

Památník
Ministerstva financí
za prvních 10 let
republiky Československé

Odbor celní (IV B)

ODBOR CELNÍ

/IVB/

Obsah

1. Organizace celní služby
2. Úprava služby v pohraničních nádražích
3. Celní prohlídky pohraniční
4. Opatření celně – právní
5. Opatření celně – sazební
6. Obchodní smlouvy
7. Jiné mezistátní smlouvy:
 - a) o pohraničním styku
 - b) hraniční statuty
 - c) úmluvy o otázkách dopravních
 - d) jiné úmluvy
8. Povolovací režim vývozní a dovozní
9. Statistika zahraničního obchodu

Odbor celní IVB

Organisace celní služby

/: Píší ministerští radové Dr. Augustin Schönbach, Dr. Jan Dvořák a František Blažek. :/

Prvým úkolem celního odboru ministerstva financí bylo organisování celní služby v mladé republice. Úkol ten byl zejména v prvých dobách značně obtížný. Nebylo jisto, kudy bude vedena nová státní hranice, ba celé úseky pohraničního území, i v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, byly z počátku mimo dosah československé státní moci. Delimitace hranic trvala více let, plebiscit na Těšínsku, Oravě a Spiši rovněž oddaloval možnost organisace služby na těchto úsecích hranice.

Dnes, kdy celá státní hranice jest již přesně určena, ukazuje se, že z celkové její délky 4.104 km připadá na starou hranici /: totožnou s hranicí býv. Rakousko-Uherska :/ 1.478 km, kdežto délka nově vzniklé státní hranice činí 2.626 km. Tato dlouhá hranice musila býti opatřena řetězem nových celních úřadů. Jest samozřejmé, že úkol ten musil býti rozvržen na více let, zvláště když stavby celních budov v pohraničních krajích byly namnoze velmi drahé.

V prvých dobách musilo ministerstvo financí pečovati především o to, aby aspoň nejdůležitější přechody přes hranici byly opatřeny celními úřady. Vedle celní služby na jednotlivých železničních tratích sprostředkujících styk s cizinou byly zřizovány t.zv. strážní stanice na nejdůležitějších silnicích. První strážní stanice vznikly na hranici čsl.-rakouské: v Čechách v Unterwaldau, Kapellen, Horním Dvořišti, Cetvinách, Silberbergu, Chlumci, Vyším Brodě, Nových Hradech, Nové Bystřici, dále ve Veselí, Glöckelbergu, Friedbergu, Starém Městě, Dolním Sinetschlagu, Staré Huti; na Moravě ve Slavonicích, Hrušovanech u Znojma, v Novém Sídle, v Písečné, Vratěnině, Rancířově, Šafově, Lukově, Šatově, Chvalovici, Jaroslavicích, Havlíně, Pratelbrunnu, Selci, Hlohovci, Poštorné, Lanžhotě a Mikulově. Ve Slezsku byla funkcí strážních stanic pověřena všechna oddělení finanční stráže. Na železnici byly umístěny kontrolní stanice v Budějovicích, Veselí-Mezimostí, Slavonicích, Znojme, Hrušovanech, Šatově, Novém Sídle, Mikulově, Břeclavě, Moravské Ostravě a Místku-Frýdku. Správcem kontrolní stanice byl celní úředník nebo podúředník finanční stráže a jeho personálem byli příslušníci vojska.

Do tohoto vývoje, jenž musil rychle pokračovati vzhledem k všeobecnému zákazu všeho dovozu a vývozu /:nařízení vlády Sb.č.43 ex 1919 :/ a k velmi přísným předpisům pasovým, zasáhla z nenadání okolkovácí akce s požadavkem naprostého uzavření hranic po dobu od 26.února do 9. března 1919. K tomuto uzavření hranic nestačil ovšem řetěz strážních stanic. Ty mohly tvořiti jen články obsazení hranic, mezi něž musily býti vsunuty dle pravidel vojenského řádu polní stráž vojenské pod vedením příslušníků pohraniční finanční stráže. Stanoviště těchto polních strážů byla plánem přesně určena. Dne 22.února 1919 byl rozeslán výnos ministerstva financí č.2933 P.P., jímž se pro dobu okolkování přerušuje veškerá spojení s cizinou, železnicí, poštou, jakýmkoliv jiným dopravním prostředkem neb pěšky. Přechod hranic byl dovolen jen zcela výjimečně. Uzavření hranic bylo provedeno úspěšně. Že bylo docíleno žádané přisnosti, toho důkazem bylo neobyčejné zaplnění pohraničních stanic železničních naloženými vagony a zástupy osob zadržovaných při přestupu hranic. Doba okolkovácí zastihla na území čsl. mnoho cizozemců, jimž výjezd musil býti umožněn. Tato

povolání byla udělována ministerstvem financí, aby všechna kontrola hranic byla soustředěna na jednom místě. Ani případy laxního výkonu služby strážní a úmyslného propouštění zboží a osob vojenskými orgány, málo dbalými svých nových povinností, nescházely; mezi zjištěnými případy nebyl však ani jediný případ donášení bankovek, což lze vysvětlit hlavně tím, že nebylo tehdy ještě onoho valutního rozdílu, jenž by byl k přenášení podněcoval.

