



UK Government

UK TRANSITION



# PRZEWODNIK DLA PRZEWOŹNIKÓW

PRZEWÓZ TOWARÓW POMIĘDZY  
WIELKĄ BRYTANIĄ A UNIĄ  
EUROPEJSKĄ ZA POŚREDNICTWEM  
SERWISU RORO: WYTYCZNE DLA  
PRZEWOŹNIKÓW

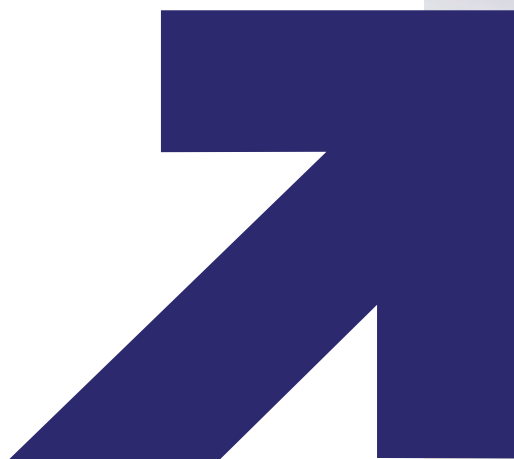
WYTYCZNE DLA FIRM TRANSPORTOWYCH I KIEROWCÓW  
ZAWODOWYCH PRZEWOŹĄCYCH TOWARY ZA POŚREDNICTWEM  
SERWISU RORO W OBECNOŚCI KIEROWCY (SELF-DRIVE) ORAZ BEZ  
OBECNOŚCI KIEROWCY POMIĘDZY WIELKĄ BRYTANIĄ (ANGLIA,  
SZKOCJA I WALIA) A UNIĄ EUROPEJSKĄ.



Check

Change

Go





# SPIS TREŚCI

NINIEJSZY DOKUMENT SKŁADA SIĘ Z 5 CZĘŚCI I 3 ZAŁĄCZNIKÓW:

|           |                                                                                                                 |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>4</b>  | <b>CZĘŚĆ 1: WPROWADZENIE I INFORMACJE OGÓLNE</b>                                                                |
| <b>14</b> | <b>CZĘŚĆ 2: WYMAGANIA DLA KIEROWCÓW I PRZEWOŹNIKÓW, LICENCJE I OBOWIĄZKI</b>                                    |
| <b>19</b> | <b>CZĘŚĆ 3: WYMOGI BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY - DEKLARACJE ENS I EXS</b>                                          |
| <b>21</b> | <b>CZĘŚĆ 4: PRZEWÓZ TOWARÓW Z WIELKIEJ BRYTANII DO UNII EUROPEJSKIEJ - EKSPORT Z WIELKIEJ BRYTANII</b>          |
| 23        | CZĘŚĆ 4A: PRZEWÓZ TOWARÓW Z WIELKIEJ BRYTANII DO UNII EUROPEJSKIEJ - PROCEDURY OGÓLNE                           |
| 29        | CZĘŚĆ 4B: PRZEWÓZ TOWARÓW Z WIELKIEJ BRYTANII DO UNII EUROPEJSKIEJ - PRZEJAZD TRANZYTOWY W RAMACH CTC           |
| 31        | CZĘŚĆ 4C: PRZEWÓZ TOWARÓW Z WIELKIEJ BRYTANII DO UNII EUROPEJSKIEJ - PRZEJAZD TRANZYTOWY W RAMACH ATA           |
| 32        | CZĘŚĆ 4D: PRZEWÓZ TOWARÓW Z WIELKIEJ BRYTANII DO UNII EUROPEJSKIEJ - PRZEJAZD TRANZYTOWY W RAMACH KONWENCJI TIR |
| 34        | CZĘŚĆ 4E: DODATKOWE WYMOGI DOTYCZĄCE PRZYWOZU OKREŚLONYCH TOWARÓW DO UE                                         |
| <b>37</b> | <b>CZĘŚĆ 5: PRZEWÓZ TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO WIELKIEJ BRYTANII (IMPORT DO WIELKIEJ BRYTANII)</b>          |
| 38        | CZĘŚĆ 5A: PRZEWÓZ TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO WIELKIEJ BRYTANII – ZGŁOSZENIE WSTĘPNE/TYMCZASOWE SKŁADOWANIE  |
| 41        | CZĘŚĆ 5B: PRZEWÓZ TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO WIELKIEJ BRYTANII - PRZEJAZD TRANZYTOWY W RAMACH CTC           |
| 43        | CZĘŚĆ 5C: PRZEWÓZ TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO WIELKIEJ BRYTANII - PRZEJAZD TRANZYTOWY W RAMACH ATA           |
| 44        | CZĘŚĆ 5D: PRZEWÓZ TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO WIELKIEJ BRYTANII - PRZEJAZD TRANZYTOWY W RAMACH KONWENCJI TIR |
| 46        | CZĘŚĆ 5E: DODATKOWE WYMOGI DOTYCZĄCE PRZYWOZU OKREŚLONYCH TOWARÓW DO WIELKIEJ BRYTANII                          |
| 48        | CZĘŚĆ 5F: PRZEWÓZ TOWARÓW POMIĘDZY IRLANDIĄ A IRLANDIĄ PÓŁNOCNĄ                                                 |
| <b>49</b> | <b>ZAŁĄCZNIK A: LISTA KONTROLNA DOKUMENTÓW WYMAGANYCH OD PRZEWOŹNIKÓW PRZY PRZEKRACZANIU GRANICY</b>            |
| <b>50</b> | <b>ZAŁĄCZNIK B: PRZYKŁADOWE DOKUMENTY</b>                                                                       |
| <b>55</b> | <b>ZAŁĄCZNIK C: SŁOWNICZEK TERMINÓW</b>                                                                         |

