



PRZEWOŹNICY I KIEROWCY KOMERCYJNI

Przewóz towarów w Wielkiej Brytanii i Unii Europejskiej a brexit bez umowy — wytyczne dla przewoźników

TREŚĆ

- 5** Wprowadzenie
- 6** Przewoźnicy brytyjscy muszą dysponować odpowiednimi licencjami i pozwoleniami
- 8** Przewoźnicy unijni
- 10** Kierowcy z Wielkiej Brytanii muszą dysponować poprawnymi dokumentami
- 12** Obowiązki transgraniczne podczas przewozu towarów
- 14** Przewóz towarów z Wielkiej Brytanii do Unii Europejskiej
- 18** Przewóz towarów z Unii Europejskiej do Wielkiej Brytanii
- 20** Przewóz produktów zwierzęcych, roślinnych i innych produktów kontrolowanych z Wielkiej Brytanii do Unii Europejskiej
- 22** Bezpieczeństwo pojazdu podczas podróży do i z Wielkiej Brytanii
- 23** Podsumowanie obowiązków przewoźników i kierowców podczas przewozu towarów przez granicę





Wprowadzenie

Przewoźnicy i kierowcy komercyjni do wjazdu na teren UE, wyjazdu z niej i przemieszczania się po niej będą potrzebowali odpowiednich dokumentów, jeśli Wielka Brytania opuści Unię Europejską bez umowy.

Przewodnik jest przeznaczony dla przewoźników i kierowców komercyjnych podróżujących pomiędzy Wielką Brytanią a Europą kontynentalną. Oddzielne wskazówki zostaną opublikowane dla przewoźników i kierowców komercyjnych realizujących przejazdy między Wielką Brytanią a Republiką Irlandii.

Przewoźnicy brytyjscy muszą dysponować odpowiednimi licencjami i pozwoleniami

Wspólnotowe prawo jazdy i prawo jazdy uprawniające do poruszania się po Wspólnocie

Unia Europejska wyraziła zgodę na to, aby w okresie przejściowym przewoźnicy z Wielkiej Brytanii mogli nadal korzystać ze swojego ważnego prawa jazdy w trakcie kursów do i z Unii Europejskiej. Wymóg ten obowiązuje obecnie do 31 grudnia 2019 r., a jego obowiązywanie prawdopodobnie zostanie przedłużone do 31 lipca 2020 r.¹.

Przewoźnicy ze wspólnotowym prawem jazdy będą mogli nadal korzystać z niego podczas okresu przejściowego, jeśli Wielka Brytania opuści Unię bez umowy. Przewoźnicy wnioskujący o wspólnotowe prawo jazdy lub przedłużający je po brexicie bez umowy otrzymają zamiast tego dokumentu brytyjskie prawo jazdy upoważniające do poruszania się po Wspólnocie i z tymi samymi uprawnieniami.

Kierowcy pracujący w UE muszą mieć na pokładzie wszystkich pojazdów wspólnotowe prawo jazdy (lub nowe brytyjskie prawo jazdy upoważniające do poruszania się po Wspólnocie).

Wspólnotowe prawo jazdy (lub nowe brytyjskie prawo jazdy upoważniające do poruszania się po Wspólnocie) nie będzie ważne podczas międzynarodowych kursów w ramach transportu drogowego realizowanych przez brytyjskich przewoźników podczas przejazdów przez UE do krajów spoza niej i krajów EOG. Będą oni potrzebowali pozwoleń ECMT (patrz poniżej).

W okresie przejściowym dozwolone będą niektóre przewozy typu „cross-trade” (pomiędzy dwoma krajami UE) i przewozy kabotażowe (w obrębie jednego kraju UE). Przynajmniej do 31 grudnia 2019 r. możliwa będzie realizacja maksymalnie dwóch przewozów kabotażowych lub przewozów typu „cross-trade” tygodniowo.

Towary przewożone we własnym imieniu i pojazdy poniżej 3,5 t do przewożenia towarów

Operatorzy z Wielkiej Brytanii przewożący własne towary (działający we własnym imieniu) lub posiadający pojazdy o masie poniżej 3,5 t (w tym furgonetki) nie muszą mieć wspólnotowego prawa jazdy (lub nowego brytyjskiego prawa jazdy upoważniającego do poruszania się po Wspólnocie). Jednakże do pracy z pojazdem poniżej 3,5 t w niektórych częściach UE może być wymagane pozwolenie. Dalsze szczegóły na stronie www.gov.uk/brexit-haulage.

Pozwolenia ECMT

W przypadku niektórych przejazdów realizowanych w okresie przejściowym będzie wymagane pozwolenie ECMT. Zwłaszcza przewoźnicy mogą wymagać pozwolenia ECMT, jeśli:

- » chcą przejechać przez UE do krajów spoza Wspólnoty np. Szwajcarii;
- » zamierzają wykonać trzy przewozy towarów typu „cross-trade” (czyli z jednego kraju UE do innego) podczas jednego wyjazdu do Unii Europejskiej.

Pozwolenia ECMT są ważne wyłącznie wtedy, gdy towarzyszy/-ą im:

- » dziennik ECMT (wydawany wraz z pozwoleniem);
- » certyfikaty zgodności i przydatności do ruchu drogowego dotyczące eksploatowanego pojazdu.

Na stronie GOV.UK można sprawdzić, czy konieczne jest posiadanie pozwolenia ECMT na planowaną podróż, a także szczegóły dotyczące sposobu uzyskiwania certyfikatów zgodności i przydatności do ruchu drogowego.²

1 Informacje poprawne na wrzesień 2019 r. Więcej informacji na stronie gov.uk/brexit-hauliers
2 www.gov.uk/guidance/ecmt-international-road-haulage-permits



Tablice i dokumenty rejestracyjne naczepy

Przed wyjazdem za granicę wszystkie naczepy komercyjne powyżej 750 kg i niekomercyjne naczepy powyżej 3500 kg należy zarejestrować w Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA).

Posiadacz naczepy będzie musiał dopilnować, aby:

- » znalazły się na niej tablice rejestracyjne;
- » kierowca miał na pokładzie dowód rejestracyjny naczepy DVLA.³

Przewoźnicy nie muszą rejestrować naczep, które są wykorzystywane wyłącznie podczas przejazdów pomiędzy Wielką Brytanią a Irlandią.