Již v březnu 1919 byly důležitější strážní stanice proměněny v řádné celní úřady: V Čechách: H. Dvořiště-nádraží, H. Dvořiště-silnice, Nové hrady nádraží, Nové Hrady silnice, Suchdol nádraží, Suchdol silnice, Veselí nádraží, Nov. Bystřice silnice, Puchěř silnice; na Moravě: Slavonice nádraží, Slavonice silnice, Šatov nádraží, Šatov silnice, Znojmo nádraží, Hrušovany nádraží, Havlín nádraží, Havlín silnice, Nové Sídlo nádraží, Nové Sídlo silnice, Mikulov nádraží, Mikulov silnice, Selec silnice, Břeclava nádraží, Poštorná silnice. Na Slovensku byly první celní úřady v Žilíně a v Bratislavě. V plebiscitním území konalo přechodně pohraniční službu vojsko. Zřízení celní úřady byly vybaveny personálem dle možnosti a ihned bylo pečováno o celní dorost, aby měla celní správa dosti personálu pro úkoly, jež ji čekaly.

Zákonem ze dne 20. února 1919, č. 97 Sb.z.a.n. bylo zřízeno formálně samostatné celní území československé.

Počet celních úřadů byl stále rozmnožován, byla upravována jejich kompetence, jak toho hospodářské poměry vyžadovaly. Když byla hranice na nejnужnějších komunikačních bodech celními úřady obsazena, bylo přikročeno k doplnění sítě celních úřadů vnitrozemských. Tak bylo dosud povoleno zřízení celních úřadů na Mělníce, v Hradci Králové a v Pardubicích. Prvý celkový seznam celních úřadů byl vyhlášen pod čís. 130 Sb.z.a n. z r. 1923.

Bylo učiněno opatření, aby celní úředníci přicházející ve styk s cestujícím obcenstvem byli opatřeni vhodnými uniformami.

Vývoj letectví si vyžádal zřizování celních letišť. Nejprve bylo postaráno o celní letiště v Praze – Kbelích, s nímž se vystačilo až do roku 1927, kdy bylo nutno zříditi celní letiště v Brně. V přítomné době se chystá otevření třetího letiště, a to v Mariánských Lázních.

O vzdělání celního personálu pečovala celní správa pořádáním celních kursů pro čekatele a od r. 1922 byly zavedeny zvláštní vyšší kursy pro výchovu k zodpovědnějším funkcím u celních úřadů.

Censurní služba, obírající se zkoumáním veškerých úředních úkonů celních úřadů, byla soustředěna od počátku v účtárně 4b ministerstva financí.

Důležitým mezníkem v organizaci celní služby československé jest nový celní zákon ze dne 14. července 1927, č. 114 Sb. z. a n. a prováděcí nařízení k němu ze dne 13. prosince 1927, č. 168 Sb. z. a n. Těmito novými předpisy se zavádějí v druhé instanci t.zv. okrskové celní správy, jimiž jsou ustanovena zvláštní oddělení zemských finančních správ v jednotlivých zemích podle zákona o organizaci politické správy č.125/27 Sb. z. .a n., tedy v zemi České, Moravsko-slezské, Slovenské a Podkarpatoruské. Finanční stráž se podřizuje jakožto orgán celní správy okrskovým celním správám.

Není možno v tomto rámci vyjmenovati všechny druhy činnosti, která byla vyvinuta při organizaci československého celnictví. Za prvých deset let republiky bylo vykonáno dílo nemalého významu, přes všechny obtíže finanční, personální, územní a jiné.

Celní příjem státu jest celními orgány bedlivě střežen a znamená ve státním rozpočtu velmi důležitou položku, při čemž jeho suma stále stoupá, vzdor snížením cel obchodními smlouvami /: v r. 1926 přes 1 miliardu korun čsl., v r. 1927 ... 1.386 milionů korun čsl. ./.

Úprava služby v pohraničních nádražích.

S organizací celní služby souvisí úprava společné celní služby v pohraničních stanicích, t.j. československé celní služby s celní službou sousedního státu.

Již v roce 1919 bylo pečováno o to, aby celní služba v pohraničních celních nádražích byla dle možnosti slučována a umožněno tak urychlení zahraniční dopravy. Otázka tato byla předmětem různých železničních úmluv se sousedními státy. První jednání mezistátní bylo konáno ve dnech 3. – 5./6. 1919 ve Vídni s Rakouskem o úpravě vzájemného poměru a vzájemné podpoře při celním odbavování, o sloučení některých celních úřadů a kontrole pasové. Státní smlouvy o úpravě vzájemného železničního styku byly dosud uzavřeny s Maďarskem /: podepsána v Budapešti dne 8. března 1923 :/ a Rakouskem /: podepsána v Praze dne 15. března 1927 :/ a s Polskem /: podepsána v Praze dne 30. května 1927 :/. Zahájeno jednání o uzavření železniční smlouvy s Německem a o revizi železniční smlouvy s Maďarskem.

Celní prohlídky pohraniční.

V rámci organizace celní služby bylo nutno stále regulovati způsob provádění pohraničních prohlídek celních. Po převratu a ještě i později v době poklesů valut v sousedních státech byly tyto prohlídky stejně jako v jiných státech přísné. Když se hospodářské poměry ustálily, bylo možno v této přísnosti poleviti a zavést prohlídky a vyclívání ve vlaku. Již od několika let jsou celní prohlídky zavazadel cestujících prováděny s takovou dávkou umírněnosti a taktu, že nebylo vůbec stížností.

