa lahko pooblaščenemu pošiljatelju dovoli sprostitev blaga v tranzitni postopek preko elektronske povezave)
- za končanje carinskega postopka tudi ni več nujno potrebno predložiti blaga (saj pooblaščen prejemnik lahko obvesti namembni carinski organ o prispetju blaga preko elektronske povezave. Nadzorni carinski organ pa lahko dovoli prepustitev blaga z dovoljenjem, ki se ravno tako pošlje v elektronski obliki)
- poleg navedenega sam računalniško podprt sistem izvrši avtomatično celo vrsto kontrol in analiz, pri katerih so morali pred uvedbo NCTS sodelovati tudi gospodarski subjekti

Med prednosti za carinsko administracijo pa bi lahko prištevali:

- z uvedbo NCTS se znatno izboljša komunikacija med nacionalnimi carinskimi administracijami, saj papirnato sporočanje sporočil v OTS sistemu zamenjajo standardizirana elektronska sporočila
- poenotijo se carinski postopki v posameznih nacionalnih administracijah
- celoten sistem postane bolj prilagodljiv na spremembe
- celoten sistem spreminjanja postopkov se vodi centralizirano (kar onemogoča različno razlaganje določene skupne zakonodaje s strani posameznih nacionalnih carinskih administracij)
- izboljša se učinkovitost kontrole, saj naključno kontrolo pošiljk zamenja kontrola pošiljk, ki temelji na računalniških analizah

## 4.5 PRISTOP SLOVENIJE H KONVENCIJI O SKUPNEM TRANZITU

Slovenija je prošnja za pristop h Konvenciji o skupnem tranzitu izrazila že v letu 1995, vendar pa v takratnem krogu širitve, ko se je članstvo povečalo za štiri nove članice, ni bila sprejeta z razlago, da se bo nova širitev zgodila predvidoma v roku naslednjih nekaj let. Vendar pa do nove širitve ni prišlo zaradi začetka reforme skupnega tranzitnega postopka in prehoda iz OTS na NCTS.

Vendar pa je Slovenija kljub navedenemu naredila določen napredek tako na zakonodajnem, kot tudi na operativno kadrovskem nivoju.

Za napredek na zakonodajnem nivoju bi lahko šteli:

- zakonodaja na področju nacionalnih tranzitnih postopkov je v veliki meri prilagojena zakonodaji na področju skupnega tranzita
- Slovenija tudi uporablja kot carinsko deklaraciji ECL, ki je usklajena s tranzitno carinsko deklaracijo, ki se uporablja na območju EU.

K napredku na operativno kadrovskem nivoju pa bi lahko prištevali:

- ustanovila se je strokovno-tehnična enota za pripravo na včlanitev v skupni tranzit
- nacionalna carinska administracija se je začela usposablјati za prehod iz nacionalnega tranzita na skupni tranzit
- začelo se je seznanjati gospodarske subjekte z bodočimi spremembami, katere jih prinaša prehod na skupni tranzitni postopek

Lahko bi rekli, da s strani slovenskih gospodarskih subjektov in carinske administracije obstaja močna želja po včlanitvi v Konvencijo o skupnem tranzitu, tako da se pričakuje predvsem povabilo s strani EC/EFTA skupnega odbora ter kontaktne skupine za tranzitni postopek.

# SKLEP

Skozi celotno diplomsko delo Skupni tranzit sem poskušal potrditi oziroma ovreči naslednji hipotezi:

- Da je pristop RS h Konvenciji o skupnem tranzitu smiseln.
- Da je RS zadostno pripravljena, da pristopi h Konvenciji o skupnem tranzitu v sredini leta 2003

Glede prve hipoteze lahko že iz prvega vsebinskega sklopa, ki obravnava delovanje carinske službe na območju EU, vidimo, da EU posveča velik pomen skupnemu tranzitu. Pri tem se predvsem omenja razvoj informacijskih omrežij, pri čemer je pomemben poudarek ravno na razvoju NCTS, ki predstavlja reformirano obliko skupnega tranzita.

