



B & B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Poslovna logistika

TRANZITNI POSTOPKI V SKUPNOSTI IN VPLIV SPREMEMB V LETU 2025

Mentor: mag. Tomaž Ramšak,
univ. dipl. inž. tehnol.
Lektor: mag. Tadej Ian

Kandidatka: Silva Pustovrh

Kranj, junij 2025

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju g. mag. Tomažu Ramšaku, univ. dipl. inž. tehnol.

Hvala g. Mateju Čarmanu iz podjetja Globelink Eg Sol d. o. o. za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorju g. mag. Tadeju Ianu, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledal.

IZJAVA

Študentka Silva Pustovrh izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Tomaž Ramšak, univ. dipl. inž. tehnol.

Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.

Dne: _____

Podpis: _____

POVZETEK

Diplomska naloga se osredotoča na tranzitne postopke v skupnosti in kako je uvedba nove faze 5 računalniškega sistema NCTS v letu 2025 vplivala na delo carinskih deklarantov.

V teoretičnem delu so predstavljeni zgodovina carine, naloge carinskih organov in njihov pomen v Evropski uniji in Sloveniji. Našteti so pravni akti, ki urejajo področje tranzitnih postopkov. Prav tako so opisane vrste tranzitnih postopkov ter pomen pooblaščenega prejemnika in pošiljatelja.

Osrednji del je namenjen raziskovanju delovanja sistema NCTS, njegovim fazam razvoja v letih in podrobnejši primerjavi med fazama 4 in 5. Kjer je bilo ugotovljeno, da nova faza 5 prinaša večjo sledljivost blaga, obvezno uvrščanje blaga v harmoniziran sistem nomenklature, razširjeno strukturo deklaracije in vlaganje le-te 30 dni pred odhodom blaga.

V praktičnem delu je prikazan primer priprave tranzitne deklaracije za konkretno pošiljko. Na osnovi le tega so opisane težave, ki se pojavljajo pri delu deklaranta. Prav tako so predstavljeni predlogi za izboljšavo sistema, kot so daljši časovni okvir za popravke, avtomatsko opozarjanje na podvojitev deklaracije, izdelava interne baze z opisi blaga in HS kodami, možnosti popravkov po prepustitvi deklaracije, nenehno izobraževanje zaposlenih glede vnosa in tarifiranja in posebno označevanje tranzitnih pošiljk.

Namen raziskave je prispevati k optimizaciji tranzitnih postopkov in olajšanju ter pospešitev dela gospodarskih subjektov in carinskih deklarantov.

Diplomsko delo je pripravljeno v sodelovanju s podjetjem Globelink Eg Sol d. o. o., ki ima status pooblaščenega prejemnika in pošiljatelja ter ima dovoljenje za carinsko skladišče.

KLJUČNE BESEDE

- tranzitni postopki,
- carina,
- NCTS sistem,
- NCTS sistem faza 5,
- mednarodna trgovina,
- tranzit.

SUMMARY (ali: ZUSAMMENFASSUNG)

The thesis focuses on transit procedures within the Community and how the introduction of phase 5 of the New Computerized Transit System (NCTS) in 2025 has affected the work of customs declarants.

The theoretical part presents the history of customs, the responsibilities of customs authorities, and their importance within the European Union and Slovenia. It also outlines the legal framework regulating transit procedures, describes the different types of transit procedures, and explains the significance of authorized consignors and consignees.

The central section is dedicated to analyzing the operation of the NCTS system, its development through the years, and a detailed comparison between phases 4 and 5. It was found that the new phase 5 introduces greater traceability of goods, mandatory classification of goods in the Harmonized System nomenclature, an expanded declaration structure, and the possibility to lodge the declaration up to 30 days before the dispatch of goods.

The practical part presents an example of preparing a transit declaration for a specific shipment. Based on this, the thesis describes the challenges faced by declarants and proposes improvements to the system, such as extending the correction time window, automatic duplicate declaration alerts, creation of an internal database of goods descriptions and HS codes, the possibility of post-release corrections, continuous training of employees in data entry and tariff classification, and clear labeling of transit shipments. The research aims to contribute to the optimization of transit procedures and to facilitate and accelerate the work of economic operators and customs declarants.

The thesis was prepared in collaboration with the company Globelink Eg Sol d. o. o., which holds the status of authorized consignor and consignee and operates an authorized customs warehouse.

KEYWORDS (ali: SCHLÜSSELWORTE)

- transit procedures,
- customs,
- NCTS system,
- NCTS Phase 5
- international trade,
- transit.

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema	1
1.2	Cilji naloge	1
1.3	Predstavitev okolja	2
1.4	Predpostavke in omejitve.....	3
1.5	Metode dela.....	3
2	SPLOŠNO O CARINI	4
2.1	Carina v zgodovini.....	5
2.1.1	Zgodovina carine v Sloveniji	5
2.2	Carinski organi v Republiki Sloveniji	8
2.3	Naloge carinske službe splošno in v Sloveniji	8
2.4	Temeljni pojmi carinskega zakonika	10
3	TRANZITNI POSTOPKI V SKUPNOSTI.....	12
3.1	Pojem in namen tranzitnega postopka.....	12
3.2	Pravne podlage za tranzitni postopek.....	13
3.3	Vrste tranzitnih postopkov.....	13
3.3.1	Postopek tranzita unije	13
3.3.2	Skupni tranzitni postopek – konvencija o skupnem tranzitu	14
3.3.3	Postopek TIR.....	14
3.3.4	ATA Karnet (začasni uvoz)	15
3.3.5	Paketna pošta	15
3.4	Vloge udeležencev, zavarovanje carinskega dolga.....	16
3.4.1	Oprostitev zavarovanja	16
3.4.2	Carinski dolg.....	16
3.4.3	Carinski dolžnik	17
3.4.4	Status pooblaščenega prejemnika in pošiljatelja.....	18
4	NCTS- RAČUNALNIŠKI TRANZITNI SISTEM	19
4.1	Razvoj in delovanje sistema	19
4.1.1	Zgodovina in razvoj	19
4.1.2	Namen sistema.....	20
4.1.3	Postopki pri posameznih uradih.....	20
4.1.4	Zaključek postopka.....	22
4.1.5	Nezaključenost postopka.....	22
4.1.6	Carinske oznake.....	23
4.1.7	Prednosti in izzivi sistema.....	24
4.1.8	Novosti sistema NCTS v letu 2025	25
4.1.9	Cilji faze 5 in njene spremembe.....	25
4.1.10	Primerjava NCTS faze 4 in faze 5.....	26
5	SKUPNI TRANZITNI POSTOPKI NA PRIMERU.....	29
5.1	Prikaz začetka tranzitnega postopka Unije	29
5.1.1	Začetek postopka	29

5.2	Spremljajoči dokumenti konkretne pošiljke	33
5.3	Praktični primer uporabe NCTS sistema	35
6	KRITIČNA ANALIZA NCTS SISTEMA IN NOVOSTI.....	39
6.1	Vpliv na uporabnike in poslovni proces	39
6.2	Predlogi za izboljšavo in rešitve	41
6.2.1	Predlogi za izboljšavo sistema NCTS.....	41
6.2.2	Predlogi za izboljšavo dela deklaranta	42
7	ZAKLJUČEK	44
8	LITERATURA IN VIRI.....	45

KAZALO SLIK

Slika 1: Predstavitev špedicije Globelink Eg Sol d. o. o.	2
Slika 2: Finančni urad Republike Slovenije	7
Slika 3: Znak slovenske carine.....	8
Slika 4: Obrazec TIR.....	14
Slika 5: Fizični zvezek ATA in elektronska oblika	15
Slika 6: Primer carinske plombe.....	24
Slika 7: Prikaz maske v NCTS sistemu za opisani primer tranzita.....	32
Slika 8: Cestni tovorni list.....	34
Slika 9: STVL deklaracija za voznika	38

POJMOVNIK

Tranzit – carinski postopek prevoza blaga iz ene države v drugo brez postopka carinjenja

Tarifiranje – proces uvrščanja blaga v ustrezno kategorijo in številko harmoniziranega sistema nomenklature

KRATICE IN AKRONIMI

RIP – računalniška izmenjava podatkov

NCTS – nov računalniško podprt tranzitni sistem

FURS – Finančna uprava Republike Slovenije

CMR – cestni transportni dokument

STVL – spremna tranzitna varnostna listina

MRN – enotna registrska številka deklaracije

TARIC – podatkovna zbirka dajatev in ukrepov

1 UVOD

1.1 Predstavitev problema

V sedanjem času, ko se globalno gospodarstvo vse hitreje spreminja in je najpomembnejša hitra dobava blaga od točke a do končnega uporabnika, je ključnega pomena vzpostaviti učinkovito in pregledno izvajanje carinskih postopkov. S tem poskušamo zaščititi domače gospodarstvo in zagotoviti splošno varnost.

Evropska unija si prizadeva za poenotenje in digitalizacijo carinskih postopkov, kar vključuje prenovo računalniškega sistema NCTS (New Computerised Transit System). S tem je bila v letošnjem letu uvedena nova faza sistema, in sicer faza 5, ki je v skladu s posodobitvami carinskega zakonika. To omogoča večjo sledljivost blaga in hitrejšo izmenjavo podatkov med carinskimi organi.

Namen diplomske naloge je predstaviti spremembe, ki jih je prinesla uvedba NCTS faze 5 in oceniti njihov vpliv na delo carinskega deklaranta. Ta mora poskrbeti za pravilnost tranzitnih deklaracij skladno z zakonodajo in dejanskim stanjem blaga.

V teoretičnem delu naloge bomo predstavili zgodovino in razvoj carinskih organov, pravni okvir tranzitnega postopka, strukturo NCTS sistema in glavne novosti, ki jih uvaja nova posodobitev.

V empiričnem delu pa se bomo osredotočili na praktične izzive, s katerimi se osredotočajo gospodarski subjekti in deklaranti. Poleg prikaza praktičnega primera bomo oblikovali tudi predloge za izboljšave tako računalniškega sistema, kot tudi dela deklaranta.

Zaradi uvedbe obveznega elektronskega poslovanja je tema aktualna za podjetja, ki se ukvarjajo z mednarodno trgovino. Cilj diplomske naloge je prispevati k boljšemu razumevanju sprememb in iskanju praktičnih rešitev za optimizacijo tranzitnega postopka.

1.2 Cilji naloge

Prvi cilj je boljše poznavanje tranzitnih postopkov.

Drugi cilj je spoznati razvoj tranzitnega postopka v času.

Tretji cilj je analizirati novosti, ki jih je prineslo leto 2025 ter njihov vpliv na udeležence.

Četrti cilj je praktično prikazati uporabo sistema NCTS.

1.3 Predstavitev okolja

Raziskava bo potekala v podjetju Globelink Eg Sol d. o. o. s sedežem v Škofji Loki, ki je ponudnik storitev na področju mednarodnega transporta, carinskega posredovanja in skladiščenja. Spada pod okrilje svetove skupine CWT Globelink Group.

Glavne dejavnosti podjetja so:

- pomorski, letalski in cestni transport,
- zbirni in FCL kontejnerski prevozi,
- carinsko posredovanje in svetovanje,
- logistične storitve in skladiščenje.

Podjetje nastopa kot posredni carinski zastopnik in redno sodeluje s Finančno upravo Republike Slovenije.

Ima tudi status pooblaščenega prejemnika in pošiljatelja, kar omogoča izvajanje carinskih postopkov neposredno iz svojih prostorov brez obvezne prisotnosti carinskih organov.

Poleg tega razpolaga tudi z dovoljenjem za carinsko skladišče, kar omogoča začasno skladiščenje pod carinskim nadzorom za neskupnostno blago.



*Slika 1: Predstavitev špedicije Globelink Eg Sol d. o. o.
(Globelink Eg. Sol. d. o. o., 2025)*

1.4 Predpostavke in omejitve

Predpostavke:

Sistem NCTS faza 5 je začela veljati 21. 1. 2025.

Pomembnost digitalizacije carinskih postopkov za večjo učinkovitost in varnost.

Omejitve:

Raziskava se bo omejevala le na tranzitne postopke v okviru Evropske unije in držav članic sporazuma Skupnostnega tranzita.

Raziskovalna vprašanja:

Katere so glavne spremembe, ki jih prinaša posodobitev NCTS sistema faza 5 v primerjavi s fazo 4?

Kako uvedba NCTS faze 5 vpliva na delo carinskega deklaranta?

Kako poteka komunikacija s carinskimi organi?

Je potek tranzitnega postopka hitrejši ali počasnejši?

Hipoteze:

Prva hipoteza – uvedba NCTS faze 5 je prinesla več odgovornosti in dela za carinskega deklaranta, saj je potrebno tarifiranje blaga.

Druga hipoteza – posodobitev omogoča večjo sledljivost blaga od točke a do točke b.