Opatření celně-právní.

Vedle vylíčené úpravy zevních podmínek výkonu celní služby musil se celní odbor ministerstva financí zabývat od samého počátku úpravou celního práva v nejširším slova smyslu.

Zákonem z 28. října 1918 o zřízení samostatného státu československého č. 41 Sb. z. a n. byla pro čsl. celní území zachována v platnosti dosavadní ustanovení celně-právní, zejména tudíž celní a monopolní řád z r. 1835, zákon o celním sazebníku z 13. února 1906, č. 20 ř.z. se svým prováděcím nařízením z 21. února 1906, č. 22 ř.z. a třicátkový řád ze dne 2. ledna 1788, platný dříve v uherské části rakousko-uherské monarchie.

Po prvních nejnaléhavějších pracích na poli celní agendy nesla se snaha celní správy po úplné novelisaci celních předpisů vzhledem k závažným změnám hospodářských a komunikačních poměrů za téměř století platnosti zmíněného celního a monopolního řádu. Přípravné práce, jež vyžadovaly zejména obsáhlého studia cizího celního práva, potrvaly ovšem několik let; po tu dobu omezila se celní správa na uspořádání nejnutnějších otázek celně-právních.

Mezi nimi dlužno vytknouti novelizaci zušlechťovacího řízení vyšivacího /: č. 177 a 969 Sb. z. a n. z r. 1920, úprava náhradních dávek z dovozu věcí obsahujících přísadu cukru a alkoholu nebo z nich vyrobených /: č. 17 a 220 Sb. z. a n. z r. 1921, 79, 11 a 174 Sb. z. a n. z r. 1926 :/, zákon o celních úlevách pro dovoz strojů /: č. 311, 429 Sb. z. a n. z r. 1921, 58 Sb. z. a n. z r. 1925, 113 Sb. z. a n. z r. 1927 :/, zákon o změně článku XIX zákona o celním sazebníku /: č. 189 Sb. z. a n. z r. 1922 :/, zákon o úpravě osvobození osob exterritoriálních od státních a jiných veřejných daní a dávek.

Celní správa věnovala též zvláštní pozornost instituci soukromých celních skladů, regulujíc podle současné hospodářské situace jejich počet. Byly normalizovány pro provozní podmínky pro různé druhy skladů.

Úprava přestupu celní hranice motorovými vozidly a jízdnými koly prodělala postupně řadu změn, jak toho vyžadovala celková hospodářská, finanční a celně – organizační situace v Československé republice. Počátkem roku 1919, bylo nutno k zabezpečení řádného úspěchu okolkovací akce uzavřítí úplně hranice pro přejezd motorových vozidel a jízdních kol a zrušití veškerá všeobecná i speciální povolení k přejíždění hranice. Toto přísné opatření bylo postupem času zmírněno. V roce 1922 zavedlo ministerstvo obchodu pro cizozemské automobily režim t.zv. povolení k dočasnému vstupu, jež byly zmocněny udělovatí celní úřady při vstupu jménem ministerstva obchodu za zvláštní poplatek. Nová úprava celního odbavování motorových vozidel a jízdních kol v cestovním /i pohraničním/ styku se stala vyhláškou ministerstva financí č.125/22 Sb. z. a n. jež byla v roce 1924 novelisována a doplňována různými vneseními.

V roce 1927 dokončeno bylo dílo reformy celního práva přijetím shora zmíněného celního zákona Národním shromážděním /: č. 114 Sb.z. a n. z r. 1927 :/ a vydáním prováděcího předpisu k němu, k němuž v lednu r. 1928 vydán byl obsáhlý návod /: Věstník č. 1 ministerstva financí z roku 1928 :/. Celní právo, dosud roztroušené v různých právních předpisech, jest systematicky upraveno v jediné právní normě a uzpůsobeno nejnovějším poměrům hospodářským a dopravním. Poprvé dochází tu k formulaci celních předpisů pro dopravu letadly. Celní zákon upravuje též samostatně hmotné právo trestní stran celních přestupků a formuluje nový delikt t.zv. celní nepořádnost.

Opatření celně-sazební.

Čsl. celní správa, převzavši v důsledku zákona ze dne 28. října 1918 o zřízení samostatného státu československého č.41 Sb. z. a n. z r. 1918 1918 pro své celní území autonomní rakousko-uherský celní sazebník z 20. února 1919, č. 97 Sb. z. a n., byla nucena jako první krok na poli celně-sazebním z důvodů postupného poklesu valuty zvýšití celní přírážku zavedenou k sazbám celního sazebníku nařízením ministerstva financí ve Vídni ze dne 18. září 1918, č.340 ř.z. ve výši 150 % nařízením ministerstva financí ze dne 28. ledna 1919, č. 44 Sb. z. a n. na 200 %.