Pri drugem vsebinskem sklopu, ki obravnava delovanje carinske službe na območju RS, vidimo, da je RS v preteklosti vlagala velike napore za prilagajanje nacionalne zakonodaje zakonodaji, ki se uporablja na območju EU, ter sprejetju različnih sporazumov. Prikazane so tudi spremembe glede vsebinskega in organizacijskega vidika ob vstopu RS v EU. Ravno na navedenem področju lahko vidimo, da RS pridobi veliko nalog na področju skupnega tranzita.

Že iz prvih dveh vsebinskih sklopov lahko sklepamo, da je pristop h Konvenciji o skupnem tranzitu smiseln. Če pa pogledamo nastale razmere s stališča, da se bo RS s 1 majem 2004 včlanila v EU in prevzela na področju carinskih postopkov evropsko zakonodajo, ter pri tem postala tudi članica Konvencije o skupnem tranzitu vidimo, da je pristop k navedeni konvenciji neizogiben. Pri tem je vprašanje samo, ali naj se pristop k navedeni konvenciji zgodi pred vstopom RS v EU ali z njenim vstopom.

V tretjem vsebinskem sklopu, ki obravnava različne vrste tranzitnih postopkov tako na območju EU kot tudi RS, lahko povedano samo potrdimo, saj skupni tranzit predstavlja specifično vrsto tranzita, ki se uporablja na ozemlju članic Konvencije o skupnem tranzitu. Pri tem je zlasti pričakovati širjenje uporabe skupnih tranzitnih postopkov, predvsem, ker je pričakovati pristopanje vedno novih članic h Konvenciji o skupnem tranzitu. Z reformo skupnega tranzita ter prehodom iz OTS na NCTS pa se bodo konkurenčne prednosti skupnega tranzita pred ostalimi vrstami tranzita kot so tranzit na podlagi ATA in TIR konvencije, samo povečevale. Pričakovati je, da se bo tranzit na podlagi TIR konvencije vedno bolj umikal prostemu gibanju blaga in tranzitu skupnosti znotraj območju EU ter skupnemu tranzitu med članicami, ki bodo pristopile h Konvenciji o skupnem tranzitu.

Iz povedanega lahko sklepamo, da tu ni več vprašanje smiselnosti vstopa v Konvencijo o skupnem tranzitu, ker je vstop pogojen že z dejstvom, da bo RS postala članica EU in s tem članica Konvencije o skupnem tranzitu. Vidimo, da je edino odprto vprašanje, kdaj naj RS pristopi k navedeni konvenciji, pri čemer je mišljeno časovno obdobje do vstopa RS v EU. Z navedenim vprašanjem je tesno povezano tudi vprašanje ali je RS dovolj pripravljena, da pristopi h Konvenciji o skupnem tranzitu.

Glede navedenega sem poskušal pritrrditi oziroma ovreči drugo hipotezo ki pravi:

- Da je RS zadostno pripravljena, da pristopi h Konvenciji o skupnem tranzitu v sredini leta 2003

Kot vidimo iz drugega vsebinskega sklopa, ki obravnava delovanje carinske službe na območju RS, ter četrtega vsebinskega sklopa, ki obravnava skupni tranzit, je RS naredila velik napredek na zakonodajnem ter operativno kadrovskem nivoju za včlanitev v Konvencijo o skupnem tranzitu. Tako da s navedenega stališča ne bi smelo biti zadržkov, da RS ne bi pristopila k navedeni konvenciji v sredini leta 2003. Še posebej, če upoštevamo dejstvo, da bi to pomenilo postopno prilagajanje carinske službe in gospodarskih subjektov razmeram, ki bodo nastopile z včlanitvijo RS v EU.