Tretja hipoteza – tarifiranje blaga je privedlo do več dokumentarnih in fizičnih kontrol blaga.

1.5 Metode dela

Za dosego ciljev diplomske naloge bomo uporabili analitično-deskriptivno metodo, s katero bomo preučevali obstoječo zakonodajo, strokovno literaturo in javno dostopne informacije o tranzitnih postopkih in NCTS sistemu.

Uporabljena bo tudi metoda študije primera, kjer bomo analizirali konkreten primer uporabe NCTS sistema v praksi.

Med pomembne predhodne raziskave bodo sodili dokumenti Evropske komisije o carinskem zakoniku Unije in Izvedbene uredbe. Pregledali bomo analize o učinkovitosti NCTS faze 4 in uradna poročila o uvedbi sprememb in implementaciji NCTS faze 5.

2 SPLOŠNO O CARINI

Beseda carina ima lahko več pomenov.

Carina je obvezna dajatev za vse blago, ki se uvaža na določeno carinsko območje, izvaža iz njega ali prevaža preko njega.

Je zelo močno ekonomsko politično orodje, s katerim države izvajajo cilje ekonomske politike, in to so:

- reguliranje mednarodne trgovine,
- zaščita domačih industrijskih izdelkov,
- plačilna in devizna izravnava,
- pospeševanje menjave z določenimi državami,
- izvajanje gospodarskega pritiska v določenih območjih,
- polnjenje proračuna.

Carina oziroma carinska služba je državni organ, ki nadzira in ureja pretok blaga in ljudi.

Carinske službe sodelujejo med seboj in so v EU združene v carinsko unijo. To pomeni, da lahko blago znotraj meja Unije potuje med državami članicami brez omejitev in pobiranja carinskih dajatev, s čimer se spodbuja gospodarsko sodelovanje in konkurenčnost.

Tako vse službe delujejo v skladu z veljavno carinsko zakonodajo in uporabljajo enake tarifne oznake za blago, ki se uvaža ali izvaža. Pomembno vlogo igrajo pri zaščiti potrošnikov, saj preverjajo in tudi preprečijo uvoz blaga, ki bi bilo lahko nevarno ali škodljivo tako za ljudi kot tudi za živali in okolje.

Prav tako skrbijo za varnost in sodelujejo pri boju proti organiziranemu kriminalu. S svojimi ukrepi ščitijo domače gospodarstvo, saj preprečujejo nelojalno konkurenco iz tujine in s tem varujejo interese domačih proizvajalcev.

2.1 Carina v zgodovini

Beseda carina izhaja iz latinskega izraza teloneum, ki pomeni dajatev oziroma končno plačilo.

Dajatve so se tako pojavljale že v srednjem veku. V tem času je velikokrat šlo za pobiranje mostnin ali dajatev za prehod mesta. V času cesarstev pa so bile različne dajatve, ki jih je uvedel cesar. Od tu se je nato razvila tudi slovenska beseda carina, dajatev cesarju.

V 19. stoletju se je delo carine zaradi liberalizacije menjave blaga premaknilo na meje takrat nastajajočih narodnih gospodarstev. Znotraj teh meja se je njena vloga konkretno zmanjšala oziroma celo umaknila.

Po drugi svetovni vojni so se počasi oblikovala območja z zmanjšanimi oziroma ukinjenimi carinami, kot sta na primer Evropska unija in Združeno kraljestvo.

2.1.1 Zgodovina carine v Sloveniji

Carina kot pobiranje dajatev se je na območju Slovenije prvič pojavila že v času Rimljanov, kjer so vzpostavili hierarhijo služb, in sicer upravnik, namestnik, carinski nadzornik, preglednik in računski uradnik.

Po propadu Rimskega imperija je ta služba propadla. Uvedle so se le kontrole na pomembnejših vpadnicah v mesto, kjer so pobirali prometno-tržno dajatev. Tako so lahko trgovci uporabljali le določene poti. Vse dajatve v srednjem veku so pripadale vladarju oziroma deželnemu knezu.

V času Habsburžanov so se uvedle še carine na prehod iz ene dežele v drugo in predvsem na ozemlje Beneške republike. V letu 1719 je bil izdan poseben patent, s katerim sta bili pristanišči Trst in Reka razglašeni za svobodni ozemlji. V času Marije Terezije so se uvozne zaščitne carine poviševale, medtem ko so se carine med deželami zniževale. Kasneje pa je prišlo tudi do ukinitve notranje carine.

V času Avstro-Ogrske sta bila izdana carinski in monopolni red. Takrat se je pojavila tudi besedna zveza finančna straža, ki je nadzorovala meje. Z vzponom industrijske revolucije je prišlo do ukinitve svobodnega pristanišča in s tem večje možnosti za razvoj tržaške industrije.

Po prvi svetovni vojni se je pojavilo novo carinsko območje, in sicer območje Srbije, Hrvaške in Slovenije. V tem času so se pojavile tudi zelo visoke carinske stopnje za zaščito trga. Tako je na primer Jugoslavija svoje kmetijstvo ščitila s 75 % carino na vrednost blaga.

Predhodnica današnje slovenske carine je bila carinska služba Jugoslavije, ki je bila na ozemlju Slovenije prisotna od 15. novembra do 25. junija 1991. Le-ta je sprva imela pet oddelkov: administracija, tarifni, kazenski, tehnološki in knjigovodski oddelek.

Državnemu poverjeništvu financ so bili podrejeni carinski inšpektorati, ki so nadzirali pretok pobiranja dajatev, materialno-finančno poslovanje carinarnic, odpirali nove izpostave in vodili prekrškovne postopke.

Prvi carinski zakon je začel veljati 19. oktobra 1948 in je urejal osnovne carinske institute (carinsko blago, področje, linija, obmejni pas, ukrepi carinskega nadzora). V tem času je carina izvajala predvsem evidentiranje blaga. Šele po posodobitvi carinskega zakonika leta 1959 se je natančneje opisalo naloge in pravilnik za izvajanje carinskega zakonika. V njem je bilo tudi 12 obrazcev za izvajanje carinskih postopkov.

Leta 1965 je bil sprejet še zakon o carinski tarifi, ki je spremenil in povečal pomembno vlogo carine pri carinjenju blaga. Vse spremembe na področju zakonodaje so tako privedle do potrebe za hitrejšo izgradnjo carinske mreže v večjih industrijskih središčih in usposabljanje carinskih delavcev.

V času Jugoslavije je bilo postavljenih veliko omejitev in potrebno je bilo pridobiti dovoljenja za večje uvoze. Carinjenje blaga je potekalo izključno na terminalih ali v carinskih skladiščih, kjer je bilo vse blago fizično pregledano. Obrtniki so tako imeli letno omejitev pri nabavi opreme, fizične osebe pa pri nabavi osnovnih potrošniških dobrin. Obstajala so posebna uvozno-izvozna podjetja, ki so edina imela licenco za zunanjetrgovinske posle. Z osamosvojitvijo Slovenije so ta podjetja večinoma propadla, saj je sedaj lahko vsak podjetnik sam uvažal oziroma izvažal blago.

8. oktober 1991 je bila prvič v osamosvojeni Republiki Sloveniji vzpostavljena carinska kontrola na celotnem slovenskem ozemlju; predvsem je imela pomembno vlogo na južni meji z Republiko Hrvaško. Leta 1992 sta bila uvedena še nova carinska uniforma in znak. Takrat smo se tudi včlanili v Svetovno carinsko organizacijo. Prvi slovenski zakonik je bil sprejet leta 1994 in je že bil povzet po novem evropskem zakoniku.

Leta 1996 je bil podpisan evropski sporazum o pridružitvi, ki je pomembno vplival na hitrejši prehod blaga med Republiko Slovenijo in Evropskimi skupnostmi. V letih se je pomembnost carine večala. Poleg carinskih dajatev so bili odgovorni za pobiranje trošarin; uvedel je bil sistem DDV in carina je pridobila pristojnost za pobiranje DDV pri uvozu blaga in okoljskih dajatev zaradi onesnaženosti zraka. Včlanitev v Organizacijo za preprečevanje in boj proti čezmejnemu kriminalu je predstavljala dodatno delo carinikov glede zagotavljanja varnosti in preprečevanja tihotapljenja blaga, kraje, pretovarjanje drog, finančnih prevar ...

Leta 2003 je bila izvedena reorganizacija carinske službe zaradi vstopa v Evropsko unijo in posledično ukinitve carinskih meja. Od 1. maja 2004 Republika Slovenija pripada enotnemu carinskemu območju Evropske unije.

Prelomnica za carinjenje blaga je bila uvedba avtomatiziranega izvoznega sistema SIAES leta 2007, ki je omogočal popolnoma brezpapirno poslovanje in vlaganje deklaracij tudi zunaj delovnega časa carinskih služb. Dve leti kasneje je sledila uvedba avtomatiziranega uvoznega sistema SIAIS.

Leta 2014 sta se Carinska in Davčna uprava RS združili v Finančno upravo Republike Slovenije (FURS).



Finančna uprava Republike Slovenije

Slika 2: Finančni urad Republike Slovenije
([Wikipedia](#), 2024)

2.2 Carinski organi v Republiki Sloveniji

Naloge s področja carine v Republiki Sloveniji opravlja carinska služba, ki je pod okriljem Finančne uprave RS.

Carinski del uprave se deli na:

- Generalni finančni urad Ljubljana,
- 8 območnih organizacijskih uradov, ki se ukvarjajo samo z davčnimi nalogami,
- 8 območnih organizacijskih uradov, ki opravljajo tako davčne in carinske naloge.



Slika 3: Znak slovenske carine
(Wikipedia, 2024)

2.3 Naloge carinske službe splošno in v Sloveniji

Glavne naloge carinske službe so naslednje:

- Varovanje in zaščita ljudi, družbe, okolja in gospodarstva

Carinske službe nadzorujejo blago, ki prihaja iz tretjih držav in ga ob vstopu preverjajo ter zatirajo in odstranjujejo blago, ki je nezakonito ali nevarno za okolje ali ljudi. Tako na primer preprečujejo vnos mamil, orožja, ponarejenega blaga, strupenih živil, nepravilno obdelanih živil, tihotapljenje živali ...

- Podpora konkurenčnosti slovenskega gospodarstva

Z brezpapirnim poslovanjem in raznimi poenostavitvami za večja podjetja se omogočajo veliki prihranki časa in posledično tudi denarja. Tako je možno izvozno ali uvozno izvesti postopek 24 ur na dan vse dni v letu edino v primerih, ko blago zapade v avtomatsko analizo tveganja in je potreben fizični ali samo dokumentarni pregled blaga.

- Pobiranje dajatev

Pobiranje dajatev je pomembno s stališča polnjenja slovenskega in evropskega proračuna, vendar od tega za Republiko Slovenijo ostane samo 25 %.

Poslanstvo carinskih služb je:

- zaščita finančnih interesov Unije in njenih držav članic,
- zaščita Unije pred neupravičeno in nezakonito trgovino,
- zagotovitev varnosti in varstva Unije in njenih prebivalcev ter varstva okolja,
- ohranitev ustreznega ravnotežja med carinsko kontrolo in olajševanjem zakonite trgovine.

Temeljne naloge slovenske carinske službe so:

- opravljanje carinskega, trošarinskega, davčnega in okoljskega nadzora in carinjenje blaga,
- opravljanje nadzora nad prijavo vnosa in iznosa domačih in tujih plačilnih sredstev,
- preprečevanje in odkrivanje prekrškov določenih s predpisi na področju carinjenja,
- kontrola vnosa, iznosa in tranzita blaga, za katero so predpisani posebni ukrepi zaradi varovanja zdravja ljudi, živali, varovanje kulturne dediščine,
- kontrola prehajanja oseb čez državno mejo na mejnih prehodih,
- pobiranje uvoznih in izvoznih dajatev in drugih dajatev (trošarin, okoljskih dajatev),
- zbiranje statističnih podatkov o blagovni menjavi med državami članicami EU,
- izvajanje predpisov Evropske unije in mednarodnih pogodb z delovnega področja služb.

2.4 Temeljni pojmi carinskega zakonika

Vsako področje v Republiki Sloveniji je urejeno z določenimi zakoni in predpisi.

Izjema tu ni niti carinsko področje, ki je urejeno s Carinskim zakonikom Unije, ki je bil sprejet z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o carinskem zakoniku Unije.

Ta zakonik podrobneje opredeljujeta Delegirana uredba Komisije (EU) št. 2015/2446 in Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 2015/2447.

V uradnih dokumentih je tako določeno delovanje carinskih sistemov: obvezna elektronska izmenjava in shranjevanje podatkov, opisi vseh postopkov in potrebne dokumentacije, oprostitve carin, carinska tarifa in nomenklatura in potrebni obrazci.