Zákonem ze dne 20. února 1919 o celním území a vybírání cla, č. 97 Sb.z.a n. byla znova - s významem deklaratorním – vyslovena platnost autonomního celního sazebníku z 13.února 1906, č. 20 ř.z. V základě zmocnění daného tímto zákonem byl vydán vládním nařízením ze dne 12. května 1919, č. 379 Sb., z. a n. s účinností od 20. července 1919 autonomní celní sazebník, reprodukující téměř úplně schema rakouskouherského autonomního celního sazebníku, ovšem se změněnými sazbami. Zboží clu podrobené bylo roztríděno do tří skupin /sloupců/ tak, že sazby prvního sloupce rozuměly se ve francouzských francích, druhého sloupce v korunách s přírážkou a třetího v korunách bez přírážky. Intencí finanční správy při tomto zákoně bylo získatí pokud možno velký počet hodnotných valut /: francouzských franků resp. jiných cizozemských hodnotných valut :/, přejímaných dle periodicky stanoveného přejímacího klíče. Účelu tohoto dosaženo bylo, neboť za celou dobu platnosti tohoto vládního nařízení nebylo placeno cizími měnami, zejména francouzskými franky, rozsáhlejší měrou; nedělo se tak ani tehdy, kdy kursy cizích měn stanovené pro tyto účely byly pro strany oproti faktickým kursům velmi výhodny.

Mimo to spojeno bylo provádění zmíněného nařízení v praxi s velikými obtížemi, ježto zejména periodické určování kursů pro tyto účely vzhledem ke kolísavosti kursů naráželo při

organizaci devisové služby na značné těžkosti. Z toho důvodu bylo nutno upustiti od zásady stanovení cla pro jisté druhy zboží ve francích jakož i od přípustnosti placení cla v cizích valutách a ustanoviti veškery celní sazby v československých korunách s přiměřeným odstupňováním valutního příplatku.

Současně s touto novou úpravou bylo uvažováno o zvýšení dosavadních valutních příplatků k celním sazbám resp. o zavedení příplatku pro celní sazby, jež doposud nebyly stíženy příplatkem. Odůvodnění pro toto opatření bylo ve státně finančním rozpočtu a v znehodnocení valuty, jež sousední státy vyrovnávaly daleko značnějším zvýšením valutních příplatků k celním sazbám. Avšak i při tom bylo pro mez zvýšení příplatků směrodatno stanovisko, že zvýšení to nesmí značiti přílišné zatížení dovozu resp. tuzemské spotřeby. Z těchto úvah vyšlo vládní nařízení ze dne 26.dubna 1920, č.291, jímž byly pro zmíněné tři skupiny zboží zavedeny tzv. valutní příplatky 500%, resp. 300% a 100%.

Státně finanční důvody nutily však za krátko čsl. finanční správu zvyšovati tyto příplatky, ovšem měrou, jež již mnohem dříve byla oprávněna dalším znehodnocením naší valuty, nevyvažovala při relaci zlata skutečné znehodnocení celních příjmů a nedosahovala ani nyní výše celních přírážek valutních vybíraných v jiných státech se špatnou neb dokonce i s dobrou valutou. Stalo se tak vládním nařízením ze dne 6.listopadu 1920, č.610, jímž zvýšeny byly sazby valutových příplatků z 500%, 300% a 100% na 900%, 600% a 200%.

Tytéž důvody spolupůsobily konečně vedle převažujících již důvodů hospodářských i při další úpravě celního sazebníku, provedené vládním nařízením ze dne 21. května 1921, č. 193 Sb. z. a n., zavádějícím valutový příplatek k celním sazbám ve formě součinů základních celních sazeb a příslušných součinitelů /koeficientů/. Součinitelová soustava tímto zavedená se pak již jen ustalovala, tak se např. vládním nařízením ze dne 19.prosince 1921, č. 460 Sb. z. a n. Při tomto nařízení ustoupily státně finanční důvody ještě více do pozadí a přenechalo se pole argumentům hospodářským.

Nehledíme-li k této celkové úpravě autonomního celního sazebníku, spolupůsobila celní správa na všech částečných úpravách jeho, jakož i na úpravě celních vysvětlivek, ku kterémuž účelu bylo vydáno více než padesát zákonů resp. vládních nařízení.

V souvislosti s vyličením celně-sazebních opatření čsl. celní správy nutno se zmíniti o instituci celní rady jakožto poradního sboru ve věcech celního zařazování zboží. Na základě zkušeností získaných v analogickém orgánu celního poradního sboru ve Vídni byla vládním nařízením ze dne 23.září 1919, č.525 Sb. z. a n. zřízena československá celní rada s úkolem nahoře vytčeným; z počtu stálých členů vyhrazeno ministerstvu financí vyvoliti 16 členů. Činnost celní rady, v níž celní správa účastní se jako jeden z hlavních činitelů, vykazala za uplynulou dobu dobré výsledky.

Obchodní smlouvy.

S úpravou autonomních celních předpisů a zejména celního sazebníku pokračovala paralelně smluvní úprava těchto otázek v obchodních smlouvách, jichž sjednávání se vždy účastnil celní odbor ministerstva financí svým zástupcem ministerským radou drem Aug. Schönbachem a v poslední době též vrchním odborovým radou drem Adolfem Antuschem.