# CZĘŚĆ 1:

## WPROWADZENIE I INFORMACJE OGÓLNE

NINIEJSZE WYTYCZNE SĄ  
PRZEZNACZONE DLA FIRM  
TRANSPORTOWYCH I KIEROWCÓW  
ZAWODOWYCH PRZEWOŻĄCYCH  
TOWARY LUB DOSTARCZAJĄCYCH/  
ODBIERAJĄCYCH PRZYCZEPY  
POMIĘDZY WIELKĄ BRYTANIĄ  
(ANGLIA, SZKOCJA I WALIA) A UNIĄ  
EUROPEJSKĄ (UE).

## PRZEWODNIK WYJAŚNIA:

- jakie dokumenty są wymagane
- jak stosować się do nowych zasad organizacji ruchu drogowego kierującego się do portów
- nowe procedury kontroli granicznej

Zostaną opublikowane oddzielne  
wytyczne dotyczące przepływu towarów  
między Wielką Brytanią a Irlandią  
Północną.



# TRZYMAJ RĘKĘ NA PULSIE

**Niniejsze wytyczne zostaną zaktualizowane w oparciu o najnowsze informacje na stronie GOV.UK, gdy tylko będą one dostępne.**

Personel w punktach konsultacyjnych dla przewoźników udzieli pomocy w sprawdzeniu, czy masz wszystkie dokumenty potrzebne przy przekraczaniu granicy.

W punktach konsultacyjnych dla przewoźników kierowcy ciężkich pojazdów ciężarowych (HGV) mogą:

- wykonać bezpłatny [test na COVID-19](#) (nie są one dostępne we wszystkich punktach, proszę najpierw się upewnić)
- poznać zasady i informacje o dokumentach niezbędnych do przewozu towarów między Wielką Brytanią a UE;
- przejść bezpłatną kontrolę gotowości do przekroczenia granicy, dzięki czemu będą mieli pewność co do dysponowania poprawną dokumentacją umożliwiającą przekroczenie granicy z Unią;

[Punkty konsultacyjne dla przewoźników znajdują się na stacjach benzynowych i przystankach dla ciężarówek przy autostradach](#)

## Wersja PDF do wydrukowania

Niniejszy przewodnik można pobrać i wydrukować w formacie PDF. Dokument PDF nie jest przeznaczony do odczytu w Internecie. Zawarte w nim informacje staną się nieaktualne, kiedy na tej stronie pojawią się aktualizacje. Sprawdzaj ją pod kątem najnowszych informacji.

# WYKONANIE TESTU NA COVID-19

Przed przekroczeniem granicy pewnych krajów może być konieczne uzyskanie ujemnego wyniku testu pod kątem koronawirusa (COVID-19) oraz posiadanie określonych formularzy.