Vendar pa se tu pojavi težava, ki je povezana z reformo skupnega tranzita in je opisana v vsebinskem sklopu skupni tranzit. Saj ima reforma skupnega tranzita, pri čemer je mišljen prehod iz OTS na NCTS, prednost pred sprejetjem novih članic h Konvenciji o skupnem tranzitu. To dejansko pomeni, da naj ne bi prišlo do sprejemanja novih članic do marca 2004, ko je postavljen rok za zaključek reforme skupnega tranzita.

Iz povedanega lahko potrdimo, da je RS že dovolj pripravljena, da pristopi h Konvenciji o skupnem tranzitu v sredini leta 2003, vendar pa se tu pojavijo zunanji vzroki, zaradi katerih se je pristop h Konvenciji o Skupnem tranzitu pomaknil v leto 2004.

## SEZNAM TABEL

Tabela 2.1	Izvoz in uvoz blaga iz/v Slovenijo v letu 2001
Tabela 2.2	Kadrovski pregled zasedenih (na dan 15. 03. 2002) in potrebnih delovnih mest ob vstopu v Evropsko unijo v carinski službi Republike Slovenije.
Tabela 3.1	Izdani TIR zvezki glede na nacionalna združenja
Tabela 3.2	Izdani TIR zvezki glede na posamezne skupine držav
Tabela 3.3	Seznam držav, ki so pristopile k TIR konvenciji do leta 2002
Tabela 3.4	Seznam držav, ki so pristopile k ATA konvenciji
Tabela 4.1	Število NCTS oziroma OTS izpostav po posameznih državah

## LITERATURA IN VIRI

### LITERATURA

- Almanah Evropske unije (1996). Co Libri, Ljubljana.
- Državni program Republike Slovenije za prevzem pravnega reda Evropske unije do konca leta 2002 (1999), Služba Vlade Republike Slovenije za evropske zadeve, Ljubljana.
- Grilc, Peter (2001): Pravo Evropske unije. Cankarjeva založba, Ljubljana.
- Mikuž, Stanislav (1994): TIR. Carinski urad Nova Gorica, Vrtojba.
- Mikuž, Stanislav (2002): Konvencija o začasnem uvozu blaga in uporaba ATA zvezka. Carinski urad Nova Gorica, Vrtojba.
- Šinkovec, Janez (1996): Evropsko pravo. Časopisni zavod Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana.
- TIR handbook, ECE/TRANS/TIR/5, United Nations Publications.
- Transit manual part 1 (2002): Brussel, European Commission
- Transit manual part 2 (2002): Brussel, European Commission

## VIRI

- Carinski zakon (Ur. l. RS, št.1/95, 28/95, 32/99, 40/99, 13/01).
- Community Custom Code (Council Regulation 2913/92 of October 1992, OJ n. L 302, 19.10.1992).
- Business process threads for system administration (2000), section 2, DG TAXUD.
- Business process threads for system administration (2000), section 4, DG TAXUD.
- EC/EFTA Convention on a common transit procedure (Council Decision 415/87, OJ n. L 226, 13.08.1987) s spremembami:
- EC/EFTA Joint Committee Decision No 1/1999, OJ n. L 65, 12.03.1999 (NCTS).
- EC/EFTA Joint Committee Decision No 2/1999, OJ n. L 199, 7.5.1999 (NCTS and CCN/CSI).
- EC/EFTA Joint Committee Decision No 1/2000, OJ n. L 09, 12.01.2001(global reform).
- EC/EFTA Convention on the simplification of formalities in trade in goods (OJ n. L 134, 22.05.1987).
- Implementing Provisions of the Community Custom Code (Commission Regulation 2454/93 of July 1993, OJ n. L 293, 11.10.1993)
- Konvencija o mednarodnem prevozu blaga na osnovi TIR karneta (Ur. l. RS, št. 116/2000)