Obchodně-politická činnost ČSR započata uzavřením obchodní smlouvy a celní úmluvy s královstvím SHS dne 9.září 1919 v Bělehradě, jímž byl zaveden stav, jaký byl 1.července 1914 mezi Rakousko-Uherskem s královstvím Srbským /: s platností od 9. září 1919, publikovaná ve Sb. č. 379/1920 :/. Pak následovala smlouva se Švýcarskem ze 6.3.1920, /: Sb..378/1920:/, kterouž byla obnovena obchodní smlouva Rakousko-uherska se Švýcarskem. V květnu 1920 počalo v Berlíně jednání o obchodní smlouvě s Německem k jejímuž podpisu

došlo 26.6.1920 /: Sb. 350/21 :/. Na to 18.10.1920 dojednána druhá smlouva obchodní s SHS /: Sb. č. 629/20 :/. Roku 1921 v únoru a březnu sjednána s Itálií obsáhlá obchodní a plavební smlouva z 23.3.1921 /:Sb. č. 4/1922 :/, jež kromě všech až do té doby s Itálií sjednaných záležitostí přístavních a provozních upravovala vzájemné obchodní vztahy; k ní byly připojeny jako přílohy úmluvy o dluzích rakousko-uherských, o cenných papírech, o společnostech pojišťovacích, o bankách, o stanovení úvěru Itálie za dodávky válečného materiálu apod. Po ní následovaly ještě obchodní smlouvy s Rumunskem z 23. dubna.1921, Sb. 402/21 a se Španělskem z 18.listopadu 1921. /: Sb. 17/22 :/. Ještě v měsíci březnu téhož roku započato s jednáním o obchodní smlouvu s Rakouskem, jež skončeno bylo 4.5.1921 /: Sb. 14/23 :/. V září a listopadu vedeno jednání o obchodní smlouvu s Polskem, k jejímuž podpisu došlo 20.10.1921. /: Smlouva tato nebyla z důvodů politických uvedena v účinnost :/. V roce 1922 dojednány další smlouvy s Portugalskem z 11. prosince 1922 /: Sb. 415/22 :/, s Lotyšskem z 7.října 1922 /: Sb. 221/23 :/. Koncem roku 1922 započato jednání s Maďarskem v Budapešti a skončeno 22. listopadu 1922. Z důvodů politických nedošlo k ratifikaci této smlouvy.

Kdežto všechny tyto smlouvy byly smlouvami o nejvyšších výhodách, vstupuje ČSR v roce 1923 do stadia smluv tarifních. První takovou smlouvou byla obchodní smlouva s Francií dojednáná 17.8.1923 /: Sb. 174/23:/. Ihned po ní následovala jednání o tarifní smlouvu /: dodatkovou :/ s Itálií, dokončenou 1.3.1924 /: Sb. 245/24 :/.

V roce 1923 doplněna byla síť obchodních smluv o nejvyšších výhodách smlouvami s Holandskem z 20. ledna.1923 /:Sb. 250/24 :/, s Řeckem z 10. ledna 1923. /:Sb. 39/23 a 12/25 :/, s Anglií ze 14. července 1923. /: Sb. 175/23 :/, s Amerikou z 29. října.1923 /: Sb. 209/23 :/, 314/24 a č.12/25 s Norskem z 2. října.1923 /: Sb. 208/23 :/, s Litevskem z 27. dubna 1923 /: Sb. 252/24 :/.

V roce 1924 pokračováno v dalším uzavírání smluv a to s Dánskem dne 31. ledna 1924 /: Sb. 34/24 :/, Sb. 313/24, 86/25 a s Islandem dne 8.5.1924 /: Sb. 104/24 :/.

Následovala tarifní jednání s Rakouskem, jejichž výsledkem byla

1. dodatková úmluva z 27. listopadu.1924 /: Sb.1/25 :/, pak
2. dodatková úmluva z 27. července.1925 /: Sb. 21/26 :/,
3. dodatková úmluva z 23. června.1926 /: Sb. 155/26 :/ a
4. dodatková úmluva z 21. července.1927 /: Sb. 121/27 :/.

V roce 1925 započato obtížné jednání tarifní s Maďarskem, které skončilo teprve 31. května 1927 /: Sb. 120/27 :/.

Také se Švýcarskem bylo jednáno od r. 1924 o tarifní smlouvu, kteréž jednání skončilo teprve 16. února 1927 /:Sb. 97/27 :/. V roce 1925 projednána i tarifní smlouva s Belgií /: podepsaná 28. prosince 1925 /: Sb. 262/25 :/, a s Polskem z 23.4.1925 /: Sb. 202/26 :/. Menší smlouvy tarifní byly uzavřeny s Řeckem z 8.4.1925 /: Sb. 70/25 :/ a se Španělskem dne 29. července 1925 /: Sb. 14/27 :/.

V roce 1925 následují další obchodní smlouvy o nejv. výhodách se Švédskem z 18.4.1925 /: Sb. 119/25 :/, s Bulharskem ze 16. října 1925 /: Sb. 226/25 :/ a s Japonskem z 30.10.1925 /: Sb. 197/26 :/.

V roce 1926 následuje smlouva s Albánií z 19. ledna 1926 /: Sb. 18/26 :/ a s Kanadou z 20. prosince 1926 /: Sb. 255/26 a Sb. 42/28 :/.

V roce 1927 kromě dojednání výše zmíněných obširných tarifních smluv se Švýcarskem, Maďarskem a Rakouskem dojednány ještě smlouvy s Tureckem z 24. března 1927 /Sb. 37/27 z 15. září 1927 /: Sb. 151/27 :/ a tarifní z 31. května 1927 /: Sb. 40/28 :/, dále smlouva s Finskem z 2. března 1927. Tím octla se ČSR ve smluvním poměru ke všem státům evropským a mnohým mimoevropským.