Może być konieczne, aby przewoźnicy przyjeżdżający do Anglii z UE spoza wspólnej strefy podróżowania (Zjednoczone Królestwo, Irlandia, Wyspy Normandzkie i Wyspa Man) poddali się testowi na COVID-19, jeśli okres ich pobytu ma przekraczać 2 dni. Być może nie będzie trzeba wykonać testu, jeżeli pozostajesz w Anglii na okres maksymalnie 2 dni.

Ponieważ sytuacja często ulega zmianom, zaleca się, aby przewoźnicy sprawdzali aktualne wymagania związane z COVID-19 przed podjęciem podróży międzynarodowych.

Dotyczy to kierowców i załóg ciężkich samochodów ciężarowych oraz kierowców vanów i innych lekkich pojazdów przewożących towary. Dotyczy to zarówno przewoźników brytyjskich, jak i zagranicznych. Darmowe testy na COVID-19 dostępne są dla kierowców i załóg ciężkich samochodów ciężarowych (HGV), samochodów towarowych (LGV) i vanów w wielu brytyjskich [punktach konsultacyjnych dla przewoźników](#).

Dowiedz się więcej o:

- [Testach pod kątem COVID-19 dla przewoźników](#)
- [bezpiecznych praktykach związanych z COVID-19 dla przewoźników międzynarodowych](#)

# ARTYKUŁY OSOBISTEGO UŻYTKU:

## DOZWOLONA ILOŚĆ

Nowe przepisy dla podróżujących do Wielkiej Brytanii spoza Zjednoczonego Królestwa określają, jakie artykuły osobistego użytku można przywieźć ze sobą bez konieczności uiszczenia podatku lub cła.

Dowiedz się więcej o [przewozie artykułów osobistego użytku do Zjednoczonego Królestwa oraz czy potrzebujesz zgłosić któreś z nich do ocenia](#)

## PRZEPISY DLA KIEROWCÓW DOTYCZĄCE ŻYWNOSCI I NAPOJÓW NA WŁASNY UŻYTEK



Kierowcy podróżujący do i z UE muszą być świadomi przepisów dotyczących tego, jaką żywność, napoje i rośliny na własny użytek można przywieźć ze sobą. Przepisy te mają zastosowanie do artykułów przenoszonych ze sobą, w bagażu lub w pojeździe.

Kierowcy nie mogą przywieźć produktów zawierających mięso lub nabiał (np. kanapki z szynką i serem lub kawy z mlekiem) na terytorium (obecnie) lub z terytorium UE (od 1 stycznia 2022 r.). Niemal wszystkie rośliny i produkty pochodzenia roślinnego, w tym owoce, warzywa, kwiaty i nasiona, wymagają posiadania świadectwa fitosanitarnego, aby mogły zostać wwieszone na terytorium UE.

Jeżeli kierowcy mają ze sobą zakazane artykuły lub nie posiadają koniecznych zaświadczeń, będą musieli je zużyć, skosztować lub wyrzucić przed przekroczeniem granicy. Niezastosowanie się do tego przepisu może skutkować zatrzymaniem i utylizacją tych artykułów, niosąc ryzyko poniesienia kosztów i kar.

Dowiedz się więcej o:

- [importowaniu produktów żywnościowych, roślinnych i zwierzęcych na własny użytek](#)
- [przywożeniu produktów mięsnych i nabiału na terytorium UE, Szwajcarii, Norwegii, Islandii lub Liechtensteinu](#)

# ZABEZPIECZENIE POJAZDU

## PODCZAS PODRÓŻY DO I Z WIELKIEJ BRYTANII

Firmy transportowe z Wielkiej Brytanii, państw spoza UE oraz z UE oraz zatrudniani przez nich kierowcy mają obowiązek [zabezpieczania pojazdów](#) wjeżdżających do Wielkiej Brytanii w celu ograniczenia ryzyka padnięcia ofiarą przestępstwa.

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

Jeśli kierowca nie zabezpieczy pojazdu, a kontrola wykaże przywóz nim nielegalnych imigrantów do Wielkiej Brytanii lub do stref kontrolowanych przez Wielką Brytanię, kierowca pojazdu, właściciel lub osoba wynajmująca pojazd, mogą zostać ukarani grzywną (znaną również jako „kara cywilna”) w wysokości do 2000 funtów za każdą znalezioną osobę.

Prawo dotyczy wszystkich wjazdów do Wielkiej Brytanii lub stref kontrolowanych przez Wielką Brytanię, w tym przez europejskie porty morskie i przez Eurotunel.