CARINSKO OBMOČJE je območje, kjer se enotno uporabljajo carinski predpisi Skupnosti. To pomeni, da se vse blago obravnava po točno določenih pravilih.

CARINSKI ORGAN pomeni carinsko upravo oziroma službo, ki deluje po predpisih carinske zakonodaje.

UNIJSKO BLAGO – blago, ki je v celoti pridobljeno na carinskem območju Unije in ne vsebuje blaga z ozemlja zunaj carinskega območja Unije. Lahko je izdelano tudi iz blaga iz tretjih držav, ki je bilo sproščeno v prost promet.

NEUNIJSKO BLAGO – vse blago, ki je iz tretjih držav ali pa je zapustilo območje Unije. Zanj je predviden tudi carinski nadzor.

CARINSKI NADZOR so splošni ukrepi oziroma dejanja carinskih organov za zagotovitev spoštovanja vseh carinskih predpisov.

CARINSKA KONTROLA je pregledovanje blaga, jemanje vzorcev, preverjanje pravilnosti v deklaraciji, preverjanje pristnosti in veljavnosti pripadajočih dokumentov, pregledovanje prevoznih sredstev, pregledovanje evidenc gospodarskih subjektov, opravljanje poizvedb.

CARINSKI POSTOPKI – vse blago uvoženo na območje Unije mora biti predloženo v določen carinski postopek in zanj vložiti carinsko deklaracijo. Postopki so sprostitev v prost promet, posebni postopki ali izvoz.

CARINSKA DEKLARACIJA je dejanje, v katerem deklarant na predpisan način in v pravilni obliki navede, da želi dati blago v določen carinski postopek.

DEKLARANT je oseba, ki vloži carinsko deklaracijo v svojem imenu ali v imenu osebe, ki ga je pooblastila za carinske dolžnosti.

CARINSKI DOLG pomeni obveznost plačila zneska uvozne ali izvozne dajatve, ki je nastala v skladu z veljavno carinsko zakonodajo.

PREVOZNIK je oseba, ki vnese blago ali prevzame odgovornost za prevoz blaga na carinsko območje Unije.

BLAGO je premična stvar, ki je v oblasti neke osebe ter jo je mogoče uvrstiti v tarifo, s čimer zapade pod dajatve in posledično pod ukrepe trgovinske politike.

PREDLOŽITEV BLAGA pomeni sporočilo carinskim organom, kje se uvozno ali izvozno blago nahaja.

TARIC je integrirana tarifa Unije. To je v bistvu podatkovna zbirka vseh ukrepov glede carinske, trgovinske in kmetijske zakonodaje. Predstavlja desetmestno številčno oznako.

CARINSKI URAD je vsak urad, v katerem se opravljajo carinske formalnosti.

PREPUSTITEV BLAGA je dejanje, s katerim carinski organi zaključijo carinski postopek in prepustijo blago za namene uporabe. Šele takrat lahko imetnik začne uporabljati blago.

3 TRANZITNI POSTOPKI V SKUPNOSTI

3.1 Pojem in namen tranzitnega postopka

Tranzit je carinski postopek, ki omogoča prevoz neunijskega blaga znotraj carinskega območja Unije, ne da bi bilo potrebno zanj plačati carinske, trošarinske dajatve ter DDV in ne da bi bili uporabljeni ukrepi trgovinske politike.

Blago tako potuje pod carinskim nadzorom od točke A v Uniji do končnega namembnega kraja, kjer se nato tranzitni postopek zaključi in uredijo se uvozne carinske formalnosti in davčne obveznosti.

Postopek vodijo carinske uprave preko carinskih uradov odhoda, carinskih uradov tranzita, namembnih carinskih uradov in carinskih uradov zavarovanja.

Tranzitni postopek se prične na carinskem uradu odhoda, ko gospodarski subjekt predloži tranzitno deklaracijo in s tem zaprosi za vključitev blaga v tranzitni postopek. Gospodarski subjekt nato postane imetnik postopka in hkrati dolžnik morebitnega carinskega dolga. Pri tem je potrebno predložiti tudi zavarovanje dolga za primer nepravilnosti postopka.

Ko je blago prepuščeno v tranzitni postopek, mora gospodarski subjekt v predpisanem roku predložiti nepoškodovano blago namembnemu carinskemu uradu skupaj s tranzitno deklaracijo.

Ta nato zaključi tranzitni postopek, s čimer se sprostí tudi morebitni carinski dolg. Vse informacije potekajo preko informacijskega sistema NCTS.

Glavni namen tranzitnega postopka je zmanjšanje administracije in stroškov, ki bi nastali v nasprotnem primeru, kjer bi bilo potrebno na vsakem mejnem prehodu v drugo državo urediti upravne postopke.

Skupni tranzitni postopek temelji na Konvenciji o skupnem tranzitnem postopku (Konvencija STP) in Konvenciji o poenostavitvi formalnosti v blagovni trgovini. Pogodbenice Konvencije STP so poleg Evropske unije še Islandija, Lihtenštajn, Makedonija, Norveška, Srbija, Švica in Turčija.

To pomeni, da blago lahko potuje tudi preko teh držav s tranzitnim dokumentom in ob vstopu v državo ni potrebno uvozno cariniti.

3.2 Pravne podlage za tranzitni postopek

- Carinski zakonik Unije (Uredba (EU) št. 952/2013).
- Delegirana uredba (Uredba (EU) 2015/2446).
- Delegirana uredba o prehodnih ukrepih (Uredba (EU) 2016/341).
- Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/341 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 952/2013.
- Izvedbena uredba (Uredba (EU) 2015/2447).
- Zakon o ratifikaciji Konvencije o skupnem tranzitnem postopku.
- Zakon o splošnem upravnem postopku Uradni list RS, št. 24/06.
- Uredba o določitvi finančnih uradov Finančne uprave Republike Slovenije, Uradni list RS, št. 57/2014.
- Pravilnik o izpolnjevanju carinske deklaracije, elektronskem poslovanju s Finančno upravo Republike Slovenije in o drugih obrazcih, ki se uporabljajo pri izvajanju carinskih formalnosti Uradni list RS, št. 14/23.

3.3 Vrste tranzitnih postopkov

Poznamo več vrst tranzitnih postopkov:

- Postopek tranzita Unije.
- Skupni tranzitni postopek.
- TIR – za mednarodni cestni promet.
- Zvezek ATA.
- Renski manifest – za vodni promet.
- Paketna pošta.

Glede na carinski status blaga nato delimo še naslednje:

- T1 – prevoz neunijskega blaga z opustitvijo ukrepov, ki se uporabljajo za uvoz blaga.
- T2 – prevoz unijskega blaga.

3.3.1 Postopek tranzita unije

Postopek tranzita Unije omogoča prevoz blaga med državami članicami Evropske unije, Andoro in San Marinom. Tako udeležencem v postopku ni potrebno ob vsakem prestopu meje plačati uvoznih dajatev.

3.3.2 Skupni tranzitni postopek – konvencija o skupnem tranzitu

Skupni tranzitni postopek se razlikuje glede na zakonsko podlago. Ureja ga Konvencija o skupnem tranzitu. Omogoča prehod blaga brez plačila dajatev med državami Evropske unije in pogodbenicami konvencije z vložitvijo samo ene tranzitne deklaracije.

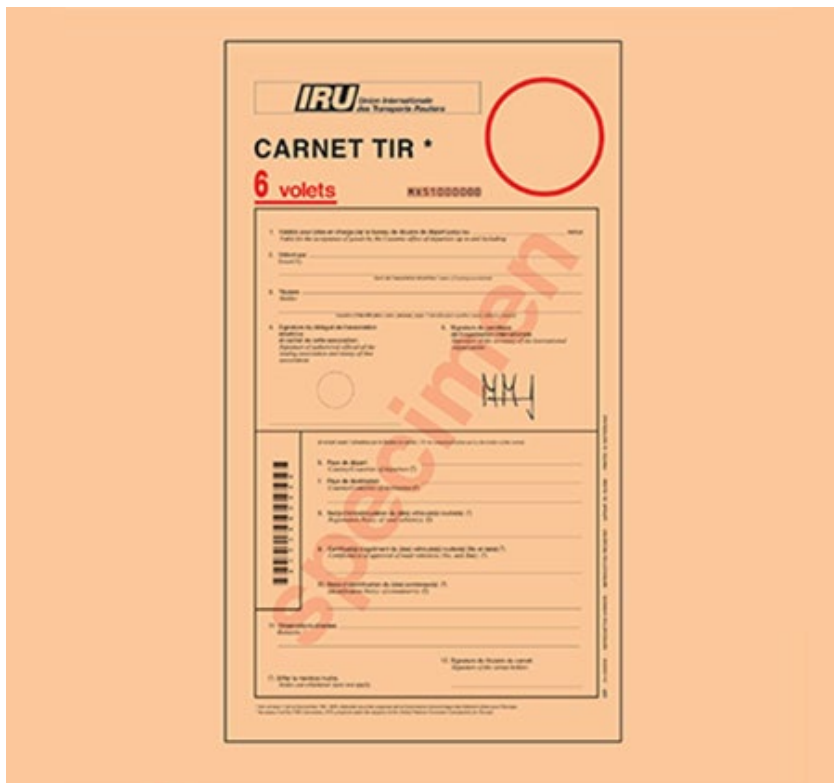
Sem spadajo Islandija, Švica, Norveška, Severna Makedonija, Srbija, Turčija, Ukrajina in Združeno kraljestvo.

3.3.3 Postopek TIR

Podlaga za postopek TIR je Konvencija TIR, sprejeta leta 1975. Postopek se uporablja za prevoze s cestnimi vozili od enega carinskega urada odhoda do enega ali več namembnih carinskih uradov.

Prevoz lahko izvaja le prevoznik, ki je pridobil dovoljenje s strani carine za prevoz blaga z zvezkom TIR ter je vozilo ali zabojnik zaprto s carinsko oznako.

Dajatve in davki so v tem primeru zavarovani z verigo mednarodno veljavnih zavarovanj.



Slika 4: Obrazec TIR
(Giz intertransport, 2025)

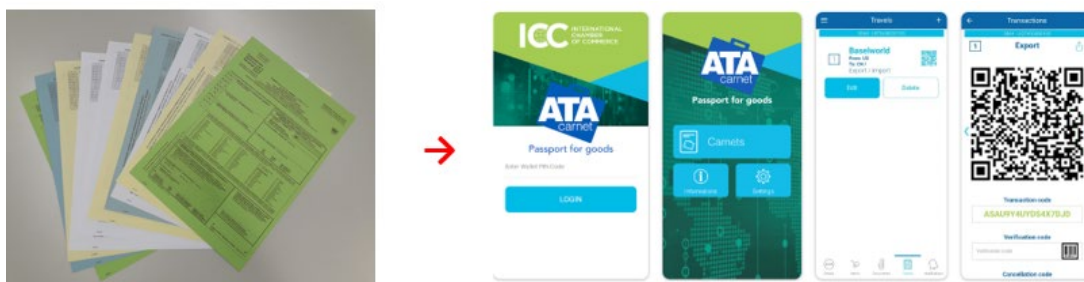
3.3.4 ATA Karnet (začasni uvoz)

Postopek se uporablja za prevoz različnega blaga po območju Unije, vendar gre tu le za začasni uvoz ali izvoz. Torej se blago na koncu uporabe vrne v svojo prvotno državo. Namenjen je za blago, kot so na primer vzorci, reklamni material, predstavitevno blago, blago za uporabo na sejnih ali razstavah.

Zvezek ATA v Sloveniji izdaja Gospodarska zbornica Slovenije. Postopek se je digitaliziral in fizična oblika zvezka se postopoma ukinja.

Na vsakem carinskem uradu odhoda ali vstopa v Unijo morajo carinski organi iztrgati tranzitni kupon, izpolniti polje H in na ustreznem talonu za tranzit izpolniti svoje podatke.

Na namembnem carinskem uradu prav tako iztrgajo tranzitni kupon, potrdijo polje H in poleg tega izpolnijo še potrdilo o zaključku postopka. Kupon pošljejo nazaj carinskemu uradu napisanem na prvem kuponu.



*Slika 5: Fizični zvezek ATA in elektronska oblika
(GIZ, 2025)*

3.3.5 Paketna pošta

Poenostavljen tranzitni postopek v okviru poštnih pošilk lahko uporabljajo le upravičenci UPU – imenovani izvajalec poštnih storitev, ki se določi v skladu z nacionalno zakonodajo.

Vsak paket, ki vsebuje neunijsko blago, mora biti označen z rumeno nalepko in prav tako tudi tovarni list.

3.4 Vloge udeležencev, zavarovanje carinskega dolga

Ko je blago dano v tranzitni postopek, se začasno opusti plačilo carin in drugih dajatev. Carinski zakon zahteva kot zagotovilo za plačilo dajatev za primer, ko se postopek ne bi pravilno zaključil in bi nastal carinski dolg, da imetnik postopka predloži zavarovanje.