Dokumenty pojazdu

Podczas wyjazdu zagranicznego kierowcy będą musieli mieć na pokładzie pojazdu następujące dokumenty:

- » kartę pojazdu (V5C)⁴ lub świadectwo wynajmu pojazdu (VE103)⁵ pozwalające na korzystanie z pojazdu wynajętego lub w leasingu;
- » naklejkę z symbolem GB przyklejoną z tyłu samochodu i naczepy, nawet jeśli na tablicach rejestracyjnych znajduje się identyfikator Wielkiej Brytanii;
- » zieloną kartę ubezpieczenia komunikacyjnego.

Zielona karta

Zielona karta to międzynarodowy certyfikat poświadczający wykupienie ubezpieczenia komunikacyjnego akceptowany w 48 krajach uczestniczących w programie zielonej karty⁶.

Istnieje wymóg posiadania wielu zielonych kart:

- » jeśli przewoźnicy komercyjni z ubezpieczoną flotą będą potrzebowali zielonej karty dla każdego pojazdu;
- » w przypadku posiadania naczepy do pojazdu: przewoźnicy będą potrzebowali zielonej karty dla pojazdu ciągnącego i osobnej zielonej karty dla naczepy (w niektórych krajach konieczne jest także osobne ubezpieczenie naczepy);
- » w przypadku posiadania dwóch polis ubezpieczeniowych na okres przejazdu (np. jeśli podczas podróży polisa ubezpieczeniowa zostanie przedłużona).

Przewoźnicy powinni dopilnować przekazania im przez firmę ubezpieczeniową zielonych kart dla wszystkich pojazdów komercyjnych wjeżdżających do UE, wyjeżdżających z niej lub przejeżdżających przez nią.

O ile nie pojawią się inne informacje, kierowcy będą musieli mieć na pokładzie zieloną kartę dla pojazdu i naczepy podczas jazdy na terenie UE, jeśli Wielka Brytania opuści Unię Europejską bez umowy.

3 www.gov.uk/guidance/trailer-registration

4 www.gov.uk/vehicle-log-book

5 www.gov.uk/taking-vehicles-out-of-uk/for-less-than-12-months

6 www.cobx.org/article/3/green-card-system

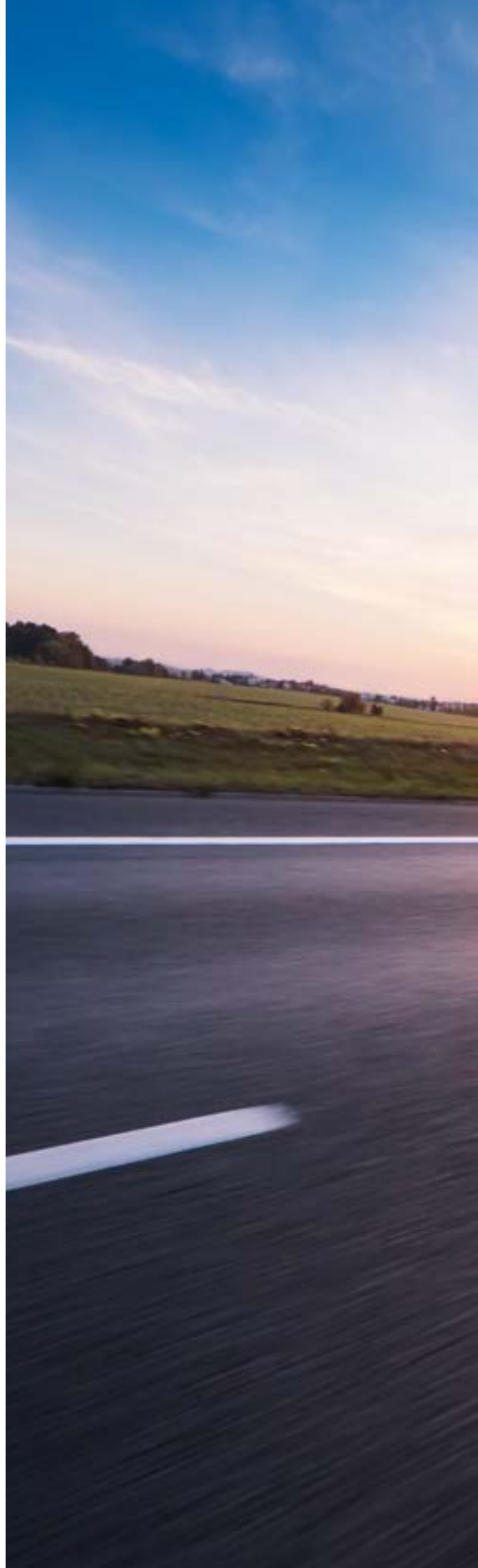
Przewoźnicy unijni

Operatorzy z Unii Europejskiej muszą otrzymać licencję w kraju, w którym znajduje się ich siedziba, i zawsze mieć na pokładzie wspólnotowe prawo jazdy. Operatorzy z Unii Europejskiej ze wspólnotowym prawem jazdy nadal mogą wwozić towary do Wielkiej Brytanii, wywozić je z tego kraju lub przejeżdżać z nimi przez ten kraj w przypadku opuszczenia Unii bez umowy, o ile nie pojawią się inne informacje.

Operatorzy z Unii Europejskiej wjeżdżający pojazdami komercyjnymi do Wielkiej Brytanii, wyjeżdżający z niej i przejeżdżający przez nią będą musieli mieć na pokładzie dowód ubezpieczenia. Zielona karta lub inny dowód ubezpieczenia komunikacyjnego będzie uznawana/-y w Wielkiej Brytanii.

Operatorzy z Unii Europejskiej mogą realizować przewozy kabotażowe w Wielkiej Brytanii na podstawie bieżących limitów UE, o ile nie pojawią się inne zalecenia.⁷

⁷ Informacje poprawne na wrzesień 2019 r. Więcej informacji na stronie gov.uk/brexit-hauliers





Kierowcy z Wielkiej Brytanii muszą dysponować poprawnymi dokumentami

Certyfikat kompetencji zawodowych kierowców (Driver Certificate of Professional Competence, CPC)

Kierowcy z bieżącym brytyjskim CPC pracujący dla przewoźników w Wielkiej Brytanii nie muszą podejmować żadnych dodatkowych działań na wypadek wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii bez umowy. CPC brytyjskie będzie nadal ważne dla kierowców podczas wszystkich przejazdów, do których są upoważnieni operatorzy z Wielkiej Brytanii, na podstawie uzgodnień przejściowych uzgodnionych z UE lub pozwoleń ECMT.