## BEZPIECZEŃSTWO POJAZDÓW

W przypadku firm transportowych skuteczny system bezpieczeństwa pojazdów obejmuje:

- pisemne [instrukcje obsługi systemu](#)
- solidne urządzenia zabezpieczające skutecznie chroniące pojazd, ładunek i przestrzeń ładunkową
- potwierdzenie szkolenia dla kierowców w zakresie korzystania z systemu i urządzeń zabezpieczających
- przekazanie [kierowcom list kontrolnych bezpieczeństwa pojazdu](#)

- monitorowanie, czy kierowcy przestrzegają [zasad postępowania](#)

W przypadku kierowców skuteczny system bezpieczeństwa pojazdów obejmuje:

- zastosowanie urządzeń zabezpieczających (np. kłódki, plomby o niepowtarzalnym numerze i linki mocującej plandekę) do zabezpieczania pojazdu po załadunku



- dokładne sprawdzanie urządzeń zabezpieczających i pojazdu po każdym postoju i przed wjazdem do Wielkiej Brytanii
- zapisywanie szczegółowych kontroli na liście kontrolnej bezpieczeństwa pojazdu, w celu wykazania zgodności z przepisami oraz możliwości przedstawienia ich funkcjonariuszowi służb granicznych
- Kierowcy powinni przestrzegać 10 wytycznych ) dotyczących zapobiegania

nielegalnemu przekraczaniu granicy i stosować je przez cały czas trwania podróży.

## Jeśli ktoś ukrywa się w pojeździe

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



# ŚRÓDLĄDOWE PUNKTY KONTROLI GRANICZNEJ

Śródlądowe punkty kontroli granicznej (IBF) są obiektami rządowymi Wielkiej Brytanii, w których z dala od portów mogą odbywać się kontrole celne i dokumentów.

Pełnią one funkcję urzędów wyjścia (w przypadku przewozu za granicę) oraz urzędów przeznaczenia (w przypadku przywozu zza granicy).

W punkcie tym są sprawdzane przewozy odbywające się na podstawie następujących dokumentów:

- Wspólna procedura tranzytowa (CTC)
- Karnet ATA
- Karnet Międzynarodowego Przewozu Drogowego (TIR)
- Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem (CITES) inne formularze, np. C108, duplikaty list, itp. - należy sprawdzić wraz z przedsiębiorcą

W śródlądowym punkcie kontroli granicznej (IBF) można zatrzymać się na maksymalnie **2 godziny**. W razie pobytu dłuższego niż 2 godziny mogą zostać naliczone dodatkowe opłaty.

W sklepie [Google play store](#) oraz App store dostępna jest aplikacja IBF app na smartfony.

*\* Uwaga: Nie wszyscy przewoźnicy muszą stawić się w śródlądowym punkcie kontroli granicznej. Na przykład, jeżeli rozpoczynasz lub kończysz przejazd tranzytowy w ramach CTC w siedzibie upoważnionego nadawcy lub upoważnionego odbiorcy oraz posiadasz już zatwierdzony Tranzytowy dokument towarzyszący (TAD), nie musisz stawiać się w śródlądowym punkcie kontroli granicznej.*

Należy zauważyć, że śródlądowe punkty kontroli granicznej (IBF) nie są:

- przystankami postoju ciężarówek/ miejscami odpoczynku dla kierowców – wjeżdżając do śródlądowego punktu kontroli granicznej kierowcy powinni sprawdzić, ile czasu jazdy zostało im na tachografie, aby zminimalizować ryzyko konieczności znalezienia (innego) miejsca na odbycie obowiązkowego postoju na odpoczynek, planując jednocześnie wizytę w punkcie IBF;
- miejscami rozpoczynania formalności związanych z odprawą celną (w tym celu udaj się w inne miejsce – w tych placówkach nie ma agentów celnych);
- obowiązkowe dla każdego eksportu – jeżeli posiadasz już całą dokumentację w obydwu kierunkach oraz pozwolenie na kontynuację przejazdu (P2P) wydane przez CHIEF, nie musisz stawiać się w punkcie IBF.