Poznamo več vrst zavarovanj:

- v obliki gotovinskega pologa,
- zavarovanje preko garanta,
- posamezno zavarovanje, ki krije le eno tranzitno deklaracijo,
- splošno oziroma skupno zavarovanje, za katerega je potrebno posebno dovoljenje.

Garant je lahko fizična ali pravna oseba, ki ima sedež na območju Unije in je pridobil posebno dovoljenje s strani carinskih organov za predložitev zavarovanja

3.4.1 Oprostitev zavarovanja

Pri postopkih je možna tudi oprostitev zavarovanja v naslednjih primerih:

- ko se blago prevaža po Renu ali reki Donavi,
- ko se blago, prenaša po transportnih napeljavah,
- ko je blago dano v skupni tranzitni postopek z uporabo prevozne listine za zračni in pomorski prevoz,
- če je oseba, ki lahko postane dolžnik, državni organ ali mednarodna organizacija,
- ko ima oseba posebno dovoljenje za oprostitev zavarovanja.

3.4.2 Carinski dolg

Carinski dolg lahko nastane v primeru neizpolnjevanja obveznosti, ki so povezane z neunijskim blagom.

Tako na primer dolg nastane ob nezakonitem vnosom blaga na carinsko območje Unije, nezakoniti odstranitvi blaga izpod carinskega nadzora ali neizpolnjevanja obveznosti in pogojev, to je lahko kraja blaga iz carinskega skladišča ali nezaključen tranzitni postopek.

Pri vsem tem je pomemben tudi kraj nastanka carinskega dolga, saj je od tega odvisno, katera država članica je pristojna za obračun dolga. Dolg nastane na kraju, kjer se je vložila carinska deklaracija ali kjer se je zgodil dogodek, ki je povzročil nastanek dolga.

V primeru nezaključene tranzitne deklaracije, kjer ni mogoče določiti kraja nastanka dolga, je odgovoren tisti, ki je dal blago v postopek.

Zavarovanje se predloži kot instrument zavarovanja. To so lahko:

- bančna garancija, ki jo izda banka (obvezen obrazec – izjava poroka),
- garantno pismo, ki ga izda zavarovalnica (obvezen obrazec – izjava poroka),
- gotovinski polog.

Carinski organ določi višino zneska zavarovanja, ki je enaka višini znesku uvoznih dajatev za določeno blago. Če tega zneska ni mogoče določiti, se določi glede na najvišji znesek uvoznih dajatev, ki bodo lahko nastale.

Carinski dolžnik lahko za namene zavarovanja vloži zahtevek za izdajo dovoljenja za splošno zavarovanje, ki krije carinski dolg za več carinskih postopkov ali deklaracij. Tu se določi znesek zavarovanja v višini, ki v vsakem trenutku omogoča pokritje carinskega dolga.

Dovoljenje se izda v Novi Gorici pod pogoji, da ima podjetje sedež na carinskem območju Unije, dosega AEO merila (posluje brez hujših kršitev carinske zakonodaje in davčnih obveznosti), je redni uporabnik carinskih postopkov in izpolnjuje praktične standarde usposobljenosti oziroma poklicne kvalifikacije

Carinski dolg se obračuna s carinsko deklaracijo ali na obrazcu za obračun dajatev ali z določbo, ki jo izda pristojni carinski organ.

3.4.3 Carinski dolžnik

Carinski dolžnik je oseba, ki je dolžna plačati carinski dolg. Če za isti dolg obstaja več dolžnikov, so ti solidarno zavezani plačilu.

To pomeni, da lahko carinski organi od kogarkoli od dolžnikov zahtevajo poplačilo celotnega dolga. Ko je dolg plačan, so vsi dolžniki prosti svojih obveznosti.

V primeru neizpolnjevanja pogojev in obveznosti je carinski dolžnik odvisen od razloga nastanka dolga, ki je lahko:

- oseba, ki bi morala izpolniti zahtevane obveznosti,
- oseba, ki je sodelovala pri dejanju, zaradi katerega obveznost ni bila izpolnjena,
- oseba, ki je pridobila ali imela zadevno blago in bi se morala zavedati obveznosti,
- oseba, ki bi morala izpolniti zahtevane pogoje.

3.4.4 Status pooblaščenega prejemnika in pošiljatelja

Status pooblaščenega prejemnika je dovoljenje, ki ga lahko pridobi gospodarski subjekt, kar mu omogoča, da blaga v tranzitnem postopku ni potrebno predložiti namembnemu uradu na pregled.

Status pooblaščenega pošiljatelja prav tako omogoča gospodarskemu subjektu, da izdaja skupne tranzitne deklaracije brez obveze predložiti blago in ustrezne tranzitne deklaracije uradu odhoda.

Gospodarski subjekt mora vložiti zahtevek na Finančni urad Celje, ki po preverjanju izpolnjevanja pogojev izda dovoljenje s številko, ki jo je potrebno vpisovati v tranzitne deklaracije.

Osnovni pogoji za pridobitev so, da je gospodarski subjekt registriran v Uniji, redno uporablja skupni tranzitni postopek, tudi redno prejema in pošilja tranzitno blago ter lahko zagotovi pravilnost postopka in izpolni vse obveznosti. Poleg tega mora imeti še dovoljenje za uporabo skupnega zavarovanja.

Pridobljeni status pooblaščenega pošiljatelja oziroma prejemnika omogoča hitrejšo manipulacijo in pretok blaga. V tem primeru deklarant, ki vlaga tranzitno deklaracijo, prevzame večjo odgovornost, da je celotna deklaracija izpolnjena po pravilih in se dokumentacija ujema z blagom.

Deklaraciji določi zadnji rok za zaključek in jo vloži preko računalniškega sistema. Ta avtomatsko izvede analizo tveganja in v primeru, če ni nič sporno, je deklaracija v 15 minutah prepuščena v tranzit.

4 NCTS- RAČUNALNIŠKI TRANZITNI SISTEM

4.1 Razvoj in delovanje sistema

Danes vsi tranzitni postopki potekajo preko dobro razvitega računalniškega sistema NCTS (New Computerised Transit System), ki omogoča upravljanje in nadzorovanje tranzitnih postopkov v vseh članicah Evropske unije in skupnega tranzita.

Razlog za uvedbo in posodabljanje NCTS računalniškega sistema je nenehno prilagajanje potrebam vse hitrejšega in prožnejšega trgovanja ter težnja k popolnoma brezpapirnemu poslovanju.

4.1.1 Zgodovina in razvoj

Zaradi razkrivanja s strani Evropske komisije, vse večjega števila goljufij in pritožb s strani špediterjev in transportnih podjetij na počasnost papirnega poslovanja se je postopoma pričelo uvajanje NCTS sistema.

Sistem je bil prvič uveden leta 2004; vanj se je še istega leta vključila tudi Slovenija. Sistem je bil objavljen v več fazah in postopoma.

Med pomembnejšimi fazami so faza 3, v kateri je bilo omogočeno elektronsko spremljanje in pošiljanje sporočil. Tako je bilo omogočeno upravljanje z garancijskim sistemom in možnost poizvedbe o pooblaščenem prejemniku pri uradu odhoda ter je vključevala poizvedovalne postopke.

Druga, pomembnejša faza je bila faza 4. V tej fazi je bil uveden drugačen postopek poizvedovanja. Poizvedovalni postopek se prične na uradu odhoda najkasneje 7. dan po preteku roka za zaključek tranzitnega postopka oziroma za predložitev blaga namembnemu carinskemu uradu. Postopek poizvedbe v Sloveniji prične Oddelek za tranzit pri Carinskem uradu Nova Gorica. Vsa komunikacija poteka preko elektronskih sporočil.

Trenutno je v uporabi faza 5, v kateri je ena pomembnejših novosti vnašanje 6-mestne oznake harmoniziranega sistema (HS kode) in v primeru tranzitne deklaracije, namenjene v države skupnostnega tranzita, vpis urada izstopa. S tem je zagotovljeno statistično zbiranje podatkov, katera prevozna sredstva bodo prisotna na katerem mejnem prehodu.

V teku pa je že pripravljanje na izvedbo faze 6, ki naj bi se zgodila v septembru 2025. Vsebovala bo posebne zahteve za podatke o varnosti in zaščiti v carinskih tranzitnih deklaracijah.

4.1.2 Namen sistema

Program omogoča izmenjavanje sporočil med gospodarskimi subjekti in carino, med carinskimi uradi ene države in med nacionalnimi carinskimi upravami in s Komisijo.

Prav iz tega lahko izhajamo, da je namen sistema učinkovito in hitro zagotavljanje prehoda informacij o blagu z enega carinskega urada do drugega in ob tem preprečevanje goljufij ter zagotavljanje maksimalne varnosti.

Omogočena je avtomatska primerjava podatkov in v primeru odsotnosti prispetja blaga na namembno lokacijo je avtomatsko sprožen postopek poizvedbe.

Pomembnejše naloge sistema so:

- ročni vnos tranzitnih deklaracij,
- spremljanje in usmerjanje procesov na uradih odhoda, tranzita in namembnem uradu,
- tiskanje potrebnih obrazcev,
- nacionalno izmenjavanje sporočil,
- izmenjavanje sporočil z deklaranti,
- preverjanje varnostnih in varstvenih zahtev,
- izvajanje postopka poizvedb in izterjav,
- sprejemanje in vnos e-prilog.

4.1.3 Postopki pri posameznih uradih

V tranzitni postopek se lahko predloži blago, ki se odpremi oziroma prevaža z enim prevoznim sredstvom, ki je lahko cestno vozilo z enim ali več priklopniki, sklop povezanih železniških vagonov ali plovila, ki tvorijo eno verigo.

Vozilo lahko natovarja blago na več carinskih uradih odhoda, vendar pa je potrebno na vsakem uradu vložiti svojo tranzitno deklaracijo za blago, ki je bilo natovorjeno.

Ko je blago natovorjeno na vozilo, deklarant izpolni tranzitno deklaracijo po predpisanem postopku z vsemi zahtevanimi podatki in pošlje deklaracijo v obdelavo.

Carinski urad preveri deklaracijo oziroma to opravi že avtomatiziran sistem. Če ni zaznanih napak ali kakršnekoli nevarnosti glede blaga, je deklaracija prepuščena in s tem je dovoljena odprema pošiljke.

Deklarant natisne papirno verzijo obrazca STVL (spremna tranzitna/varnostna deklaracija) in jo preda vozniku. V tem času se preko sistema pošlje sporočilo na namembni urad, s katerim se napove prihod pošiljke.

Ko voznik prispe na končno destinacijo, predloži blago in tranzitno deklaracijo. Po opravljeni kontroli namembni urad pošlje elektronsko sporočilo nazaj uradu odhoda.

V primeru, ko se vsi podatki ujemajo, se tranzitni postopek zaključí.

V nadaljevanju bodo podrobneje opisani postopki pri posameznih uradih.

Urad odhoda

Pri uradu odhoda deklarant predloži blago v tranzitni postopek, ko je to natovorjeno na vozilo. To opravi tako, da v sistem NCTS vpiše deklaracijo z vsemi zahtevanimi podatki.

Vpisati mora namembni carinski urad, naziv in naslov pošiljatelja in prejemnika, registrsko število vozila, vrednost blaga, število kolijev in bruto težo, opis blaga ter vpisati listine, ki bodo spremljale samo blago.

V primeru pooblaščenega pošiljatelja se vpiše še predvideni rok z zaključek tranzita.

Sistem nato že avtomatsko preveri pravilnost vnosa podatkov in če je obrazec pravilno izpolnjen, se preko elektronskega sporočila pošlje podatke uradu v preverjanje. Že na tem koraku se generira številka MRN, ki omogoča sledenje.

Carinski urad nato preveri vse prevozne in druge listine ter veljavnost zavarovanja.

Ko je kontrola opravljena, se blago prepusti v tranzit.

Deklarant nato natisne obrazec STVL in ga preda vozniku.

Urad tranzita

V primeru tranzitnega postopka z državami skupnega tranzita pošiljka potuje preko mejnega prehoda.

Tu carinski urad tranzita evidentira prehod na osnovi MRN številke, ki jo vnese v sistem in s tem se avtomatično pošlje elektronsko sporočilo o prehodu meje na carinski urad odhoda.

Na uradu tranzita se ne preverja blaga in listin ter se jih tudi ne zadrži.

Namembni urad

Ko vozilo prispe na namembno lokacijo, mora prejemnik ali špediter najaviti tranzitno deklaracijo v sistem. S tem se pošlje elektronsko sporočilo na carinski namembni urad, ki preveri ujemanje podatkov. Lahko opravi tudi fizični pregled pošiljke.

Če se vse ujema, carinski urad zaključí tranzitni postopek in pošlje elektronsko sporočilo predlagatelju blaga o sprostitev blaga.