Kierowcy poruszający się po UE muszą mieć na pokładzie kartę kwalifikacji kierowcy CPC.

Kierowcy brytyjscy pracujący dla operatorów brytyjskich i przewożący własne towary lub z pojazdami poniżej 3,5 t (w tym furgonetkami) nie muszą do celów zawodowych posiadać CPC dla kierowców.

Działania powinni podjąć kierowcy z Wielkiej Brytanii pracujący lub planujący pracę w firmie w Unii Europejskiej (np. kierowca brytyjski pracujący dla przewoźników we Francji lub Irlandii). Jest to konieczne, ponieważ w przypadku brexitu bez umowy CPC wystawione w Wielkiej Brytanii nie będą już uznawane za ważną kwalifikację przez pracodawców w UE.

Z tego względu kierowcy z Wielkiej Brytanii pracujący lub chcący pracować w firmach w UE powinni wymienić swoje CPC dla kierowców brytyjskich na CPC dla kierowców w UE przed wyjściem Wielkiej Brytanii ze Wspólnoty. Aby wymienić CPC dla kierowców brytyjskich, należy w odpowiednim organie kraju unijnego lub EOG złożyć wniosek. Więcej informacji na stronie gov.uk/brexit-hauliers.

Brytyjskie prawo jazdy

Kierowcy muszą dysponować prawem jazdy odpowiedniej kategorii na dany pojazd. Na podanej stronie internetowej mogą sprawdzić, czy na prawie jazdy mają właściwe kategorie.⁸

Międzynarodowe prawo jazdy

W 24 krajach UE spośród 27 będzie uznawane brytyjskie prawo jazdy ze zdjęciem i nie będzie konieczne posiadanie międzynarodowego prawa jazdy (IDP).

W pozostałych trzech krajach oprócz prawa jazdy ze zdjęciem kierowca będzie musiał mieć:


- » IDP 1968 do jazdy we Francji i Włoszech;
- » IDP 1949 do jazdy na Cyprze.

Kierowcy niemający prawa jazdy ze zdjęciem mogą wymagać dodatkowych IDP.

Ci, którzy dysponują już IDP, powinni przed wyjazdem sprawdzić, czy są one nadal ważne. W przypadku niektórych krajów IDP 1926 i 1949 prawdopodobnie będą musiały być wymienione na IDP 1968. Każde pozwolenie jest także ważne na inny okres czasu.

Rodzaj wymaganego IDP można sprawdzić na stronie www.gov.uk/dft/idp

Kierowcy mogą zakupić IDP bezpośrednio na poczcie w Wielkiej Brytanii.⁹



W 24 krajach UE spośród 27 będzie uznawane brytyjskie prawo jazdy ze zdjęciem i nie będzie konieczne posiadanie międzynarodowego prawa jazdy (IDP).

⁸ www.gov.uk/driving-licence-categories

⁹ www.postoffice.co.uk/international-driving-permit



Wykresy z tachografu lub cyfrowe inteligentne karty kierowców

Kierowcy pojazdów powyżej 3,5 ton podczas kursów międzynarodowych mają obowiązek dalszego przestrzegania obowiązujących w Unii zasad dotyczących liczby godzin pracy i stosowania tachografu.¹⁰

Muszą być w stanie przedstawić wykresy z tachografu i wszystkie wymagane prawnie rejestry sporządzone ręcznie za dany dzień i poprzednie 28 dni kalendarzowych.

Muszą też być w stanie przedstawić cyfrową inteligentną kartę kierowcy, jeśli taką dysponują.

Paszporty i wize

Po wyjściu Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej bez umowy konieczne może okazać się uprzednie przedłużenie paszportu brytyjskiego w przypadku podróży. Paszport kierowców w dniu podróży będzie musiał być ważny przez co najmniej 6 kolejnych miesięcy, jeśli chcą podróżować do krajów w Europie (nie dotyczy Irlandii).

Każdy dodatkowy miesiąc w paszportach kierowcy sprzed ponad 10 lat może nie zostać wliczony w niezbędny okres 6 miesięcy. Jeśli bieżący paszport przedłużono przed upłynięciem terminu ważności poprzedniego paszportu, w jego dacie ważności prawdopodobnie uwzględniono dodatkowe miesiące.

Przydatność paszportu do celów podróży można sprawdzić na stronie: www.gov.uk/check-a-passport-for-travel-to-europe

Kierowcom firm transportowych na krótkie wyjazdy do Unii Europejskiej nie będą potrzebne wize. Pobyt kierowcy może wynosić do 90 dni w okresie 180-dniowym.

¹⁰ www.gov.uk/drivers-hours/eu-rules

Obowiązki transgraniczne podczas przewozu towarów


Do obowiązków przedsiębiorcy należy przygotowanie dokumentów celnych i uzyskanie właściwych dokumentów dla przewoźnika i kierowcy. Można to zrobić bezpośrednio lub przez firmę logistyczną. Większość przedsiębiorców skorzysta z usług agencji celnej i/lub firmy logistycznej.

Dalsze informacje o danych, które muszą być przekazywane przez przedsiębiorców do celów odprawy celnej, oraz same procedury wwozu¹¹ i wywozu¹² można znaleźć na stronie **GOV.UK**.

Odpowiedzialność za dopełnienie formalności celnych spoczywa na przedsiębiorcach, jednak przewoźnik musi dopilnować, aby kierowca otrzymał wszystkie niezbędne dokumenty celne oraz inne dokumenty, które muszą znajdować się w pojeździe na czas całego przejazdu.

Przewoźnik musi poinformować kierowcę, jakie dokumenty będzie musiał okazać we wszystkich kluczowych punktach tranzytowych (urzędach celnych, podczas inspekcji drogowych przed wyjazdem w celu udowodnienia gotowości do przekroczenia granicy, portach lub terminalach kolejowych). Aby usprawnić czynności, kierowca musi mieć jasność co do rodzaju wymaganych dokumentów, a także miejsc, terminów i sposobów ich okazywania i sprawdzania.