Celým rokem 1927 vleklo se obtížné jednání o tarifní smlouvu s Německem, jež začalo již v polovici roku 1926. Jednání toto nedospělo k zakončení ani v roce 1928.

V březnu 1928 započata vyjednávání o revizi tarifních smluv s Francií a Polskem, která byla skončena v červnu 1928.

Jiné mezistátní smlouvy.

Kromě účasti při uzavírání obchodních smluv a dříve již zmíněných smluv železničních participovala celní správa na celé řadě jiných mezistátních jednání nejrůznějšího obsahu.

a) O pohraničním styku.

Povaha úlev v pohraničním styku přináší s sebou, že vedle úpravy dané předpisy autonomními se zpravidla přistupuje ke smluvní úpravě této otázky.

Smluvně byl pohraniční styk upravován jednak v obchodních, resp. hospodářských dohodách, jednak samostatnými úmluvami se sousedními státy, na jichž sjednání měla celní správa podíl jí příslušející.

Nejprve stalo se tak v poměru s Německem hospodářskou dohodou ze dne 29.června 1920 /:Sb. 350/21:/. Pro hlučínskou hranici uzavřena byla v roce 1924 zvláštní úmluva s Německou říší „o úlevách pohraničního styku mezi územím, které versailleskou smlouvou připadlo Československé republice“, podepsaná v Opavě dne 4. března 1924.

Dne 4. května 1921 byla podepsána obchodní dohoda s Rakouskem, obsahující rovněž ustanovení o pohraničním styku. Touto smlouvou byla zachována v platnosti dříve již uzavřená, 10. března 1921 v Praze podepsaná dohoda s republikou Rakouskou o vedení hranice československo-rakouské a různých s tím souvisejících otázkách, obsahujících zvláštní úmluvu o pohraničním styku mezi moravsko-dyjským trojúhelníkem a sousedním rakouským územím.

V poměru s Polskem byla ustanovení o pohraničním styku původně pojata do obchodní smlouvy podepsané dne 20. října 1921, která však nedošla ratifikace. Trvalo přes půl čtvrtého roku, než došlo k nové úpravě tohoto styku, což se stalo zvláštní samostatnou úmluvou o usnadnění pohraničního styku, podepsanou v Praze, dne 30.května 1925. Stejně provádění této úmluvy na obou stranách zajištěno protokolem sepsaným v Praze dne 7.prosince 1926, mezi zástupci příslušných centrálních úřadů, schváleným příslušnými činiteli. Mimo to došlo v poměru k Polsku po poradách konaných v Krakově ve dnech 25. dubna až 6. května 1924 k důležité úmluvě o hospodářských a komunikačních úlevách v pohraničním pásu československo-polském na Spiši. Tato úmluva, t.zv. „Krakovský protokol“, kterou podepsali dne 5. května 1924 československý a polský komisař při mezinárodní rozhraničovací komisi československo-polské, obsahuje četná ustanovení celní a pasová a jest dokumentem trvalého rázu. V této úmluvě dán podnět k uzavření zvláštní dohody o turistice s Polskem a o přírodním parku /: rezervaci v pohraničním pásmu československo-polském:/ K uzavření smlouvy o turistice s Polskem skutečně již rok na to došlo; byla podepsána v Praze již dne 13. května 1925. Jednání o přírodním parku byla již několikrát navázána, dosud však neskončena.

Pohraniční styk s Rumunskem byl nejprve upraven obchodní úmluvou ze dne 23. dubna 1921. Záhy však se ukázala potřeba přesnějších ustanovení o polnohospodářském styku, jakož i ustanovení o osobních průkazech při přechodu hranice. Potřebě této bylo vyhověno uzavřením další úmluvy o pohraničním styku ze dne 16. dubna 1925.

Pohraniční styk s Maďarskem postrádal drahý čas řádné všeobecné úpravy, poněvadž obchodní smlouva z roku 1922, jež dotyčná ustanovení obsahovala, nedošla ratifikace.

Dne 31. května 1927 došlo k podpisu nové obchodní smlouvy s Maďarskem obsahující též úmluvu o úpravě pohraničního styku. Ze speciálních úmluv o úpravě hraničních otázek vůči Maďarsku bylo by vzpomenuti dohody čsl. maďarské k zajištění narušené exploitace podniků Spojené společnosti železárenské Rimamurány a Salgó-Tarjan podepsané v Budapešti dne 12. září 1922 a Úmluvy o exploitaci čedičového lomu na sever od Šomošky, podepsané dne 9. 2. 1924 v Praze, zmíněné též v oddílu o úmluvách železničních.

Předpisy o pohraničním styku jsou dvojího druhu, upravující jednak styk osobní /: předpisy o osobních průkazech, rázu pasového :/, jednak styk hospodářský obyvatel protilehlých pohraničních pásem sousedících států. V poměru k Polsku, Maďarsku a Rumunsku obsahují předpisy obojího druhu předpisy společné. S Rakouskem upraven byl osobní styk ve styku pohraničním zvláštní úmluvou, o níž bylo jednáno za účasti zástupce celního odboru ministerstva financí, podepsanou ve Vídni, dne 18. ledna 1923. Podobná zvláštní úmluva byla uzavřena posléze s Německem po delším písemném vyjednávání.

b) Hraniční statuty.