S tem se sprostí zavarovanje imetnika postopka.

4.1.4 Zaključek postopka

Da je tranzitni postopek pravilno zaključen, mora biti blago fizično predloženo namembnemu uradu v predpisanem roku; prav tako je potrebno predložiti tudi vse spremne dokumente.

Blago mora biti nedotaknjeno, saj lahko v nasprotnem primeru nastane carinski dolg. Ta lahko nastane tudi v primeru poškodovanih ali odstranjenih carinskih oznak (plomb).

Po vseh opravljenih kontrolah, ki jih izvede carinski urad, se postopek zaključi in s tem tudi vse obveznosti imetnika tranzitnega postopka. Na tem mestu carinski dolg ne more več nastati.

V primeru, ko je tranzitni postopek končan na drugem namembnem uradu, lahko glavni imetnik postopka predloži dokaze oziroma dokazilo o zaključku postopka uradu odhoda, da temu ni potrebno poizvedovati.

4.1.5 Nezaključenost postopka

V primeru, če carinski organi ne pridobijo informacije o prejetju blaga oziroma predložitvi blaga pri namembnem uradu v predvidenem roku za zaključek, se prične postopek poizvedbe. To se načeloma prične v roku šestih dni po roku zaključka.

Carinski organ najprej stopi v stik z imetnikom postopka, ki lahko predloži alternativna dokazila o predložitvi blaga namembnemu uradu. To so lahko potrjeni CMR s strani prejemnika, uvozna deklaracija ali prevzemna listina.

Na podlagi le-teh se lahko nadaljuje postopek poizvedbe ali zaključi postopek tranzita.

V primeru, če dokazil ni možno pridobiti, se urad odhoda obrne na namembni carinski urad s sporočilom IE142 Zahtevek za poizvedbo, ki mora nato v 28 dneh poslati odgovor.

Če se v tem času ugotovi, da blago ni bilo predloženo carinskim organom, se prične postopek za plačilo carinskega dolga. V tem primeru je za plačilo odgovoren imetnik postopka, razen če lahko dokaže, da je storil vse v njegovi moči, da bi se obveznosti tranzitnega postopka izpolnile.

V tem primeru se plačilo carinskega dolga zahteva od prejemnika. Tako carinski organi namembnega urada sporočijo odhodnemu uradu z odgovorom o poizvedbi s sporočilom Zahtevek za izterjavo v namembnem kraju.

Pristojni urad za poizvedbe in izterjave na uradu odhoda

Kadar namembni urad ne pridobi obvestila o prispetju blaga v določenem roku, zapisanem na tranzitni deklaraciji, začne urad za poizvedbe postopek poizvedbe.

Urad odhoda pošlje poizvedbo imetniku postopka, ki mora v roku 28 dni predložiti odgovor. Kadar informacije imetnika ne zadoščajo za zaključek postopka, a so dovolj za nadaljevanje poizvedbenega postopka, urad odhoda pošlje sporočilo zadevnemu carinskemu uradu.

V primeru, če ni dovolj podlage za zaključek tranzitnega postopka ali je bila ugotovljena goljufija, se začne postopek izterjave, pri čemer je status tranzitne deklaracije spremenjen v status 'v izterjavi', ko je razrešeno pa v status 'izterjava zaključena'.

4.1.6 Carinske oznake

Carinske oznake oziroma krajše, plombe, omogočajo lažjo identifikacijo blaga in varnejšo premikanje blaga iz točke a do točke b. pomembne so predvsem s stališča, ko prevažamo vrednejše blago in je možnost kraje povečana.

Carinske oznake se ne smejo odstraniti brez odobritve pristojnih organov (pri pooblaščenem prejemniku je potrebno počakati na dovoljenje za raztovor).

V primeru, če je na enem prevoznem sredstvu več pošiljk za različne namembne urade, je potrebno ob raztovoru namestiti nove carinske oznake ter jih vpisati v spremno tranzitno deklaracijo.

Obstajata dva načina nameščanja plomb:

- na tovorno vozilo ali kontejner ali
- na posamezen tovorek.

Carinske oznake morajo imeti individualno identifikacijsko številko in jih je mogoče varno namestiti ter ostanejo nepoškodovane ob običajni uporabi; takoj je opazno nedovoljeno odpiranje oziroma poškodovanje plombe.



*Slika 6: Primer carinske plombe
(Bednorz GmbH, 2025)*

4.1.7 Prednosti in izzivi sistema

Glavne prednosti sistema NCTS so:

- zmanjšanje možnosti goljufij,
- ukinjanje papirnega poslovanja,
- omogočanje hitrejšega poteka postopkov,
- omogočanje večjega nadzora nad pošiljkami,
- večji nadzor nad gibanjem blaga in zaključenostjo postopkov,
- zmanjšanje stroškov,
- elektronska povezanost vseh carinskih uradov,
- hitrejši pretok blaga.

Slabosti oziroma izziv sistema NCTS:

-
- težave v povezavi,
- težave s strežniki,
- težave z bazami podatkov,
- zahtevno usposabljanje zaposlenih.

4.1.8 Novosti sistema NCTS v letu 2025

V letu 2025 se je izvedla posodobitev sistema NCTS v fazo 5. Ta omogoča usklajevanje z novimi zahtevami carinskega zakonika Unije.

Sedaj je zajeto evidentiranje posebnih dogodkov na poti. Prav tako so bili dodatno razviti vmesniki z drugimi sistemi, kot so nacionalni sistem za analizo tveganja, sistemi gospodarskih subjektov, sistemi carinskih odločb, avtomatizirani izvozni sistem, sistem TARIC in sistem nadzora uvoza.

S septembrom se bo izvedla še posodobitev s fazo 6, kjer bo večja osredotočenost na zahtevanje podrobnejših podatkov o blagu za zagotavljanje varnosti in zaščitenje držav Unije, Norveške in Švice.

Možni bosta dve izvedbi, in sicer opt-in in opt-out. V primeru opt-in bosta sistema ICS2 (sistem nadzora uvoza) in NCTS povezana ter bodo gospodarski subjekti vložili le eno izjavo. V primeru opt-out ta povezava ni omogočena in je potrebno vložiti dve ločeni izjavi.

4.1.9 Cilji faze 5 in njene spremembe

Glavni cilj NCTS faze 5 je uskladiti obstoječi vseevropski sistem NCTS z novim carinskim zakonikom Unije.

Prav tako je cilj omogočiti neprekinjeno delovanje sistema za standardno tranzitno deklaracijo, za poenostavljene postopke ob odhodu (pooblaščen pošiljatelj), za spremembe in razveljavitve, za postopek poizvedb in izterjatev ter za pošiljanje poslovnih statističnih podatkov.

Glavna sprememba je v napovedovanju blaga na ravni pošiljke za hišo, kar omogoča boljšo sledljivost in vključuje več podrobnosti. Struktura sistema je sestavljena iz štirih ravni, in sicer raven napovedi, raven glavne pošiljke, raven hišne pošiljke in raven blaga v hišni pošiljki.

Druga večja sprememba je tudi uvedba urada za carinsko registracijo incidentov. Funkcija omogoča poročanje o incidentu v realnem času neposredno najbližjemu carinskemu uradu, kar poenostavi postopek in zmanjša zamude.

Tretja sprememba je boljša povezanost sistema izvoznega postopka in tranzitnega postopka, s čimer se je poenostavilo delovanje.

Četrta sprememba pa je to, da je lahko tranzitna deklaracija vložena pred predstavitvijo blaga, in sicer 30 dni pred dejanskim gibanjem blaga. Vse to omogoča boljše načrtovanje in usklajevanje tranzitnih operacij.

Peta sprememba je podrobnejše opisovanje in tarifiranje blaga glede na prodajni račun.

4.1.10 Primerjava NCTS faze 4 in faze 5

Ena od večjih novosti je vložitev tranzitne deklaracije pred predložitvijo blaga carinskemu uradu odhoda. To v predhodni fazi 4 še ni bilo omogočeno.

Deklaracijo je možno vložiti 30 dni pred odpremo. Po tem času se v primeru, če blago ni bilo predloženo carinskim organom, deklaracija prestavi v status 'zavrnjeno'. V primeru veljavne deklaracije pa se le-ta prestavi v status 'predhodno vloženo'.

V primeru morebitne kontrole je vložnik deklaracije obveščen z elektronskim sporočilom IE060.

V vsem času do predložitve blaga je možno še dopolnjevati deklaracijo; to vložnik stori s pošiljanjem elektronskega sporočila IE013. Dopolnitev je lahko zavrnjena (sporočilo IE056) ali pa sprejeta (IE056).

Deklaracijo je možno tudi razveljaviti, in sicer preko zahtevka za razveljavitev, kjer je potrebno vpisati razlog za umik. Če je zahtevek sprejet in veljaven, se deklaracija samodejno prestavi v stanje Razveljavljeno. Če zahtevek ni sprejet, vložnik prejme sporočilo o zavrnitvi zahtevka in deklaracija ostane na statusu 'predhodno vloženo'.

Ko je blago pripravljeno, vložnik predloži blago v postopek s sporočilom IE170.

V tem primeru se deklaracija prestavi v status 'sprejeto' in sistem generira MRN številko.

Novost v fazi 5 je tudi popravljanje deklaracije, kar v predhodni fazi ni bilo mogoče. Deklaracijo je možno dopolniti ali popraviti, vendar samo v statusu 'sprejeto'. Ko je deklaracija v statusu 'prepuščeno', v tranzitni postopek popravek ni več možen; prav tako le-ta ni možen v statusu 'v kontroli'.

Po prepustitvi deklaracije v tranzitni postopek se lahko deklaracijo tudi razveljavi. Postopek ostaja isti kot v fazi 4. Za to je potrebno spisati zahtevek v papirni obliki, obrazložiti razlog za umik deklaracije in ga poslati carinskemu uradu odhoda skupaj s podporno dokumentacijo, ki v primeru veljavnega zahtevka v sistemu spremeni status deklaracije v status 'razveljavitev deklaracije sprejeta'.

Za primer kontrole in naknadne poizvedbe je bil dodan zavihek e-prilog, v katerega je možno naložiti vso spremeno dokumentacijo, s čimer je komunikacija med vložnikom in carinskimi organi omogočena preko NCTS aplikacije in ne več preko elektronske pošte kot predhodno. S tem je zagotovljena večja preglednost, saj se dokumentacija arhivira in jo ima carinski organ vedno na voljo.

Na namembnem uradu v primeru, ko carinski organi odkrijejo večja neskladja pri pregledu dokumentacije in blaga, deklaracija ni zaključena, dokler se ne razreši

neskladij. Namembni urad z elektronskim sporočilom IE018 obvesti urad odhoda o rezultatih kontrole. Deklaracija se na uradu odhoda prestavi v status 'v reševanju'; vložnik ob tem prejme obvestilo IE019 o neskladjih.

Ko so neskladja razrešena, urad odhoda pošlje namembnemu uradu obvestilo o zaključku tranzitnega postopka, s čimer se deklaracija na uradu odhoda prestavi v stanje 'zaključeno', na namembnem uradu pa v stanje 'prepuščeno'. Če neskladja ni možno razrešiti, sledi postopek izterjave.

Druga pomembnejša posodobitev v primerjavi s fazo 4 je vzpostavitev Urada za vnos izrednih dogodkov.

Izredni dogodki so:

- če je prevoznik odstopil od načrta poti iz razlogov, na katere ni imel vpliva,
- če so se med prevozom poškodovale carinske oznake,
- pretovor blaga iz enega na drugo prevozno sredstvo v primeru prometne nesreče,
- primer izrednega dogodka, ki vpliva na to, da imetnik postopka ali prevoznik ne more izpolniti svojih obveznosti.

Prevoznik je v primeru izrednega dogodka dolžan nemudoma predložiti blago in MRN tranzitne deklaracije najbližjemu carinskemu uradu, kjer je prevozno sredstvo. Carinski urad vnosa izrednih dogodkov nato določi, ali lahko pošiljka nadaljuje pot ali ne.

Pri tem poteka komunikacija med uradom vnosa izrednih dogodkov in uradom odhoda. Če je z urada odhoda povrnjena informacija, da je tranzit že zaključen ali neveljaven ali v postopku izterjave, se informacije o dogodku ne vnesejo. V nasprotnem primeru se vnesejo informacije o dogodku, ki jih prejmejo urad odhoda in vsi vpleteni uradi. V primeru, če pošiljki ni dovoljeno nadaljevanje poti, se tranzitni postopek zaključi na uradu vnosa izrednih dogodkov. V predhodni fazi je moral vložnik sam vnesti izredne dogodke in se dogovoriti s carinskimi organi urada odhoda.

Pomembna novost je tudi v primeru uporabe spremne tranzitne/varnostne listine, ki z uvedbo faze 5 ni več obvezna v papirni obliki, saj zadostuje že predložitev glavne referenčne številke (številka MRN).