Kierowcy nie powinni podejmować prób przekroczenia granicy UE z Wielką Brytanią w żadnym z kierunków bez wszystkich wymaganych dokumentów celnych dla wszystkich przewożonych ładunków.



Kierowcy nie powinni podejmować prób przekroczenia granicy UE z Wielką Brytanią w żadnym z kierunków bez wszystkich wymaganych dokumentów celnych dla wszystkich przewożonych ładunków.

¹¹ www.gov.uk/guidance/trading-and-moving-goods-from-the-eu-to-the-uk-if-the-uk-leaves-the-eu-with-no-deal

¹² www.gov.uk/guidance/trading-and-moving-goods-from-the-uk-to-the-eu-if-the-uk-leaves-the-eu-with-no-deal



Przewóz towarów z Wielkiej Brytanii do Unii Europejskiej

Przed wyjazdem z Wielkiej Brytanii

Podczas odbioru towarów do przewiezienia do Unii Europejskiej kierowca musi otrzymać wszystkie dokumenty celne niezbędne do wjazdu na teren Wspólnoty.

Eksporter z Wielkiej Brytanii ma obowiązek wywiązania się ze stosowanych w tym kraju wywozowych procedur celnych. Będzie to przynajmniej wspólne zgłoszenie celne oraz zgłoszenie bezpieczeństwa. Kierowca będzie musiał otrzymać informacje, czy przewożone przez niego towary będą okazane w urzędzie celnym w Wielkiej Brytanii. Po zakończeniu tej procedury eksporter otrzyma pozwolenie na kontynuację przejazdu (P2P). Dalsze kroki, które będzie musiał zrealizować kierowca, zależą od rodzaju P2P, jakim dysponuje:

- » przyznano P2P — kierowcy mogą odebrać i zabrać towary do portu brytyjskiego lub terminalu odjazdu;
- » nie przyznano P2P, konieczna kontrola fizyczna — kierowcy mogą odebrać towary i zabrać je do wyznaczonego miejsca wywozu (DEP) lub zatwierdzonej lokalizacji na terytorium w celu przeprowadzenia odpowiednich kontroli i udzielenia P2P;
- » nie przyznano P2P, konieczna kontrola dokumentów — kierowcy nie odbierają towarów, dopóki eksporter nie przekaze skontrolowanych dokumentów do krajowego centrum odprawy celnej (National Clearance Hub) i nie otrzyma dalszych instrukcji.

Od kierowcy nie wymaga się posiadania na pokładzie dokumentacji wywozu towarów z Wielkiej Brytanii, chociaż będzie on musiał dysponować innymi dokumentami wyszczególnionymi w innych miejscach niniejszego przewodnika.

Dokumenty dla władz granicznych w Unii Europejskiej

Kierowca musi otrzymać od przedsiębiorcy wszystkie niezbędne numery referencyjne lub dokumentację, aby mógł spełnić wymogi wwozu obowiązujące w kraju unijnym, do którego wjeżdża. Dopilnowanie tego należy do obowiązków eksportera z Wielkiej Brytanii (z jego agentem celnym i/lub dostawcą usług logistycznych).


Konieczne może okazać się wcześniejsze wypełnienie zgłoszenia i przeprowadzenie odprawy, zanim ładunek będzie mógł zostać wywieziony z Wielkiej Brytanii.

Przedsiębiorca wywożący towary z Wielkiej Brytanii musi:

- » potwierdzić u przedsiębiorcy wwożącego towary do Unii Europejskiej, że zostały dopilnowane wszystkie niezbędne formalności i spełnione wszystkie niezbędne wymogi;
- » przekazać przewoźnikowi i kierowcy pełne i jasne instrukcje, aby wiedzieli, co robić.

Dokumentacja dla dodatkowych procedur przewozu towarów z Wielkiej Brytanii do Unii Europejskiej

Procedury, takie jak Konwencja o wspólnej procedurze tranzytowej (CTC), karnet ATA (do tymczasowej odprawy towarów) i karnet Międzynarodowego Przewozu Drogowego (TIR) będą wspomagały procesy wjazdu do UE, ale będą także wymagały od kierowców podjęcia dodatkowych działań.



Kierowca musi otrzymać od przedsiębiorcy wszystkie niezbędne numery referencyjne lub dokumentację, aby mógł spełnić wymogi wwozu obowiązujące w kraju unijnym, do którego wjeżdża.

Przewóz towarów do Unii Europejskiej na podstawie CTC

Jeśli przedsiębiorca ustali przewóz towarów na podstawie CTC¹³, kierowca musi:

1. otrzymać od przedsiębiorcy tranzytowy dokument towarzyszący (TAD) oraz informację, że przewóz towarów został zwolniony do procedury tranzytowej i że może on udać się do punktu wyjazdu z Wielkiej Brytanii; lub:
2. otrzymać lokalny numer referencyjny (LRN) lub TAD, który nie został zwolniony do procedury tranzytowej, oraz zostać poinformowany o konieczności okazania towarów oraz LRN lub TAD organom kontroli granicznej w Wielkiej Brytanii w wyznaczonym urzędzie wyjścia w tym kraju. Towary zostaną następnie zwolnione do procedury, a kierowca otrzyma TAD.

Eksporter/agent będzie odpowiedzialny za przekazanie przewoźnikowi i kierowcy najnowszych informacji o statusie TAD.

Przewóz towarów do Unii Europejskiej na podstawie konwencji ATA

Karnety ATA to międzynarodowe dokumenty celne stosowane do tymczasowego wywozu lub wwozu towarów. Jeśli przedsiębiorca ustali przewóz towarów na podstawie konwencji ATA¹⁴, kierowca musi:

- » uzyskać od przedsiębiorcy karnet ATA;

- » zabrać towary i karnet ATA do organów kontroli granicznej w Wielkiej Brytanii w urzędzie wyjścia w tym kraju zgodnie z instrukcjami przedsiębiorcy, agenta lub firmy logistycznej nadzorującego/-j przewóz.

Przewóz towarów do Unii Europejskiej na podstawie konwencji TIR

Jeśli przedsiębiorca ustali przewóz towarów na podstawie konwencji TIR¹⁵, pojazd przewożący towary musi mieć świadectwo homologacji pojazdu drogowego do transportu pod zamknięciami celnymi.

