

# Řidič: Zboží ze zemí mimo EU se vozí i s velkou zajíždkou přes Anglii

PRÁVO

11. 12. 2015

Barbora Janáková

**Obchodníci se často chtějí vyhnout přísným celním kontrolám. Proto při dovozu zboží ze zemí mimo Evropskou unii někteří z nich nutí řidiče proclívat zboží v Anglii, kde prý celníci pracují rychle a náklad tolik nekontrolují.**

Přepravci kvůli tomu dělají cílené zajíždky stovky kilometrů od místa, kam mají náklad ve skutečnosti dovézt, přičemž jde téměř vždy o zcela jinou zemi než Velkou Británií. Vědí totiž, že jinde by jim podhodnocené a většínou i nekvalitní výrobky celníci zabavili.

**Vrtalo mi hlavou, proč se jezdí tisíce kilometrů na vyclení**

*Karel, řidič*

Takové zkušenosti se zdánlivě nelogickými zajíždkami a podvody se clem popsal Právu řidič Karel, jehož skutečné celé jméno redakce zná, ale nepřál si ho zveřejnit.

Podle Karla je nyní právě Anglie branou, kterou do Evropské unie vstupuje nekvalitní a podhodnocené zboží z Asie, především z Číny.

## Procleno za pár minut

„V Anglii neprobíhají žádné kontroly zboží. Průběh clení je v řádu desítek minut. To znamená, že za dvacet minut máte proclený kontejner,“ vysvětlil Karel. Dokládají to i celní dokumenty, nákladní listy a faktury, které má Právo k dispozici. Zatímco oficiálně zboží putuje do virtuální firmy ve Velké Británii, ve skutečnosti se v Anglii pouze vycílá a jeho vykládka proběhne až v Praze či jiném městě v ČR i v EU.

Podle Karlových zkušeností Anglie vstřícností svých celníků

vystřídala Slovensko, kam prý ještě donedávna mířila většina kamiónů s kontroverzním zbožím k proclení. Tamní pracovníci celní správy údajně v minulosti umožňovali, aby se do EU dostávalo i extrémně levné zboží.

Karel vzpomíná, jak vezl zboží z Hamburku k proclení do slovenské Nitry a teprve pak ho doručil do cílové stanice do Prahy.

„Vrtalo mi hlavou, proč se jezdí tisíce kilometrů na vyclení. V rámci Evropské unie jsou vlastně jednotné celní sazby a každé zboží má svoji jednotnou klasifikaci,“ objasnil Karel svoji motivaci pátrat po podvodech.

Následně ovšem ceny produktů, které do Unie mířily, ještě po-

klesly, proto přestali být i slovenští celníci shovívaví. A tak se začala hledat další cesta pro podhodnocené produkty, kterou je nyní právě Anglie.

Podle zkušeného řidiče je totiž hlavním problémem překvapivě nízká cena zboží. Z dokladů, které má Právo k dispozici, vyplývá, že se ze zahraničí do Evropy dovážejí například ponožky, u nichž je deklarovaná cena 0,21 koruny, deštníky za 3 koruny, pásky za 2,6 koruny či pánská pracovní obuv v ceně 41 korun.

Není prý možné říct, že by se jednalo o nějaké speciální výrobky. Při své práci se setkal s velice levnými žárovkami, oblečením, botami, módními doplňky, hra-

kami i s potravinami. Většinou se jedná o zboží z Číny nebo z Indie.

## Dostanou echo, upraví papíry

Anglie má přitom údajně jedinou podmínku: aby takto levné zboží promptně opustilo území státu. Celé rozhodování, zda je, či není podhodnocené, je totiž prý pouze na celníkovi.

„Stane se občas, že nějaké zboží zabaví, ale vždycky záleží, jak se dohodnou. Vím, že Maďari ho zabavili a pustili ho, až když tam byla vyšší cena,“ nastínil běžnou praxi Karel.

Podle něj je celý systém dovozu extrémně levných produktů do Evropy tak propracovaný, že ode-

sílatel hned dostane echo, že zboží nebylo procleno, a proto obratem pošle druhou fakturu, ale už s vyšší cenou. Celníci následně výrobky pustí do zemí Evropské unie.

Výrobce samozřejmě na celé věci netratí. Celníkům nechá předložit fakturu s nízkou cenou zboží, z níž se vypočítává clo a DPH. Odběrateli ale vystaví fakturu s již skutečnými cenami původně podhodnocených výrobků.

## Další cestou Belgie

Státy EU tedy v takovém případě trátí hned dvakrát – na clo i DPH.

Karel sám již tři roky na celní

podvody upozorňuje a dokonce kvůli nim začal obcházet i politiky, respektive europoslance. Ohledně výsledků svého snažení je ale skeptický.

„Pokud Anglie nemá zájem být vstřícná, tak s ní nikdo nepohne. Nehleďte na to, že tyto unijní instituce než se stihnou rozhoupat, tak zločinci stihnou dvacetkrát změnit postup,“ dodal.

Podle jeho informací totiž již podvodníci mají další cestu, jak do Evropy dovážet velice levné zboží bez rizika nějaké hlubší kontroly. Měla by vést přes Belgii.

Nicméně se také obrátil na Nadační fond proti korupci, kterému předložil i dokumenty, jež během své praxe získal. A zástupci fondu pak podali letos v říjnu podnět k prošetření možných podvodů.

„Karel nás kontaktoval a my jsme na základě těch předložených materiálů zpracovali podklady pro Generální ředitelství cel,“ vysvětlil Právu zástupce fondu Janusz Konieczny.

Vedení českých celníků se nyní věcí zabývá a předalo ji k prošetření místně příslušnému úřadu v Praze, sdělila Právu jeho mluvčí Martina Kaňková.

Doplnila také, že si řidič, který dováží produkty do Evropy, skutečně může vybrat jakoukoli celnici, zboží tam nechat proclít a propustit do volného oběhu v rámci EU.

„Každá celní správa vám bude tvrdit, že zboží v rámci svých možností kontroluje,“ dodala Kaňková s tím, že podle typu zboží celníci rozhodují, jestli zvolí kontrolu celkovou nebo částečnou.

Například u textilu by měli celníci použít první variantu, tedy že všechno se z kamiónu vyloží.

To se ovšem podle zkušeností Karla právě v Anglii neděje, což prý potvrzují i jím získané a českým celníkům předané dokumenty.