V primeru nedelovanja sistema carinski organi sprejmejo tranzitno deklaracijo tudi v papirni obliki oziroma se uporabi pomožni postopek.

Tretja konkretnjša sprememba pa je v vnosu podatkov v postavki. Sedaj je dodano polje, v katerega je potrebno navesti šestmestno oznako harmoniziranega sistema (HS) iz podatkovne zbirke Taric. Tako je potrebno vse blago na fakturi ustrezno tarifirati oziroma mu določiti HS kodo. Tako na primer moramo v primeru desetih

različnih vrst blaga oziroma predmetov navesti 10 postavk, vsako s svojo tarifno oznako.

Četrta pomembnejša sprememba se navezuje na zaključevanje izvoznega postopka s tranzitnim postopkom. V tem primeru je potrebno deklarirati vse blago, kot je na izvozni deklaraciji, ter vpisovati na vsako postavko neto težo. V primeru faze 4 to ni bilo potrebno in je zadostovalo prepisati bruto težo in splošen opis blaga.

Tranzitna deklaracija je v postopku prepustitve podvržena elektronski analizi tveganja in v primeru ugotovitve nevarnosti ali grožnje je deklaracija podvržena samo dokumentarni kontroli ali pa tudi fizični kontroli blaga. Carinik na uradu odhoda preveri ujemanje dokumentacije s tranzitno deklaracijo, preveri blago, ali je pravilno označeno. V primeru nevarnega blaga preveri pravilno označenost in embalažo blaga ter prevoznika, ali ima vsa potrebna dovoljenja za prevoz nevarnega blaga (ADR licenca). Zaradi konkretnjših opisov blaga in označevanja s HS kodo je v primerjavi s fazo 4 sedaj veliko več kontrol, saj sistem hitreje zazna določena odstopanja in tveganja.

Spremenjena sta tudi sestava oziroma izgled deklaracije. V fazi 4 sta bili le dve ravni, in sicer glava deklaracije in raven pošiljke z opisom blaga. V fazi 5 je deklaracija razdeljena na štiri ravni: glava, glavna pošiljka, interna pošiljka in postavke interne pošiljke. S tem je omogočeno deklariranje več različnih pošiljateljcev ali prejemnikov v eni tranzitni deklaraciji.

Prav tako je v fazi 5 v primeru, ko označimo varnostne podatke in bo blago prešlo preko meje Unije, dodan zavihek za vpis carinskega urada na mejnem prehodu, torej izstopni carinski urad. Recimo če bo blago tranzitiralo v Srbijo preko srbskega mejnega prehoda Batrovci, moramo vpisati šifro za carinski urad Bajakovo, ki je na območju Unije. S tem poskušajo predvidevati, katera prevozna sredstva bodo prisotna na mejnem prehodu. V predhodni fazi 4 tega ni bilo potrebno vpisovati.

5 SKUPNI TRANZITNI POSTOPEK NA PRIMERU

5.1 Prikaz začetka tranzitnega postopka Unije

Kot primer za prikaz, kako se prične zunanji skupnostni tranzitni postopek, bomo vzeli pošiljko, ki se odpremlja iz Izraela preko Slovenije v končno državo prejema, Poljsko.

Pošiljka se v Izraelu naloži na kontejner in izvozno ocarini ter z ladjo prepelje v Luko Koper.

Ker Slovenija ni končna država, se na tem mestu še ne prične carinski postopek za plačilo uvoznih dajatev. Omenjeno blago torej zapade v tranzitni postopek, s katerim se bo lahko blago prepeljalo med dvema krajema, ki ležita na carinskem območju Unije ali med več v tranzitni postopek udeleženi državami.

V našem primeru se bodo uvozne dajatve plačale na Poljskem s tem, da se bo v Sloveniji uredil preklad iz kontejnerja na kamion – seveda vse pod carinskim nadzorom.

Za neskupnostno blago v našem primeru je to blago, ki je prispelo iz Izraela, je od odhodnega urada do namembnega urada obstajala možnost odstranitve blaga izpod carinskega nadzora, zato je potrebno predložiti zavarovanje. To stori deklarant oziroma zastopnik, ki lahko predloži posamezno zavarovanje ali skupno. S tem vsa tveganja prevzame vložnik deklaracije, ki mora zagotoviti, da bo blago ves čas prevoza pod carinskim nadzorom. Če blago ne bi prispelo na namembni urad ali bi bila odstranjena zalivka, bi nastal morebitni carinski dolg, ki ga je dolžan plačati vložnik.

5.1.1 Začetek postopka

Ob prihodu ladje je potrebno predhodno prijaviti blago v carinski sistem (preko sporočila ENS – entry summary declaration), preko katere carinski organi opravijo varnostno analizo tveganja.

Ko se kontejner razloži z ladje, je le zabeležen pod vhodno carinsko deklaracijo in prestavljen na prosto carinsko območje Luke Koper.

V našem primeru se nato odločimo, da bomo blago prepeljali v Škofjo loko v carinsko skladišče. Na uradu odhoda, v tem primeru carinski urad Koper, se predloži blago in izpolnjena tranzitna deklaracija, v kateri sta vpisana tudi vhodna carinska deklaracija in bill of lading, s čimer se omogoča sledljivost blaga. V tranzitni deklaraciji je vpisan namembni urad Kranj.

Ko je tranzitna deklaracija prepuščena v tranzit, lahko kontejner naložimo na tovornjak in se ga prepelje v Škofjo loko. Voznik mora ob izhodu iz Luke Koper prevzeti dokumente, in sicer tovarni list – CMR in tranzitno deklaracijo STVL.

Voznik pripelje kontejner v Škofjo loko in najprej odda dokumentacijo v sprejemni pisarni. Ker je Globelink Eg Sol d. o. o. pridobil dovoljenje pooblaščenega prejemnika, se lahko blago predloži tudi zunaj uradnih ur carinskih organov.

MRN številko tranzitne deklaracije se vpiše v sistem NCTS – prihod; poleg tega je potrebno vpisati tudi dovoljenje pooblaščenega prejemnika, lokacijo predložitve blaga, carinski urad, kamor spada lokacija, ter podatke o vložniku.

Nato se deklaracijo vloži in s tem začne teči časovnik. V tem času se opravi analiza tveganja in pod pogojem, da ni ugotovljenih nevarnosti, se status deklaracije spremeni v raztovor dovoljen.

Ko se blago raztovori in preveri količinsko in vsebinsko, se lahko v sistemu poda status 'zaznamki', kjer z elektronskim sporočilom sporočimo, da je bilo vse v redu. Deklaracija se čez nekaj časa pomakne v status 'blago prepuščeno'.

Šele nato se lahko odpre kontejner in raztovori v carinsko skladišče. Pri vsem tem je pomembno, da se zagotovi sledljivost blaga. Zato mora imeti carinsko skladišče urejene evidence, iz katerih je točno jasno razvidno, da je blago pod carinskim nadzorom, s katerim carinskim dokumentom je prispelo v skladišče in s katerim se bo odpremilo ter kje je.

Ko se dogovorimo s prejemnikom za dostavo blaga, je potrebno ponovno vložiti tranzitno deklaracijo, ki jo vložimo preko modula NCTS odpreme na podlagi tovarnega lista in prodajne fakture.

Deklarant izpolni tranzitno deklaracijo, v katero vpiše:

- odhodni carinski urad (SI001026 – Kranj),
- namembni carinski urad (PL),
- dovoljenje pooblaščenega pošiljatelja,
- pošiljatelja (Globelink Eg Sol d. o. o.),
- prejemnika,
- registrsko številko prevoznika,
- zavarovanje (vpišemo bančno garancijo, ki omogoča zavarovanje več tranzitnih deklaracij),
- številko prodajne fakture in njeno vrednost, preko katere se izračuna 10 % morebitni carinski dolg,
- število kolijev,
- bruto masa,

- tarifna oznaka blaga,
- opis blaga,
- predhodni dokument, ki se navezuje na tranzitno deklaracijo iz Kopra.

V našem primeru ima podjetje dovoljenje pooblaščenega pošiljatelja, zato lahko vložimo deklaracijo tudi ob neuradnih urah, pri čemer v primeru dokumentarne kontrole to nalogo opravi carinski urad Obrežje.

Izpolnjeno tranzitno deklaracijo se pošlje v RIP (računalniška izmenjava podatkov), s čimer začne teči časovnik in sistem avtomatsko izvede analizo tveganja. Na tem koraku se že prikaže MRN številka dokumenta.

V primeru, če bi bilo odkrito tveganje zaradi vrste blaga ali prejemnika, se status deklaracije iz 'vloženo' spremeni v 'obvestilo o kontroli'. Ta je lahko samo dokumentarna ali pa tudi fizična.

Če je dodeljena fizična kontrola, se mora blago pripraviti tako, da se odprejo zaboji/škafte in ga bo lahko carinik osebno pregledal in poslikal. Šele tedaj, ko carinik poda zapisnik na opombo, ki mu jo je podal sistem, se status carinske deklaracije spremeni v prepuščeno v tranzit.

Deklarant nato natisne spremno tranzitno varnostno listo STVL in jo doda k ostalim dokumentom, na podlagi katerih je bil narejen tranzit. Vse to preda vozniku in ga dodatno opozori, da je blago pod carinskim nadzorom.

Voznik nato lahko odpelje proti namembni državi, v našem primeru proti Poljski. Na Poljskem preda našo dokumentacijo carinskemu deklarantu, ki preveri blago in najavi tranzit v sistem. Na namembnem uradu se po razkladu in preverjenem blagu tranzit razdoli in zaključi.

S tem korakom smo mi kot vložnik deklaracije odrešeni vseh obveznosti in morebitni carinski dolg ugasne ter v našem sistemu lahko vidimo spremembo statusa deklaracije iz 'prepuščeno' v tranzit' v status 'tranzit zaključen'.

Na namembnem uradu se nato sproži drug carinski postopek, in sicer sprostitev v prost promet. To pomeni, da se blago uvozno ocarini in so zanj obračunane in plačane uvozne dajatve.

S tem postopkom blago preide iz statusa 'neskupnostno blago' v 'skupnostno'.

5.2 Spremljajoči dokumenti konkretne pošiljke

V nadaljevanju bomo predstavili spremljajoče dokumente za konkretno pošiljko, ki jih lahko uporabimo v diplomski nalogi z dovoljenjem podjetja Globelink Eg Sol d. o. o.

Osnova za izdelavo tranzitne deklaracije je tovorni list oziroma CMR in prodajna faktura.

Tovorni list se mora ujemati s podatki v deklaraciji. Vsebovati mora točne podatke o pošiljatelju, prejemniku, prevozniku, registrsko številko vozila, število kolijev, bruto težo, morebitne podatke o ADR blagu, podatke o špediciji oziroma kraju, kjer se bo tranzitni postopek zaključil, ter žige in podpise pošiljatelja, prevoznika in na koncu ob prejemu še prejemnika.

Prodajna faktura mora imeti prav tako podatke o pošiljatelju, prejemniku, nazivu blaga, vrednosti blaga in morebitnih dodatnih stroških (embalaža, prevoz), pariteto, podatke za plačilo in datum nastanka. Pomembno je tudi, da ima neko zaporedno številko, pod katero se vodi dokument.

5.3 Praktični primer uporabe NCTS sistema

Na primeru pošiljke, ki prihaja iz Izraela in tranzitira na Poljsko, bomo opisali postopek vnosa tranzitne deklaracije v NCTS sistem vse od prejema iz Kopra v carinsko skladišče do odpreme blaga in zaključka tranzita.

V koprski enoti podjetja naredijo tranzitno deklaracijo do carinskega skladišča v Škofji loki in jo predajo vozniku skupaj s tvornim listom (CMR). Voznik prevzame kontejner ter ga pripelje do skladišča, kjer odda vso dokumentacijo. Carinski referent vnese v sistem NCTS zavihek prispetja tranzitni dokument. Vnese številko MRN, carinski urad predložitve (SI001026), dovoljenje za poenostavljen postopek, podatke o prejemniku (Globelink Eg Sol d. o. o.), lokacijo blaga (B, Y in SKL) ter podatke o carinskem referentu. Deklaracijo se pošlje v obdelavo s klikom na gumb RIP. Pri tem se status spremeni v 'deklaracija vložena'.

V 15 minutah se v primeru, če ni zaznanih tveganj, status spremeni v 'raztovor dovoljen'. Šele sedaj se lahko kontejner odpre in raztovori v skladišče.

Ko je blago raztovorjeno, preverjeno in preštet, vložimo Zaznamke, v katerih carinskemu uradu sporočimo, kdaj je bilo blago raztovorjeno, so carinske oznake ustrezale in je bilo blago skladno z deklaracijo. Po preteku nekaj minut se status deklaracije spremeni v 'blago prepuščeno'.