Kromě celních a pasových předpisů vyžaduje úprava právních poměrů na státní hranici ještě zvláštních úmluv se sousedními státy, jež se zvou hraničními statuty. Předmětem hraničních statutů jest hlavně otázka udržování veřejných silnic a cest na hranici, úprava právních poměrů na vodních tocích na hranici /:vodní práva a vodní díla, určení povahy mokré hranice, rybolov a rybochov na ní :/, úprava honebního práva na hranici, ochrana a udržování hraniční demarkace, periodické revize hranic. O takových úmluvách bylo za vedení komisí různých států při mezinárodních rozhraničovacích komisích a účasti zástupců všech interesovaných ministerstev jednáno již se všemi sousedními státy.

Za ministerstvo financí účastnili se vždy úředníci celního odboru, ježto celní správě jest dbáti toho, aby úprava právních poměrů na hranici v dotčeném smyslu byla v naprostém souladu s celními předpisy. Až dosud došlo k takové úmluvě o státní hranici, popsané v článku 83 Versailleské smlouvy ze dne 28. června 1919 /Hlučínsko/ /podepsána dne 3. února 1927 v Berlíně/. Avšak i jednání o ostatních hraničních statutech pokročila již velmi daleko, zejména s Rakouskem a Maďarskem. Zahájeno již bylo jednání s Rumunskem a započalo se s přípravnými pracemi pro celkový hraniční statut československo-německý/.

c) Úmluvy o otázkách dopravních.

Ve dnech 17. – 19/9. 1919 bylo jednáno se zástupci německých drah o železničním provozu. V říjnu 1920 započala řada jednání s polskou správou celní a železniční o přechodu hranic v Těšínsku.

Roku 1920 5. – 15./1. konána první porada s Itálií v Terstu o uregulování transportu čs. vojska legionářského, jeho materiálu vojenského, pak potravin pro ČSR vůbec. Při této příležitosti byla též dojednána úmluva o používání hangaru č. 55 v novém svobodném přístavu terstském. Pak už byly porady se zástupci cizích vlád a resortů častější /: s rak. drahami v Budějovicích, Cmuntu, s polskými drahami v Těšíně :/.

Koncem roku toho byl opětný zájezd do Terstu, kde smluvena dohoda o výsadách a výhodách československého provozu v terstském přístavu, o nájmu jednoho skladiště ve svobodném přístavu a o zřízení čsl. celní expositury v Terstu.

Koncem ledna 1921 započato jednání o plavbě na mezinárodním toku labském, jehož výsledkem byla Labská plavební akta z 22. února 1922 /: Sb. č. 222/23 :/ se závažnými ustanoveními celními.

V době od 27./10. do 19./11.1921 účastnilo se ministerstvo financí svým zástupcem hospodářské konference v Portorose.

Kromě výše již zmíněných jednání o železničních úmluvách dlužno vzpomenouti spolupráci celního odboru ministerstva financí při sjednání Úmluvy o úpravě otázek železničních vzniklých následkem rozdělení Těšínského Slezska, Oravy a Spiše dtto v Praze dne 24./9.1920, dále úmluvy s Maďarskem o pasážní přepravě na trati Čata – Lučenec, podepsané v Budapešti dne 8. března 1923 a úmluvy s Maďarskem o úpravě společné služby československo-maďarské na železniční trati Filakovo-Šalgotarjan, resp. o používání stanice Šomošové /:protokol I :/, podepsané v Praze dne 9. února 1924, která úzce souvisí s uvedenou již státní smlouvou ze dne 8. března 1923 a jejíž samostatný díl /:protokol II.:/ tvoří úmluva o exploitaci čedičového lomu na sever od Šomošky stejného data. Konečně se celní odbor účastnil sjednání státní smlouvy s Německem o stavbě a provozu dráhy svídnickým údolím přetínající vícekrát státní hranici. /: Podepsána v Praze dne 25. března 1927:/.

Celní správa spolupůsobila při uzavírání leteckých úmluv s Polskem /:uzavřena v Praze dne 15. dubna 1926 :/, s Německem /: podepsána v Praze, dne 22. ledna 1927 :/ a s Rakouskem /:podepsána ve Vídni dne 15. února 1927:/.

Dosud byly ujednány a z větší části v život uvedeny pravidelné lety na těchto mezinárodních tratích :

- 1) Paříž – Štrasburk – Praha – Budapešť – Bělehrad – Bukurešť
- 2) Paříž – Štrasburk – Praha – Varšava
- 3) Berlín – Drážďany – Praha – Vídeň – Štýrský Hradec – Terst
- 4) Mnichov – Praha – Vratislav
- 5) Brémy – Hannover – Lipsko – Saská Kamenice – Praha
- 6) Krakov /Katovice/ - Brno – Vídeň
- 7) Vratislav – Hlívce – Brno – Vídeň
- 8) Mariánské Lázně – Saská Kamenice – Lipsko
- 9) Mariánské Lázně – Plavno
- 10) Praha – Mariánské Lázně – Kassel – Rotterdam
/: - Londýn :/
- 11) Záhřeb – Štýrský Hradec – Bratislava
- 12) Praha – Lvov – Oděsa

V listopadu 1927 účastnili se zástupcové celní správy konference v Opatiji, svolané italskou vládou za účelem zjednodušení celních formalit při průvozu vagonových zásilek do Terstu a z Terstu. Účastníky byly tyto státy: Itálie, Československo, Rakousko, Jugoslavie a Maďarsko. Doporučení, konferencí akceptovaná, nevztahují se však toliko na transit přes Terst, nýbrž na průvoz participujícími státy vůbec.

d/ Jiné úmluvy.