Przewoźnicy mają obowiązek:

- » przekazania kierowcy karnetu TIR;
- » dopilnowania formalności pozwalających na zadeklarowanie przewozu w unijnym systemie tranzytowym (NCTS) oraz dysponowania numerami referencyjnymi do okazania towarów organom celnym UE;
- » poinstruowania kierowcy o konieczności zabrania i okazania towarów i karnetu TIR organom kontroli granicznej w Wielkiej Brytanii w urzędzie wyjścia w tym kraju.¹⁶

13 www.gov.uk/government/publications/uk-trade-tariff-community-and-common-transit-outwards/uk-trade-tariff-community-and-common-transit-outwards

14 www.gov.uk/government/publications/uk-trade-tariff-other-documents-and-procedures/uk-trade-tariff-other-documents-and-procedures

15 www.gov.uk/government/publications/uk-trade-tariff-other-documents-and-procedures/uk-trade-tariff-other-documents-and-procedures

16 Szczegóły dotyczące urzędów wyjścia i przeznaczenia w Wielkiej Brytanii i innych krajach można znaleźć na stronie ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_home.jsp?Lang=en (do urzędów brytyjskich najnowsze informacje zostaną przekazane pod koniec września 2019 r.)



Wywóz towarów akcyzowych z Wielkiej Brytanii

Towary akcyzowe to alkohol, tytoń i produkty energetyczne.

Jeśli towary mają być objęte akcyzą, kierowca oprócz innych dokumentów handlowych musi otrzymać od przedsiębiorcy jeden z następujących dokumentów:

- » kopię elektronicznego dokumentu administracyjnego (eAD);
- » dokumentację handlową, na której jasno widnieje administracyjny numer referencyjny (ARC) dla eAD;
- » papierowy formularz W8 dla produktów energetycznych;
- » kopię zgłoszenia celnego.

Na granicy z UE

Jeśli nie zastosowano żadnych dodatkowych procedur, kierowca musi przestrzegać unijnych wymogów wwozu i obowiązujących na granicy.

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie CTC, kierowca musi okazać organom celnym UE TAD zgodnie z procedurami unijnymi.

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie konwencji ATA lub TIR, kierowca musi okazać karnet ATA lub TIR oraz dopilnować, aby został podstemplowany przez organy celne UE zgodnie z procedurami unijnymi.

Za granicą z UE

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie CTC, kierowca musi okazać TAD w unijnym urzędzie przeznaczenia lub upoważnionemu nadawcy w sytuacji, w której procedura tranzytowa będzie zamknięta. Towary następnie będą podlegały unijnym procedurom przywozowym.

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie konwencji ATA, kierowca powinien przekazać karnet ATA odbiorcy towarów po ich dostawie.

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie konwencji TIR, kierowca musi okazać karnet TIR i dopilnować, aby został podstemplowany przez unijne organy celne w momencie, w którym towary opuszczają terytorium celne UE lub w unijnym urzędzie przeznaczenia.

Wwóz towarów do Francji

Francja wdrożyła system inteligentnej granicy (smart border)¹⁷ do obsługi ciężarówek korzystających z przepraw promowych i przejazdów przez Eurotunel, w którym dane w zgłoszeniu celnym będą przyporządkowane do numeru rejestracyjnego pojazdu przewożącemu ładunek/-ki.

Po wyjeździe z Wielkiej Brytanii przy odprawie promowej lub stacji obsługi w Eurotunelu kierowca wręczy główny numer ewidencyjny (MRN). MRN zostanie zeskanowany i skojarzony z numerem rejestracyjnym pojazdu.

W przypadku ładunków od wielu przedsiębiorców eksporter lub kierowca może zeskanować wszystkie kody kreskowe na osobnych dokumentach za pośrednictwem aplikacji Prodouanes, która utworzy kopertę MRN. Kierowca będzie musiał następnie okazywać tylko jeden MRN na przewożony ładunek.


17 Film w języku angielskim z informacjami na temat inteligentnej granicy: www.douane.gouv.fr/articles/a16171-the-smart-border



Dane te są następnie analizowane przez system celny we Francji, kiedy kierowca wraz z ładunkiem będzie znajdował się na promie lub w pociągu przemieszczającym się przez kanał, aby można było dokonać wstępnej selekcji pojazdów do dalszej kontroli (celnej i/lub sanitarnej i fitosanitarnej [SPS]).

Podczas przejazdu kierowca zostanie poinformowany, czy:

- » może kontynuować jazdę;
- » musi zadeklarować towary do odprawy celnej i/lub SPS;
- » wystąpiły problemy, które należy rozwiązać przed kontynuacją podróży.



Kierowców przewożących towary między Irlandią a Irlandią Północną będą obowiązywały procedury celne odmienne od tych stosowanych w wymianie handlowej między Wielką Brytanią a Unią Europejską. Dalsze informacje można znaleźć na stronie GOV.UK.

Przewóz towarów przez Holandię

Holandia opracowała swoje własne zalecenia dotyczące przemieszczania przez holenderskie porty. Dostępna jest także płatna usługa Portbase¹⁸, której celem jest zapewnienie przewoźnikom towarowym i operatorom logistycznym pomocy przy różnych formalnościach związanych z przewozem towarów pomiędzy Wielką Brytanią a Holandią.

Wszystkie holenderskie terminale promowe uzgodniły, że wszystkie numery zgłoszeń celnych towarów wywożonych z Wielkiej Brytanii i do niej wwożonych przechodzących przez porty w Holandii muszą być wcześniej zarejestrowane za pośrednictwem Portbase. W przeciwnym razie pojazdy przeznaczone do drogowego transportu towarowego nie będą mogły wjechać na terminale. Podczas odprawy brytyjskiej kierowca będzie musiał okazać MRN.

Przewóz towarów pomiędzy Republiką Irlandii a Irlandią Północną

Kierowców przewożących towary między Irlandią a Irlandią Północną będą obowiązywały procedury celne odmienne od tych stosowanych w wymianie handlowej między Wielką Brytanią a Unią Europejską. Dalsze informacje można znaleźć na stronie GOV.UK.¹⁹

¹⁸ www.portbase.com/en/

¹⁹ www.gov.uk/guidance/trading-and-moving-from-northern-ireland-to-ireland-in-a-no-deal-brexit

Przewóz towarów z Unii Europejskiej do Wielkiej Brytanii

Przed wyjazdem z Unii Europejskiej

Podczas odbioru towarów kierowca musi otrzymać wszystkie właściwe dokumenty celne i potwierdzić, że przedsiębiorca zrealizował unijne procedury wywozu.