Ves ta čas je blago še vedno pod carinskim nadzorom in mora biti na voljo carinskim organom ves čas za pregled oziroma kontrolo.

Naslednji korak je, ko se s prejemnikom dogovorimo o dostavi blaga. Podlaga za pripravo odhodne tranzitne deklaracije sta tovorni list in prodajna faktura.

V tem delu se premaknemo v sistem NCTS na zavihek odpreme in kliknemo nov dokument. Tu označimo vrsto deklaracije, v našem primeru T1, vpišemo urad odhoda SI001026 (Kranj), namembni urad (vpisan na tovnem listu) PL445010, imetnik tranzitnega postopka (Globelink Eg Sol d. o. o.), varnostne podatke (v primeru odpreme v tretjo državo), dovoljenje za poenostavljen postopek, rok za zaključek (10 dni), veljavno garancijo za zavarovanje carinskega dolga, državo odpreme (SI), namembno državo (PL), pošiljatelja (Globelink), prejemnika (Soda Stream Poland s. p. z. o. o.), prevoznika (samo v primeru izpolnjenih varnostnih podatkov), lokacijo blaga (B, Y, dovoljenje za poenostavitve), podatke o carinskem deklarantu, nakladališče (Škofja loka), razkladališče (za tranzit v tretje države), registrsko številko vozila.

V priloge glave nato vpišemo številko tovnega lista (cMRSU6210016). Pod zavihek carinski dolg pa vpišemo šifro N380, ki označuje prodajno fakturo, ter številko dokumenta (313425), denarno valuto (PLN), končno vrednost (406.469,04) in označimo carinsko stopnjo 10, saj tako zaobsežemo višino carinskega dolga, ki pokrije uvozne dajatve.

Nato v našem primeru samo kliknemo, da odpremo eno interno pošiljko, vendar ne izpolnjujemo ničesar na tej stopnji, saj je to namenjeno za primere, ko odpremljamo več različnih pošilk različnim prejemnikom.

Nato vnesemo podatke v postavki interne pošiljke. Vpišemo bruto težo (24.206,40 kg), HS kodo (210690), opis blaga (sirupi za izdelavo gaziranih pijač), število in vrsto kolijev v zavihek pakiranje (CT kartoni, 6264), predhodni dokument (NCLE – datum in številka izhodnega knjigovodskega izpisa) in v zavihek priloge številko prodajne fakture, ki velja za to blago (313425).

Počakamo, da je blago naloženo in vložimo deklaracijo v postopek prepustitve. Ko kliknemo gumb RIP, se status deklaracije spremeni v 'deklaracija vloženo'. Čez nekaj minut pa se spremeni v 'deklaracija sprejeto'. V tem času se izvede analiza tveganja. Po preteku 10 minut se, če ni ugotovljenih tveganj, status deklaracije spremeni v 'prepuščeno v tranzit'. Nato še stiskamo papirno verzijo tranzitne deklaracije ter jo skupaj s tovarnim listom in fakturami predamo vozniku. Pri tem ga opomnimo, da je blago pod carinskim nadzorom in da mora narediti postanek na špediciji/carinskem posredniku, ki bo opravil uvozno carinjenje. Ko je pošiljka na Poljskem, prijavljena carinskemu organom in je tudi uvozno ocarinjena, se v našem sistemu status deklaracije spremeni v 'tranzitni postopek zaključen'. S tem smo odrešeni vseh obveznosti in tudi morebitnega carinskega dolga. Garancija se nam sprosti za znesek, ki je bil izračunan za dolg.

EVROPSKA UNIJA		Verzija: 1.3 Sprememba: 05.02.2025		VRSTA DEKLARACIJE (11)		MRN 25SI001026505571J9	
SPREMNICA TRANZITNAVARNOSTNA LISTINA	Posiljatelj (13 02) GLOBELINK EG SOL, PODJETJE ZA MEDNARODNI TRATA 37 4220 ŠKOFJA LOKA Kontaktna oseba (13 02 074)	Št. SI30827370 SI	Tip dek. (11 01) T1	Dod. tp. de (11 01) A			
	Prejemnik (13 03) SODASTREAM POLAND SP. Z O. O. UL. ŻELAZNA 51/53 00841 WARSZAWA	Št. PL	Obrazci 001 002	SCI (S00) --	Postavke 1	Število tovorkov 6.264	Bruto masa 24.206.400
	Imetnik tranzitnega dovoljenja (13 03) GLOBELINK EG SOL, PODJETJE ZA MEDNARODNI TRATA 37 4220 ŠKOFJA LOKA Kontaktna oseba (13 02 074)	Št. SI30827370 SI	Varnost (11 07) 0 LRN (12 09) SI30827370B10000016999 UCR (12 08) 251007581 SODA MRSU6210 TIR (12 06)				
	Zastopnik (13 06)	Št.	Povratnico je treba poslati uradu CENTRAL TRANSIT OFFICE MEDNARODNI PREHOD 2B SI-5290 ŠEMPETER PRI GORICI SI-5290				
	Kontaktna oseba (13 06 074)						
	Prevoznik (13 12)	Št.					
	Kontaktna oseba (13 12 074)						
	Dod. udeleženci dob. verige (13 14)	Št.	Kraj natovarjanja (16 13) ŠKOFJA LOKA SI				
	Registracija in država prevoznega sredstva ob odhodu (19 05) WR602CK /WR4 188P	PL	Vrsta prevoza na meji (19 03) Vrsta prevoza v notr. (19 04)		Blago se nahaja v/n (16 15) B/Y/SIACRSI00200618PO40579		
	Prevozno sredstvo ob prehodu meje (19 08) ---	---					
Referenčna številka prevoza (19 02)	---						
Transportna oprema (19 07)	Zabojnik (19 01)			Zalivka (19 10)			
Predhodni dokumenti (12 01)				Transportni dokumenti (12 05) N730 CMRSU6210016			
Priloženi dokumenti (12 03)				Dodatne reference (12 04) Dodatne informacije (12 02)			
Garancija (99 02 - 99 03 - 99 04) 1, 18SI0000100158988		Dovoljenja (12 02)		Kazalnik zman. nab. pod. (11 08)			
Garancija ni veljavna za							
Pretovor	Kraj in država:	Kraj in država:					
	Registracija in država novega prevoznega sredstva:	Registracija in država novega prevoznega sredstva:					
	Zabojnik (19 01) št.	Zabojnik (19 01) št.					
	Drugi dogodki med prevozom / Podrobnosti in ukrepi						
ZAZNAMEK PRISTOJNEGA ORGANA (F) Nove carinske oznake: Številco: ID: Podpis: Pečat: ☐ Podatki so že vneseni v sistem	Nove carinske oznake: Številco: ID: Podpis: Pečat: ☐ Podatki so že vneseni v sistem						
Šifre držav, preko katerih poteka prevoz (16 12)		Zavezujoč načrt poti (16 17)					
Urad tranzita (17 04)		Urad izstopa (17 06)					
URAD ODHODA (17 03) SI001026 KRANJ 12.06.2025		NAMEMBNI URAD (17 05) PL445010 PRUSZKÓW OC I Šifra države odpreme (16 06) SI Šifra namembne države (16 03) PL					
KONTROLA URADA ODHODA (D) Ugotovitev: A3 Nameščene car. oznake: Številco: 0 ID oznake: Rok (zadnji dan): 26.06.2025		KONTROLA NAMEMBNEGA URADA (I) Datum prispetja: Kontrola carinskih oznak: Pripombe:		Povratnica je poslana dne po knjiženju pod ID. Podpis: Pečat:			

*Slika 9: STVL deklaracija za voznika
(Lastni vir)*

6 KRITIČNA ANALIZA NCTS SISTEMA IN NOVOSTI

Vsi procesi v povezavi s carinskimi postopki potekajo preko računalniškega programa NCTS, ki ima v določenih pogledih ne le prednosti ampak tudi slabosti. Z uvedbo faze 5 se je uvedel pomemben korak k še večji digitalizaciji carinskih postopkov. Namen vseh sprememb so večja usklajenost z novimi zakonskimi določili Carinskega zakonika Unije, povečana sledljivost blaga in avtomatizirana izmenjava podatkov med državami.

V praksi pa uvajanje novih sprememb sistema prinaša določene izzive za uporabnike, predvsem za carinske deklarante, špediterje in prevoznike.

6.1 Vpliv na uporabnike in poslovni proces

Prva večja težava, s katero se srečujemo ob uvedbi novih faz, je izobraževanje kadra in prilagajanje na spremembe. Ob vsaki novosti je potrebno urediti izobraževanje kadra in poskusnih modulov, kjer se lahko brez kakršnih koli posledic preizkuša novosti. Tako na primer je bilo pred uvedbo faze 5 izvedeno izobraževanje s strani ponudnikov računalniškega programa; v našem podjetju je to Trinet. Na voljo je bil tudi poskusni modul, za katerega je bilo potrebno pridobiti dovoljenje tudi s strani carine, kjer se je lahko že preizkusilo novo različico izpolnjevanja tranzitne deklaracije.

Največja težava nastane na dan uvedbe nove različice, ko se v veliki meri pojavijo uporabniške težave z izpolnjevanjem deklaracije in velikokrat pride tudi do izpada sistema.

Druga težava je delovanje sistema. Občasno pride do nedelovanja oziroma nedosegljivosti sistema zaradi težav z omrežjem. Zato prihaja do zamud pri vložitvi deklaracije in posledično tudi do izgube časa za prevoznike. S tem se povečajo operativne zamude, kasnejša dostava blaga, po možnosti zamuda dostavnega roka in možnost zamudnih stroškov. Prav tako se povečajo stroški za prevoznika, ki mora dodatno plačati voznika. Prihaja tudi do odsotnosti generiranja MRN številke, ki omogoča sledljivost, zaradi česar je potrebno več telefonske komunikacije s ponudnikom programa ali s carino.

Tretja težava, ki se je pojavila z uvedbo faze 5, je vse več kontrol tako dokumentarnih kot tudi fizičnih kontrol blaga.

Zaradi vpisovanja tarifnih oznak lahko sistem mnogo prej ugotovi možnost tveganja in avtomatsko predloži blago na kontrolo. V primeru fizične kontrole mora carinik priti osebno na pregled blaga, zaradi česar so kamioni primorani počakati na zaključek

postopka, ki v primeru ugotovljene neskladnosti z dokumentacijo lahko traja tudi več ur. Zato se povečujejo stroški dostave in vplivajo na konkurenčnost podjetja.

Četrto oviro predstavlja na novo uvedeno natančno tarifiranje vseh postavk po prodajnem računu. To pomeni dodatno administrativno delo, saj je na fakturi lahko tudi 10 ali več različnih proizvodov. Tu se srečamo še z oviro, da na fakturi pogosto ni napisanih tarifnih oznak ali pa so napisane neke splošne, ki ne vključujejo vsega blaga. To pomeni, da mora biti deklarant seznanjen s pravili o tarifiranju blaga, kar pa je z opisom na fakturi včasih tudi nemogoče. S tem se nam podaljša čas vnosa tranzitne deklaracije, saj vsaka tarifna oznaka predstavlja svojo postavko.

Pri tem je potrebno vzeti v zakup, da je potrebno vsakega novega deklaranta naučiti, poleg uporabe računalniškega sistema še pravil za tarifiranje blaga.

Še vedno obstaja težava v primeru umikanja tranzitne deklaracije ali zaradi napake v številu kolijev, teži ali prejemniku, saj še ni omogočeno poslati prošnjo za umik preko sistema.

Potrebno je urediti prošnjo za umik ter poleg priložiti vso dokumentacijo, ki dokazuje napako, ter jo poslati preko e-pošte na urad odhoda. Le-ta nato šele čez nekaj časa spiše odločbo o umiku tranzita in v sistemu spremeni deklaracijo v status Deklaracija ni prepuščena. V tem času je v našem primeru še vedno zasedena garancija za višino morebitnega carinskega dolga. To nam lahko ob povečanju števila odprem povzroča težave, saj lahko presežemo dovoljeno višino garancije in ne moremo odpošiljati blaga, saj zavarovanje ni veljavno.

Ena od prednosti nove faze pa je v izboljšavi in učinkovitosti elektronskega poslovanja, saj lahko deklarant v primeru dokumentarne kontrole neposredno pripne dokumentacijo v digitalni obliki k ustrezni deklaraciji. To stori preko modula e-priloge, ki bistveno vplivajo na zmanjšanje potreb po tiskanju in pošiljanju dokumentacije preko e-poštne naslovov. S tem je omogočena tudi večja organiziranost v primeru večjega števila deklaracij v kontroli. Tako je omogočena hitrejša komunikacija s carinskimi organi.

Pridobitev je pomembna tudi s stališča arhiviranja dokumentacije.