V březnu a květnu 1923 súčastnil se úředník celního odboru jako expert přípravných prací pro Mezinárodní ženevskou konvenci o zjednodušení celních formalit, jež ještě téhož roku /:3. listopadu 1923:/ byla za účasti oficielních zástupců ministerstva zahraničních věcí a ministerstva financí dojednána.

V říjnu 1927 zúčastnila se celní správa svým delegátem na mezinárodní konferenci o odstranění zákazů dovozu a vývozu, jež vedla ke konvenci podepsané v Ženevě 8. listopadu 1927.

Povolovací režim vývozní a dovozní.

Hned po převratu /:nařízením Národního výboru ze dne 22. listopadu 1918, č. 43 Sb.z. a n. :/ byla zřízena čsl. vývozní a dovozní komise a vysloven generální zákaz dovozu a vývozu bez povolení této komise. Tím povstala celním úřadům nová obsáhlá agenda, neboť při dovozu musely vedle vyclívání zboží zkoumatí též dovozní povolení a při vývozu, kde vlastní celní řízení bylo dosud velmi krátké, musely se s každou zásilkou zabývatí tak jako při dovozu. Záhy se vyvinul celný systém předpisů pro tuto agendu u celních úřadů, jenž byl upraven postupně v několika návodech, jež vydalo samo ministerstvo financí.

Přísný původní systém byl stále zmírňován jednak zařazováním jednotlivých druhů zboží do volných listin vydávaných autonomně i na podkladě obchodních smluv, jednak zaváděním různých úlev pro určité způsoby dovozu.

V roce 1922 vydává tehdejší "Úřad pro zahraniční obchod" předpisy o dovozu a vývozu, jež byly pak stále doplňovány.

V dnešní době, kdy jest povolovací systém z velké části odstraněn, jest tato agenda celních úřadů ovšem již poněkud usnadněna, avšak přece jsou jí celní úřady stále ještě dosti zatíženy, neboť dokud bude sebe menší počet druhů zboží vázán na dovozní nebo vývozní povolení, musí býti věnována bdělost a péče veškerému zboží, jež se dovází nebo vyvází, aby pod označením zboží volného nebylo propuštěno zboží vázané na povolení. Kromě toho byl úkol celních úřadů v poslední době opět ztížen tím, že byla pro některé druhy zboží ministerstvem obchodu zavedena v dovozu obligatorně osvědčení původu jakožto podmínka propuštění do volného oběhu v tuzemsku.

Ministerstvo financí bylo v této agendě prostředníkem mezi vývozní a dovozní komisí resp. jejími nástupci a celními úřady.

Statistika zahraničního obchodu.

Důležitou funkcí celních úřadů jest součinnost při statistice zahraničního obchodu. Z počátku bylo postupováno způsobem převzatým z bývalého Rakousko-Uherska. Po úpravě zákonem ze dne 13. července 1922, č. 235/22 Sb.z.a n. a prováděcím nařízením vydalo ministerstvo financí nové "služební předpisy pro celní úřady o statistice zahraničního obchodu" a spolupůsobilo na sestavení obdobných služebních předpisů pro železnice, poštovní úřady, plavební a letecké podniky.

Následují tři statistické přehledy :

Počet celních úřadů a odboček
v republice Československé.

Čechy	137 celních úřadů	56 odboček
Morava	20 "-	3 odbočky
Slezsko	35 "-	7 odboček
Slovensko	49 "-	15 "
Podkarpatská Rus	18 "-	1 odbočka
Úhrnem	259 celních úřadů	82 odboček

Počet celních úředníků
v republice Československé.

	V platové stupnici					Elékové	úhrnem
	3	4	5	6	7		
V ministerstvu financí	1	2	6	9	3	-	21
V obvodu okr- skové celní správy v Praze	1	13	61	163	133	106	477
"- v Brně	-	4	17	38	60	9	128
"- v Bratislavě	-	4	2	52	60	23	141
"- v Užhorodě	-	1	-	11	6	5	23
Ú h r n e m	2	24	86	273	262	143	790

Preliminovaný a skutečný příjem
na dovozních a vývozních clech
za první desetiletí republiky Československé.

	Preliminovaný příjem	Skutečný příjem
v roce 1919	53,067.070	159,145.373
-"- 1920	168,469.400	414,014.605
-"- 1921	703,578.000	780,865.114
-"- 1922	528,000.000	963,805.723
-"- 1923	632,809.690	811,002.752
-"- 1924	570,023.100	898,492.106
-"- 1925	808,297.000	871,346.790
-"- 1926	812,296.000	1.005,960.833
-"- 1927	1.047,545.000	1,392,056.199
-"- 1928	1.097,705.000	