Kierowca musi także potwierdzić u eksportera, że zostały spełnione brytyjskie wymogi wwozu.

Jeśli nie są stosowane inne procedury przewozu, oznacza to, że kierowca musi dla każdego ładunku mieć kopię zgłoszenia celnego od przedsiębiorców (w UE i Wielkiej Brytanii). Może on mieć postać:

- » jednego lub wielu MRN nazywanego/-ych brytyjskim numerem wjazdu; lub
- » numeru rejestracji i identyfikacji przedsiębiorcy brytyjskiego (Economic Operator Registration and Identification, EORI);
- » unijnego zgłoszenia wywozu MRN.

Kierowca musi odebrać i mieć na pokładzie dodatkowe MRN dla towarów kontrolowanych objętych uproszczonymi procedurami przejściowymi (TSP).²⁰

Dokumentacja dla dodatkowych procedur przewozu towarów z UE do Wielkiej Brytanii

Dodatkowe procedury, takie jak CTC, karnet ATA i karnet TIR będą wspomagały procesy wjazdu do Wielkiej Brytanii, ale będą także wymagały od kierowców podjęcia dodatkowych działań.

Wwóz towarów do Wielkiej Brytanii na podstawie CTC

Jeśli przedsiębiorca ustali przewóz towarów na podstawie CTC, kierowca musi otrzymać od niego TAD oraz dopilnować, aby towary zwolniono do tranzytu.

Wwóz towarów do Wielkiej Brytanii na podstawie konwencji ATA

Jeśli przedsiębiorca ustali przewóz towarów na podstawie konwencji ATA, kierowca musi otrzymać od niego karnet ATA.


Wwóz towarów do Wielkiej Brytanii na podstawie konwencji TIR

Jeśli przedsiębiorca ustali przewóz towarów na podstawie konwencji TIR, pojazd przewożący towary musi mieć świadectwo homologacji pojazdu drogowego do transportu pod zamknięciami celnymi.

Kierowca musi uzyskać od przedsiębiorcy karnet ATA.

Wwóz towarów akcyzowych do Wielkiej Brytanii

Jeśli towary są przewożone do składu celnego w Wielkiej Brytanii, wówczas kierowca będzie musiał zapewnić sobie kopię eAD lub dokumentu handlowego z jasno określonym ARC przed wyjazdem z portu.



Kierowca musi odebrać i mieć na pokładzie dodatkowe MRN dla towarów kontrolowanych objętych TSP. Może zaistnieć konieczność posiadania przez kierowcę na pokładzie więcej niż jednego MRN.

²⁰ www.gov.uk/guidance/list-of-controlled-goods-for-transitional-simplified-procedures



Jednak w sytuacji, w której importer zastosował uproszczoną procedurę celną pozwalającą na opóźnienie przybycia towarów (np. TSP), opóźnione zostanie również utworzenie eAD do momentu przybycia towarów. W takich przypadkach kierowca musi zamiast tego zapewnić sobie kopię wcześniej złożonego zgłoszenia celnego, na którym muszą znajdować się szczegóły gwarancji przepływu towarów akcyzowych przed wyjazdem z portu. Jeśli towary nadal pozostają w transporcie pod adres dostawy przed końcem kolejnego dnia roboczego po wwozie, importer (lub jego agent) powinien wtedy przekazać kierowcy kopię eAD lub ARC w celu dopełnienia formalności dla wymogów przewozu towarów objętych akcyzą.

Na granicy z UE

Kierowca ma obowiązek przestrzegania procedur wyjazdu z UE.

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie konwencji ATA lub TIR, kierowca musi okazać karnet ATA lub TIR oraz dopilnować, aby został podstemplowany przez organy celne UE zgodnie z procedurami inijnymi.

Procedury wjazdu do Wielkiej Brytanii

Władze Wielkiej Brytanii nie będą rutynowo zatrzymywać pojazdów w drodze do tego kraju, aby sprawdzać, czy kierowcy dysponują poprawną dokumentacją celną. Jednak urzędnicy organów kontroli granicznej w Wielkiej Brytanii będą na podstawie informacji opartych o analizę ryzyka wybierać, jak to robią obecnie, ciężarówki do ukierunkowanych kontroli pod kątem przestępstw celnych, bezpieczeństwa i zwalczających przemyt. Na czas takiej kontroli ciężarówka zjedzie na bok, a kierowca zostanie poproszony o okazanie MRN i EORI dla każdego ładunku.

Kierowca musi przestrzegać miejscowych procedur portu w zakresie okazywania TAD, karnetu ATA i karnetu TIR.

Jeśli towary wracają do Wielkiej Brytanii na podstawie karnetu ATA, a ostatnią pieczęć na karnecie postawiły brytyjskie organy kontroli granicznej, będzie to stanowiło zakończenie procedury dla karnetu ATA.

Za granicą z Wielką Brytanią

Po zjeździe z promu lub pociągu w ruchu wahadłowym kierowca odjedzie z portu lub terminalu, jak dzieje się to obecnie. Jeśli przewóz odbywa się na podstawie CTC, kierowca musi okazać TAD w urzędzie przeznaczenia lub upoważnionemu nadawcy w sytuacji, w której procedura tranzytowa będzie zamknięta. Towary następnie będą podlegały brytyjskim procedurom przywózowym. Jeśli jest już dostępny MRN i/ lub EORI, towary będą mogły zostać odprawione bezzwłocznie. W innym razie kierowca będzie musiał zabrać towary do obiektów upoważnionego nadawcy lub urzędu przeznaczenia, w którym kończy się przewóz tranzytowy.

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie konwencji ATA, kierowca powinien przekazać karnet ATA odbiorcy towarów po ich dostawie.

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie konwencji TIR, kierowca musi okazać karnet TIR i dopilnować, aby został podstemplowany przez brytyjskie organy kontroli w momencie, w którym towary opuszczają terytorium celne UE lub przybywają do urzędu przeznaczenia²¹.