Pomembnejša posodobitev je tudi na nivoju popravljanja tranzitne deklaracije pred prepustitvijo v tranzit. V fazi 5 je omogočeno, da lahko deklaracijo, ki je v statusu sprejeto, odklenemo za popravek. S tem zaustavimo avtomatski čas do prepustitve, vendar samo za kratek čas. Tako lahko popravimo število kolijev, bruto maso, opis blaga in registracijo vozila, ne da bi bil potreben postopek umika.

Ko opravimo popravek, lahko deklaracijo ponovno pošljemo v obdelavo. Tako je tranzitna deklaracija prepuščena s popravki.

To nam omogoča prihranek časa, saj nam ni treba izdelovati vloge za umik in posledično niti nove tranzitne deklaracije. S tem povečujemo tudi večjo operativno

varnost in odzivnost, saj lahko zaradi velike količine dela deklarant ob vnosu hitro spregleda določene količine.

6.2 Predlogi za izboljšavo in rešitve

6.2.1 Predlogi za izboljšavo sistema NCTS

Prvi predlog: Podaljšanje časovnega okna za možnosti popravka na več kot le nekaj minut, saj lahko popravek temelji na informaciji, za katero je potrebno več časa za preverjanje pravilnosti in posledično za vnos v deklaracijo. Če se kamion pokvari in bo prišlo do spremembe registracije vozila, lahko to traja tudi uro.

Rešitev: Komuniciranje s ponudnikom računalniškega programa NCTS ter predlog spremembe, da je možna zaustavitev deklaracije po kliku na popravek za čas ene ure.

Drugi predlog: Možnost spreminjanja tranzitne deklaracije po prepustitvi v tranzitni postopek, saj velikokrat opazimo napako, na primer v teži, šele tedaj, ko natisnemo STVL deklaracijo.

Rešitev: Vzpostavitev 15-minutnega časovnega okna po prepustitvi deklaracije za primere popravka števila kolijev, teže in registracije vozila ter uradov tranzita. Blago bi bilo v tem času še vedno na lokaciji vložitve postopka. Tako bi bila zagotovljena možnost preverjanja tudi s strani carinskih organov.

Tretji predlog: Možnost vložitve zahtevka za izrek neveljavnosti kar direktno preko sistema NCTS, ko je deklaracija že v statusu prepuščeno v tranzit. S tem bi se izognili ne potrebnim e-poštnim sporočilom in bi bila zagotovljena tudi večja sledljivost.

Rešitev: Vzpostavitev modula za razveljavitev, kjer bi se vpisal razlog, zakaj je prišlo do pomote in kateri dokumenti podpirajo spremembo ter katera tranzitna deklaracija je bila vložena kot popravek.

Četrti predlog: Obvestilo za primer podvajanja tranzita. Zgodi se, da je deklarant že vnesel podatke o določeni pošiljki v sistem, nato pa je drugi ponovil postopek, ker mogoče zaradi določenih vključenih filtrov ni opazil že vnesene deklaracije. Ob pošiljanju v RIP lahko tako v gneči dvakrat vložimo deklaracijo za isto pošiljko.

Rešitev: Ob potrditvi za shranjevanje tranzitne deklaracije bi sistem moral avtomatsko preveriti vpisane količine in dokumente ter na podlagi njih v primeru ujemanja izpisati opozorilo o ujemanju z že vneseno deklaracijo.

Peti predlog: Natančnejši opis ob zavrnitvi deklaracije zaradi systemske napake pri vnosu. Na primer, če manjkajo podatki o uradih tranzita, se napaka izpiše z besedilom active border transport.

Rešitev: V opisih napak uporabljena smiselna in uporabniku prijaznejša sporočila. Na primer za zgornji primer – manko urada tranzita.

6.2.2 Predlogi za izboljšavo dela deklaranta

Prvi predlog: Izdelava interne baze s tarifnimi oznakami in trgovskimi nazivi blaga glede na pretekle pošiljke za pohitritev vnosa postavk v tranzitno deklaracijo.

Rešitev: Vsak deklarant bi ob izpolnjevanju deklaracije vpisoval v skupno bazo podatke o blagu. Prepisal bi trgovski naziv s prodajnega računa ter zraven vpisal tarifno oznako harmoniziranega sistema, ki bi jo pridobil ali z računa ali preko opisa blaga in jo je določil sam.

Drugi predlog: Zahtevanje vpisovanja tarifnih oznak blaga na prodajni račun s strani pošiljateljcev, saj le oni najbolj poznajo lastnosti blaga. Trenutno veliko pošiljateljcev še ne uporablja vpisa carinske tarifne oznake na prodajni račun in je posledično težko pravilno uvrstiti to blago. Potrebno je raziskovanje po spletu, da vidimo namen uporabe in vrsto materiala, vendar nam to ne zagotovi stoddostotne pravilnosti. Tako je lahko po opravljenem fizičnem pregledu potrebno spremeniti tarifno oznako.

Rešitev: Naloga skrbnikov pošiljke v podjetju bi bila, da takoj ob prejemu dokumentacije za določeno pošiljko preverijo, ali je vpisana HS koda ali ne. V primeru, če ta ni vpisana, od pošiljatelja zahtevajo dopolnitev.

Tretji predlog: Priprava vzorčnih predlog za razne dopise carini, saj bi s tem poenotili postopke in prihranili čas vložniku zahtevka.

Rešitev: Napisati vloge za umik tranzitne deklaracije na dopis podjetja za primer napake v kolijah, teži, priloženi dokumentaciji ali prejemniku. Vse vloge je potrebno shraniti na skupni disk, kjer bi bile vsem na voljo.

Četrty predlog: Možnost integracije z računalniškim sistemom podjetja za vodenje carinskih evidenc z računalniškim sistemom NCTS. Tako bi bila možnost napak pri vnosu še manjša, saj bi se število kolijev, bruto teža in prejemnik samodejno prenesli v sistem.

Rešitev: Podati predlog ponudniku računalniškega sistema za vodenje evidenc podjetja, če je možno razviti oziroma urediti prenos podatkov iz njihove sistema v NCTS sistem.

Peti predlog: Posebno označevanje tranzitnih deklaracij, katerih rok za zaključek bo kmalu potekel. Tako bi deklarant dobil posebno obvestilo približno 4 dni pred rokom in že takoj začel s poizvedovanjem pri prevozniku in prejemniku, ali je bilo blago dostavljeno in tudi primerno ocarinjeno. S tem bi se izognili marsikateremu postopku poizvedbe in morebitnega plačila carinskega dolga.

Rešitev: Podati predlog ponudniku računalniškega sistema NCTS, ki bi uredil barvno shemo (na primer status deklaracije se obarva rdeče) ali zavihek, kjer bi bili prikazani tranziti tik pred iztekom roka za zaključek.

Šesti predlog: Zagotoviti posebno označevanje pošiljk pod carinskim nadzorom. Ob prejemu dokumentacije je voznik ustno opozorjen, da gre za tranzitno pošiljko. Prav tako ima na tovrnem listu napisane podatke glede mesta carinjenja, a se lahko še vseeno zgodi, da voznik pozabi, spregleda ali pa se voznik zamenja.

Rešitev: Poleg navodil za carinjenje na CMR-u bi z velikimi tiskanimi črkami napisali besedo tranzit ter z sijočo barvo označili navodila. Tako bi tudi v primeru menjave voznika ta takoj opazil in bi bil bolj pozoren ter bi se najprej ustavil na naslovu za carinjenje blaga in šele nato dostavljal stranki.

7 ZAKLJUČEK

V diplomski nalogi smo obravnavali tranzitne postopke v okviru carinske unije in prenovljen sistem NCTS s poudarkom na uvedbo nove faze 5, ki je bila prilagojena novim smernicam Evropske komisije.

V teoretičnem delu smo predstavili zgodovino in namen carinskih postopkov, vlogo carinskih služb v Republiki Sloveniji in pravne podlage za izvajanje tranzitnih postopkov in vrste le-teh ter razvoj računalniškega sistema NCTS.

V empiričnem delu smo se osredotočili na konkretno uporabo sistema v podjetju Globelink Eg Sol d. o. o., ki ima status pooblaščenega prejemnika in pošiljatelja ter dovoljenje za carinsko skladišče.

Raziskava je pokazala, da je uvedba nove NCTS faze 5 prinesla prednosti in slabosti za delo carinskih deklarantov.

Med prednosti lahko štejemo večjo sledljivost blaga, boljšo povezanost carinskih sistemov in večjo preglednost poteka tranzitnega postopka.

Kot slabosti lahko izpostavimo večjo kompleksnost vnosa tranzitne deklaracije na račun tarifiranja blaga in razčlenjenosti na interne in hišne pošiljke.

Prav tako je pomembno omeniti povišano število kontrol, ki povzročijo dodatne časovne zastoje in posledično višje stroške.

Sistem omogoča vlaganje dokumentacije v e-priloge, kar izboljšuje in pohitri komunikacijo s carinskimi organi; hkrati omogoča arhiviranje dokumentov. Zaradi vnosa več podatkov v deklaracijo se je povečala možnost napak, ki lahko povzročijo zavrnitev ali kontrolo. Izboljšava na tem področju pa je ponujena možnost popravljanja deklaracije v statusu Sprejeto.

Raziskava je potrdila hipoteze, da je nova faza 5 povečala odgovornost deklarantov pri izpolnjevanju deklaracije. Prav tako je potrdila hipotezo o povečanem številu kontrol zaradi podrobnejšega vnosa in opisa blaga.

8 LITERATURA IN VIRI

Directorate-General for Taxation and Customs Union (b. l.). *New Computerised Transit System (NCTS)*. Pridobljeno 15. 5. 2025 z naslova https://taxation-customs.ec.europa.eu/online-services/online-services-and-databases-customs/new-computerised-transit-system-ncts_en

Evropska komisija, Bruselj (2021). *Tranzitni priročnik*. Pridobljeno 19. april 2021 z naslova https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2021-12/transit_manual_june_2020_sl.pdf

Finančna uprava Republike Slovenije (2014-2025). *Tranzit in status blaga*. Pridobljeno 12. 5. 2025 z naslova https://www.fu.gov.si/carina/podrocja/tranzit_in_status_blaga

Hepe B. (2011). *Zgodovina carine na Slovenskem od antike do slovenske osamosvojitve*. Ljubljana: Carinska uprava Republike Slovenije.

Izvedbena uredba 2015/2447. (2015). *Uradni list (EU) 2015/2447* <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R2447>

Izvedbeni sklep komisije (EU) 2023/2879 o oblikovanju delovnega programa v zvezi z razvojem in začetkom uporabe elektronskih sistemov, predvidenih v carinskem zakoniku Unije. (2023). https://eurlex.europa.eu/legalcontent/SL/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879

Mercina – Šegina V. (1998). *Osnova carine*. Ljubljana: DZS.

Ministrstvo za finance (2024). *Slovenski tranzitni sistem SINCTS faza 5*. Pridobljeno 15. 5. 2025 z naslova [https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.fu.gov.si%2Ffileadmin%2FInternet%2FCarina%2FPoslovanje_z_nami%2Fe_Carina%2FOpis%2FNCTS%2FSlovenski tranzitni sistem SINCTS faza 5.docx&wdOrigin=BROWSELINK](https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.fu.gov.si%2Ffileadmin%2FInternet%2FCarina%2FPoslovanje_z_nami%2Fe_Carina%2FOpis%2FNCTS%2FSlovenski_tranzitni_sistem_SINCTS_faza_5.docx&wdOrigin=BROWSELINK)

Ministrstvo za finance (2025). *Slovenski tranzitni sistem SINCTS faza 6*.

Pridobljeno 15. 5. 2025 z naslova

https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.fu.gov.si%2Ffileadmin%2FInternet%2FCarina%2FPoslovanje_z_nami%2Fe_Carina%2FOpis%2FNCTS%2FSlovenski_tranzitni_sistem_SINCTS_faza_6.docx&wdOrigin=BROWSELINK

Trinet informatika d. o. o. (2023). *Nov TLM modul NCTS5 odpreme-navodila za uporabo*. Pridobljeno 29. 5. 2025 z naslova

<https://www.trinet.si/nov-tlm-modul-ncts5-odpreme-navodila-za-uporabo/>

Trinet informatika d. o. o. (2023). *Nov TLM modul NCTS5 prispetja-navodila za uporabo*. Pridobljeno 29. 5. 2025 z naslova

<https://www.trinet.si/nov-tlm-modul-ncts5-prispetje-navodila-za-uporabo-2/>

Uredba (EU) št. 952/2013 o carinskem zakoniku Unije (2013). *Uradni list EU UL L 269*

<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj/slv>

Zakon o carinski službi (ZCS-1). (1999). *Uradni list RS, št. 103/04*, uradno prečiščeno besedilo, 113/05 – ZJU-B, 40/09, 9/11, 96/12 – ZPIZ-2 in 25/14 – ZFU

<https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO1243>