## PRILOGE

**Tabela 3.1: Izdani TIR zvezki glede na nacionalna združenja**

DRŽAVE	1996	1997	1998	1999	2000	2001
ALBANIJA	1 200	200	0	0	0	250
AVSTRIJA	21 000	25 150	34 550	11 150	15 100	21 000
ARMENIJA	NI	NI	NI	NI	NI	200
AZERBAJDŽAN	NI	300	600	650	4000	3600
BELORUSIJA	110 200	160 000	157 000	201 000	230 200	232 000
BELGIJA+LUX	4 700	3 850	2 900	2 600	2 400	2 200
BOLGARIJA	136 000	215 000	181 000	149 000	205 000	211 000
HRVAŠKA	2 650	11 600	7 800	6 650	7 700	7 900
CIPER	950	1 400	800	1 050	1 000	1 150
ČEŠKA	66 050	63 450	41 400	34 750	32 550	34 700
DANSKA	20 000	11 500	5 500	12 900	7 350	6 350
ESTONIJA	41 000	63 000	77 000	61 500	79 600	97 000
FINSKA	28 200	65 500	36 500	20 700	17 000	20 300
FRANCIJA	21 150	21 350	21 650	19 500	18 750	14 250
GRUZIJA	300	500	300	900	1000	2500
NEMČIJA	77 200	67 500	41 500	31 250	41 400	42 950
GRČIJA	22 500	34 150	27 500	18 500	20 000	22 000
MADŽARSKA	267 300	261 450	234 000	180 400	150 600	123 500
IRAN	20 000	30 000	30 000	30 000	30 000	15 000
IRSKA	50	0	0	0	0	0
IZRAEL	NI	NI	NI	NI	500	0
ITALIJA	37 000	42 000	41 000	33 000	40 000	41 000
JORDANIJA	2 000	2 500	2 000	700	0	150
KAZAHSTAN	2 000	0	3 500	9 000	10 400	5 000
KUVAJT	NI	NI	500	0	500	0
KIRGIZISTAN	NI	NI	NI	NI	100	550
LATVIJA	71 400	106 200	111 300	88 500	127 500	110 300
LIBANON	NI	NI	NI	150	0	0
LITVA	105 700	177 000	195 000	178 000	247 000	265 900
MAROKO	0	0	0	0	0	0
NIZOZEMSKA	103 650	96 300	73 800	28 150	46 450	35 450
NORVEŠKA	1 500	2 000	1 000	500	500	24 500
POLSKA	367 300	317 350	323 100	293 000	244 500	167 000
PORTUGALSKA	100	100	0	100	0	0
MOLDAVIJA	8 500	15 000	12 000	18 050	18 000	21 100
ROMUNIJA	138 000	177 500	239 800	227 400	333 000	363 800
RUSIJA	145 000	191 500	218 000	174 350	236 800	192 800
SLOVAŠKA	102 800	112 800	80 950	40 700	35 550	31 100
SLOVENIJA	38 000	28 100	42 100	16 900	20 500	19 300
ŠPANIJA	3 000	2 000	2 000	1 000	1 000	2 000
ŠVEDSKA	19 900	6 700	7 600	5 300	4 900	5 200

ŠVICA	5 050	4 000	4 800	2 000	2 200	3 200
SIRIJA	NI	NI	NI	500	700	1400
MAKEDONIJA	48 000	32 550	19 400	26 100	17 050	22 100
TUNIZIJA	NI	NI	NI	NI	NI	NI
TURČIJA	263 000	307 000	307 000	279 000	336 000	327 000
TURKMINISTAN	NI	NI	NI	NI	NI	150
UKRAJINA	91 000	113 000	128 000	128 000	184 000	200 000
V. BRITANIJA	27 900	19 900	19 600	10 500	10 900	9 800
UZBEKISTAN	600	250	450	600	900	600
JUGOSLAVIJA	NI	NI	NI	NI	NI	700
SKUPAJ	2 421 850	2 789 650	2 732 900	2 344 000	2 782 600	2 707 950

Vir: TIR handbook, str. 26.