21 Szczegóły dotyczące urzędów wyjścia i przeznaczenia w Wielkiej Brytanii i innych krajach można znaleźć na stronie ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_home.jsp?Lang=en (do urzędów brytyjskich najnowsze informacje zostaną przekazane pod koniec września 2019 r.)

Przewóz produktów zwierzęcych, roślinnych i innych produktów kontrolowanych z Wielkiej Brytanii do Unii Europejskiej

Przewoźnicy i kierowcy transportujący produkty zwierzęce, roślinne i inne produkty kontrolowane muszą znać zmieniające się zasady i trasy. Przewoźnik i kierowca nie powinien rozpoczynać przewozu tego typu towarów, dopóki nie upewni się, że:

- » importer lub eksporter sprawdził trasę, którą zamierza jechać;
- » urząd kontroli granicznej, przez który chce przejechać, ma uprawnienia do odprawy towarów wwożonych przez niego do Wielkiej Brytanii lub wywożonych z tego kraju.

Wywóz zwierząt, produktów zwierzęcych, ryb i produktów rybołówstwa do Unii Europejskiej

Przedsiębiorcy przewożący zwierzęta lub produkty zwierzęce z Wielkiej Brytanii do Unii Europejskiej będą musieli wcześniej złożyć wniosek o świadectwo wywozowe zdrowia (EHC).²² Będą musieli oni dopilnować, aby EHC zostało podpisane przez upoważnioną do tego osobę po inspekcji ładunku.

Przedsiębiorca musi sprawdzić, czy trasa, którą kierowca chce pojechać, pozwoli na sprawdzenie ładunku we właściwym punkcie kontroli granicznej (BIP) w państwie członkowskim UE, do którego dotrze jako pierwszego.²³

Kierowca musi potwierdzić u przedsiębiorcy lub przewoźnika, że co najmniej 24 godziny przed przybyciem ładunku podmiot importujący w UE przekazał właściwemu BIP informacje o takim przybyciu.

Kierowca ma obowiązek posiadania na pokładzie papierowej kopii każdego EHC dla przewożonego przez siebie ładunku. EHC mogą być sprawdzane w unijnym BIP (punkcie kontroli granicznej).

Wywóz złowionych ryb morskich do spożycia przez ludzi

Oprócz EHC eksporterzy odławianych dziko żyjących ryb morskich do spożycia przez ludzi będą musieli dla każdego ładunku wwożonego do Unii Europejskiej uzyskać brytyjskie świadectwo połowowe.

Eksporterzy prześlą kopię dokumentów swojemu importerowi w UE, ale w niektórych przypadkach dokumenty te muszą znajdować się na pokładzie kierowcy. Przewoźnicy przed podjęciem próby wywozu ryb złowionych w Wielkiej Brytanii i brytyjskich produktów rybołówstwa do Unii Europejskiej powinni sprawdzić, czy eksporter uzyskał w Wielkiej Brytanii potwierdzone świadectwo połowowe.

Przewóz żywych zwierząt w UE

Przedsiębiorcy będą musieli wyznaczyć przedstawiciela w państwie członkowskim UE. Muszą także uzyskać od importera lub eksportera pewne dokumenty, ponieważ po brexicie UE nie będzie już przyjmowała wersji tych dokumentów wystawianych w Wielkiej Brytanii.²⁴

Wymagane dokumenty są dostępne we właściwym departamencie rządowym i obejmują:

- » zezwolenie dla przewoźnika;
- » świadectwo kwalifikacji;
- » świadectwo homologacji pojazdu;
- » dziennik podróży (w koniecznych przypadkach).

²² www.gov.uk/brexit-export-animals

²³ ec.europa.eu/food/animals/vet-border-control/bip-contacts_en

²⁴ www.gov.uk/brexit-export-animals




Przewóz zagrożonych lub chronionych gatunków zwierząt lub roślin na podstawie CITES (Konwencji o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem)

Jeśli Wielka Brytania opuści Unię bez umowy, przewóz zagrożonych lub chronionych gatunków zwierząt lub roślin na podstawie Konwencji o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem (CITES) może odbywać się wyłącznie przez wyznaczone do tego porty. Najnowsze informacje na temat tych portów oraz wymogów dla zezwoleń i zgłoszeń CITES znajdują się na stronie [GOV.UK](https://www.gov.uk).²⁵

Przewóz produktów zwierzęcych, roślinnych i innych produktów kontrolowanych z Unii Europejskiej do Wielkiej Brytanii

Większość produktów zwierzęcych i roślinnych nie będzie uznawana za towary wysokiego ryzyka. Dlatego mogą swobodnie wjeżdżać do Wielkiej Brytanii bez konieczności spełniania dodatkowych wymogów. Jednakże pewne produkty zwierzęce i roślinne pochodzące z kraju spoza UE przewożone przez Wspólnotę przed wjazdem do Wielkiej Brytanii będą musiały być wwożone do tego kraju przez konkretne miejsca wprowadzania²⁶. Przedsiębiorca, przewoźnik i kierowca musi dopilnować, aby w brytyjskim miejscu wprowadzania towarów można było dokonać kontroli przewożonych produktów. Można to sprawdzić na poniższych stronach:

- » brytyjskie punkty kontroli granicznej (BIP);²⁷
- » brytyjskie wyznaczone miejsce wprowadzania (DPE);²⁸
- » pierwsze miejsce przybycia (PoFA)²⁹ roślin i produktów roślinnych pochodzących z kraju spoza UE.



Przedsiębiorcy przewożący zwierzęta lub produkty zwierzęce z Wielkiej Brytanii do Unii Europejskiej będą musieli wcześniej złożyć wniosek o świadectwo wywozowe zdrowia (EHC).

²⁵ www.gov.uk/guidance/trading-cites-listed-species-through-uk-ports-and-airports-after-brexit

²⁶ www.gov.uk/brexit-import-export-plants

²⁷ ec.europa.eu/food/animals/vet-border-control/bip-contacts_en

²⁸ www.food.gov.uk/business-guidance/port-designations

²⁹ www.gov.uk/brexit-import-export-plants

Bezpieczeństwo pojazdu podczas podróży do i z Wielkiej Brytanii

Brytyjcy i unijni przewoźnicy i zatrudniani przez nich kierowcy mają obowiązek zabezpieczania pojazdów wjeżdżających do Wielkiej Brytanii w celu ograniczenia ryzyka padnięcia ofiarą przestępstwa.