## Lokalizacje i funkcje śródlądowych punktów kontroli granicznej (IBF)

| Placówka śródlądowego punktu kontroli granicznej (IBF)                                               | Lokalizacja                                                                                                                                       | Funkcja                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <a href="#"><u>Śródlądowy punkt kontroli granicznej w Sevington</u></a><br>(przywóz i wywóz towarów) | Mersham,<br>Ashford<br>TN25 6GE<br><br>współrzędne:<br><a href="#">51.132138, 0.914994</a><br><br>what3words<br><a href="#">corner.coach.sing</a> | Rozpoczęcie procedury tranzytu (urząd wyjścia)<br>Zakończenie procedury tranzytu (urząd przeznaczenia)<br>Opieczętowanie kametów ATA<br>CITES<br>Zarządzanie ruchem<br><br>Jeżeli punkt IBF w Sevington jest zamknięty, zostanie udostępniona dodatkowa lokalizacja w Waterbrook. |
| <b>Ebbsfleet</b><br>(wywóz towarów)                                                                  | International Way<br>Ebbsfleet Valley<br>DA10 1EB                                                                                                 | Rozpoczęcie procedury tranzytu (urząd wyjścia)<br>Opieczętowanie kametów ATA i TIR<br>Kontrola zezwoleń CITES<br>Priorytety wg DEFRA (owoce morza i jednodniowe kurczęta)<br>Kontrole i inspekcje towarów                                                                         |
| <a href="#"><u>Port lotniczy North Weald</u></a><br>(wywóz towarów)                                  | North Weald Airfield<br>Merlin Way<br>North Weald<br>Bassett<br>Epping<br>CM16 6GB                                                                | Rozpoczęcie procedury tranzytu (urząd wyjścia)<br>Opieczętowanie kametów ATA i TIR<br>Kontrole i inspekcje towarów                                                                                                                                                                |
| <b>Lotnisko w Birmingham</b><br>(przywóz i wywóz towarów)                                            | Międzynarodowy port lotniczy w Birmingham<br>BHX Car Park 6<br>B26 3QY                                                                            | Rozpoczęcie procedury tranzytu (urząd wyjścia)<br>Zakończenie procedury tranzytu (urząd przeznaczenia)<br>Opieczętowanie kametów ATA i TIR<br>Kontrole i inspekcje towarów                                                                                                        |
| <a href="#"><u>Warrington</u></a><br>(przywóz i wywóz towarów)                                       | Barley Castle Lane<br>Appleton Thorn<br>Warrington<br>WA4 4SR                                                                                     | Rozpoczęcie procedury tranzytu (urząd wyjścia)<br>Zakończenie procedury tranzytu (urząd przeznaczenia)<br>Opieczętowanie kametów ATA i TIR<br>Kontrole i inspekcje towarów                                                                                                        |
| <b>Zachodni port w Dover</b><br>(przywóz towarów)                                                    | Dover Western Docks<br>Lord Warden Square<br>Dover<br>CT17 9DN                                                                                    | Zakończenie procedury tranzytu (urząd przeznaczenia)<br>Opieczętowanie kametów ATA i TIR<br>Kontrola zezwoleń CITES<br>Kontrole i inspekcje towarów                                                                                                                               |
| <b>Stop 24</b><br>(przywóz towarów)                                                                  | Folkestone Services<br>Junction 11 M20<br>Hythe<br>CT21 4BL                                                                                       | Zakończenie procedury tranzytu (urząd przeznaczenia)<br>Opieczętowanie kametów ATA i TIR<br>Kontrole i inspekcje towarów                                                                                                                                                          |

| Placówka śródlądowe-<br>go punktu kontroli<br>granicznej (IBF)                                | Lokalizacja                                                          | Funkcja                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <u><a href="#">Holyhead – Port w Holyhead</a></u><br>(przywóz i wywóz towarów)                | Port w Port                                                          | Urząd tranzytowy<br>Kontrole CITES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <u><a href="#">Holyhead – postój dla ciężarówek RoadKing</a></u><br>(przywóz i wywóz towarów) | RoadKing Truckstop<br>Parc Cybi<br>Kingsland<br>Holyhead<br>LL65 2YQ | <p>Rozpoczęcie procedury tranzytu (urząd wyjścia)<br/>Zakończenie procedury tranzytu (urząd przeznaczenia)<br/>Opieczętowanie karnetów ATA</p> <p>Dla tych usług obowiązuje rezerwacja. Na co najmniej 24 godziny przed planowanym przybyciem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– powiadom organ celny, kiedy planujesz przybyć;</li> <li>– poinformuj organ celny, czy przewożysz żywe zwierzęta.</li> </ul> <p>Poinformuj organ celny o swoim przybyciu za pośrednictwem poczty elektronicznej <a href="mailto:BFHolyhead@HomeOffice.gov.uk">BFHolyhead@HomeOffice.gov.uk</a></p> <p>Przygotuj się przed przyjazdem do Holyhead – skorzystaj z usług upoważnionego nadawcy/odbiorcy, aby rozpocząć lub zakończyć przejazd tranzytowy.</p> |