**Tabela 3.3 Seznam držav, ki so pristopile k TIR konvenciji do leta 2002**

AFGANISTAN <sup>1</sup>	IRAN	ŠVEDSKA
ALBANIJA	IRSKA	ŠVICA
ALŽIRIJA <sup>1</sup>	IZRAEL	SIRIJA
ARMENIJA	ITALIJA	TADŽIKISTAN <sup>1</sup>
AVSTRIJA	JORDANIJA	MAKEDONIJA
AZERBAJDŽAN	KAZAHSTAN	TUNIZIJA
BELORUSIJA	KIRGIZISTAN	TURČIJA
BELGIJA	KUVAJT	TURKMENISTAN <sup>1</sup>
BIH <sup>1</sup>	LATVIJA	UKRAJINA
BOLGARIJA	LIBANON	V. BRITANIJA
KANADA <sup>1</sup>	LUKSEMBURG	ZDA <sup>1</sup>
ČILE <sup>1</sup>	MALTA <sup>1</sup>	URUGVAJ <sup>1</sup>
HRVAŠKA	MAROKO	UZBEKISTAN
CIPER	NIZOZEMSKA	JUGOSLAVIJA
ČEŠKA	NORVEŠKA	EU
DANSKA	POLJSKA	
ESTONIJA	PORTUGALSKA	
FINSKA	KOREJA <sup>1</sup>	
FRANCIJA	MOLDAVIJA	
GRUZIJA	ROMUNIJA	
NEMČIJA	RUSIJA	
GRČIJA	SLOVAŠKA	
MADŽARSKA	SLOVENIJA	
INDONEZIJA <sup>1</sup>	ŠPANIJA	

Vir: TIR hand book, str. 232

<sup>1</sup> – Države katere so pristopile, k TIR konvenciji, vendar pa po podatkih iz 1 marca 2002 navedene konvencije ne uporabljajo v praksi.

**Tabela 3.4 Seznam držav, ki so pristopile k ATA konvenciji**

ALŽIRIJA	ITALIJA <sup>1</sup>	SLOVENIJA
ANDORA	SLONO. OBALA	JUŽNOAFRIŠKA R.
AVSTRALIJA	JAPONSKA	ŠPANIJA <sup>1</sup>
AVSTRIJA <sup>1</sup>	KOREJA	ŠIR LANKA
BELGIJA <sup>1</sup>	LATVIJA <sup>2</sup>	ŠVEDSKA <sup>1</sup>
BOLGARIJA	LIBANON	ŠVICA
KANADA	LITVIJA <sup>2</sup>	TAJVAN
KITAJSKA	LUXSEMBURG <sup>1</sup>	TAJSKA
HRVAŠKA	MAKEDONIJA	TUNIZIJA
CIPER	MALEZIJA	TURČIJA
ČEŠKA	MALTA	V. BRITANIJA
DANSKA <sup>1</sup>	MAVRETANIJA	ZDA
ESTONIJA	MEHIKA <sup>2</sup>	
FINSKA <sup>1</sup>	MAROKO	
FRANCIJA <sup>1</sup>	NIZOZEMSKA <sup>1</sup>	
NEMČIJA	NOVA ZELANDIJA	
GIBRETAR	NORVEŠKA <sup>1</sup>	
GRČIJA <sup>1</sup>	POLJSKA	
HONK KONG	PORTUGALSKA <sup>1</sup>	
MADŽARSKA	ROMUNIJA	
ISLANDIJA	RUSIJA <sup>2</sup>	
INDIJA	SENEGAL	
IRSKA <sup>1</sup>	SINGAPUR	
IZRAEL	SLOVŠKA	

Vir: povzeto po Mikuž, Stanislav (2002): Konvencija o začasnem uvozu blaga in uporaba ATA zvezka, Carinski urad Nova Gorica, Vrtojba; Države v katerih se lahko uporablja ATA zvezek, str: 5.

Opombe:

<sup>1</sup> – Države, članice EU. Vstop in izstop v države članice EU se šteje kot vstop v eno državo. Izdajo, garantno združenje in upravljanje z ATA zvezki pa ima vsaka država urejeno zase.

<sup>2</sup> – Navedene države so pristopile h Konvenciji v letih 2000 in 2001.