Przewoźnicy i kierowcy przekraczający granicę między Wielką Brytanią a Unią Europejską powinni znać potencjalne zagrożenia dla pojazdów oraz sposoby unikania wwożenia nielegalnych imigrantów. Nielegalny imigrant to osoba, która ukrywa się w lub na pojeździe, aby uniknąć kontroli granicznej przy wjeździe do Wielkiej Brytanii.

Jeśli kierowca nie zabezpieczy pojazdu, a kontrola wykaze wwoz nielegalnych imigrantów do Wielkiej Brytanii, kierowca, właściciel lub osoba wynajmująca pojazd mogą zostać ukarani grzywną (znaną także jako „karą cywilną”) w wysokości do 2000 GBP za każdą znalezioną osobę.

Prawo dotyczy wszystkich wjazdów do Wielkiej Brytanii, w tym przez europejskie porty morskie i przejazdów wahadłowych przez Eurotunel.

Bezpieczeństwo pojazdów

W przypadku przewoźników skuteczny system zabezpieczania pojazdów obejmuje:

- » pisemne instrukcje obsługi systemu dla kierowców;
- » solidne urządzenia zabezpieczające skutecznie chroniące pojazd, ładunek i przestrzeń ładunkową;

- » szkolenia dla kierowców w zakresie korzystania z systemu i urządzeń bezpieczeństwa;
- » przekazanie kierowcom³⁰ list kontrolnych bezpieczeństwa pojazdów;
- » egzekwowanie przestrzegania instrukcji przez kierowców.


W przypadku kierowców skuteczny system zabezpieczania pojazdów obejmuje:

- » urządzenia zabezpieczające (np. kłódki, plomby i linki mocujące opończę) pojazdy po załadunku;
- » dokładne sprawdzanie urządzeń zabezpieczających i pojazdu po każdym postoju i przed wjazdem do Wielkiej Brytanii;
- » zapisywanie kontroli na liście kontrolnej bezpieczeństwa pojazdu.

Aby zapobiegać nielegalnej imigracji, kierowcy powinni przestrzegać 10 wytycznych.³¹

Osoba ukrywająca się w pojeździe

W przypadku podejrzeń, że ktoś próbuje wejść do pojazdu, kierowca powinien w pierwszym bezpiecznym momencie zadzwonić po miejscową policję. W Wielkiej Brytanii należy zadzwonić pod numer 999, a w Europie — 112.



Jeśli kierowca nie zabezpieczy pojazdu, a kontrola wykaze wwoz nielegalnych imigrantów do Wielkiej Brytanii, kierowca, właściciel lub osoba wynajmująca pojazd mogą zostać ukarani grzywną w wysokości do 2000 GBP za każdą znalezioną osobę.

30 www.gov.uk/government/publications/vehicle-security-checklist

31 www.gov.uk/government/publications/guidance-for-hauliers-on-preventing-clandestine-entrants.

Podsumowanie obowiązków przewoźników i kierowców podczas przewozu towarów przez granicę

Przewoźnicy powinni dostosować się do zmian w procedurach celnych i SPS, a także:

- » powinni przekazywać kierowcom zaktualizowane wytyczne na temat dokumentów, które musi przekazać przedsiębiorca, zanim przewoźnicy przetransportują towary do granicy.
- » Po wystąpieniu Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej przewoźnicy będą potrzebowali od eksportera towarów nowych dokumentów celnych i innych dokumentów SPS, aby móc przekroczyć granicę i wjechać do Unii Europejskiej. Konieczne będzie wypełnienie właściwych zgłoszeń celnych na towary, a kierowcy będą musieli otrzymać odpowiednie licencje i papierowe dokumenty.
- » Jeśli towary będą odbierane od upoważnionego nadawcy, kierowcy mogą jechać bezpośrednio do portu lub Eurotunelu z TAD z MRN w postaci kodu kreskowego.
- » Jeśli towary nie będą odbierane od upoważnionego nadawcy, kierowcy będą musieli udać się z LRN do urzędu wyjścia. LRN zostanie tam przetworzony na TAD/MRN.
- » Jeśli przewoźnicy będą przewozić towary tymczasowo na podstawie konwencji ATA np. materiały na wystawę lub koncert, kierowcy będą musieli udać się do odpowiedniego urzędu, aby uzyskać od organów kontroli granicznej pieczęć na formularzu karnetu ATA w celu uniknięcia konieczności uiszczenia cła.
- » Do momentu opuszczenia Unii Europejskiej przez Wielką Brytanię przewoźnicy przewożący towary z Wielkiej Brytanii przy zawieszeniu płatności akcyzy muszą dopilnować, aby prowadzący skład celny lub producent przekazał kierowcy kopię eAD z systemu przemieszczania wyrobów akcyzowych lub dokumentację handlową z jasno określonym ARC dla tego przewozu. Jeśli towary to produkty energetyczne, wówczas przewoźnicy muszą zamiast tego przekazać kierowcy papierowy formularz W8 dla ładunku.
- » Jeśli przewoźnicy transportują pewne produkty kontrolowane, również będą musieli przekazać kierowcy certyfikat dla takich towarów np. do wszystkich produktów pochodzenia zwierzęcego musi być dołączony podpisany przez nich EHC.
- » Przewoźnicy powinni wyjaśnić kierowcom, że dla towarów opuszczających Wielką Brytanię przedsiębiorca będzie musiał sporządzić zgłoszenie wywozu, po czym zostanie poinformowany, czy otrzymał P2P. Przed przewiezieniem towarów za granicę kierowca powinien sprawdzić u przedsiębiorcy, czy towary otrzymały z HMRC P2P do portu.





HM Government

© Crown copyright 2019

Niniejsza publikacja jest licencjonowana na warunkach otwartej licencji organów rządowych w wersji 3.0 z wyjątkiem sytuacji, dla których nie postanowiono inaczej.

Licencja ta znajduje się na stronie nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3

Dokument ten jest także dostępny na naszej stronie internetowej pod adresem www.gov.uk/dft

Więcej informacji na www.gov.uk/brexit-hauliers

Informacje poprawne w dniu publikacji (wrzesień 2019 r).
Najnowsze informacje można sprawdzić na GOV.UK.

Kod produktu: BrexitHaulierRefGuide0919_PL