# ZARZĄDZANIE RUCHEM W HRABSTWIE KENT

Zatory drogowe mogą utworzyć się, jeżeli kierowcy samochodów ciężarowych będą przyjeżdżać do portu w Dover lub Eurotunelu bez odpowiedniej dokumentacji albo mogą wynikać z opóźnień powstających z innych przyczyn (np. złych warunków pogodowych). [Zespół Reagowania Kryzysowego dla hrabstwa Kent](#) ma plan, jak poradzić sobie z tą sytuacją. Policja hrabstwa Kent, w zależności od stopnia zagęszczenia ruchu, będzie decydować, kiedy wdrażać kolejne części planu.

*\* Uwaga: Kierowcy samochodów ciężarowych nie muszą już mieć pozwolenia na wjazd do hrabstwa Kent (KAP).*

W razie konieczności zostanie wdrożone zarządzanie ruchem za pomocą ruchomej bariery na autostradzie M20. W takim przypadku przewoźnicy powinni kierować się oznakowaniem.

Podczas podróży przez hrabstwo Kent należy mieć na uwadze możliwość opóźnień na granicy. Kierowcy samochodów ciężarowych powinni zaplanować swoją podróż w taki sposób, aby przed wjazdem do hrabstwa Kent zrobić sobie przerwę, a w szczególności odpoczynek nocny. Pozwoli to zminimalizować ryzyko naruszenia limitów czasu pracy kierowców.

Kierowcy samochodów ciężarowych powinni zaopatrzyć się w wystarczającą ilość jedzenia i wody (zob. [Wwożenie żywności i napojów do krajów UE](#)) na wypadek opóźnień na granicy. Kierowcy samochodów ciężarowych mogą uzyskać informacje o [miejscach obsługi podróżnych](#) mieszczących się na ich trasie, co pomoże w planowaniu przejazdu.

## Zarządzanie ruchem w innych portach

Cieśnina Kaletańska jest obszarem szczególnie ruchliwym, dlatego też stanowi ona ważny punkt większości planów zarządzania ruchem. Zarządcy autostrad w okolicach portów o dużym natężeniu ruchu mogą również wprowadzić lokalne systemy sterowania ruchem. W normalnych warunkach będą one wprowadzone jedynie z powodu nadzwyczajnych utrudnień ruchu. W takich wypadkach przewoźnicy powinni kierować się lokalnymi znakami drogowymi.

## Ciężarówki bez ładunku lub przewożące opakowania wielokrotnego użytku

Jeżeli kierowca przewozi opakowania, musi uzgodnić z importerem i/lub eksporterem:

- czy spełniają one [kryteria dotyczące opakowań wielokrotnego użytku](#)
- czy jest uprawniony do dokonania zgłoszenia celnego w ich imieniu podczas importu;
- czy zgłoszenie dotyczy procedury swobodnego obrotu czy odprawy czasowej;
- obowiązujące w Wielkiej Brytanii (i UE) przepisy dotyczące nadwozi wymiennych;
- obowiązujące przepisy dotyczące maszyn montowanych na pojazdach ciężarowych, aby ułatwić załadunek i rozładunek

Do opakowań wielokrotnego użytku zaliczają się plastikowe lub metalowe skrzynie, kraty czy ramy.

W miejscach wjazdu do Wielkiej Brytanii można dokonać zgłoszenia celnego dla wszystkich opakowań wielokrotnego użytku. Zgłoszenie celne będzie zasadniczo odbywać się po opuszczeniu statku.

W miejscach wjazdu do UE przewoźnik powinien sprawdzić, czy opakowanie jest pochodzenia unijnego czy brytyjskiego, ponieważ będzie to miało wpływ na formalności, których należy przestrzegać.

Przy wywozie zgłoszenie celne będzie dokonywane poprzez przejazd przez granicę portu.

Dowiedz się więcej o [zgłaszaniu opakowań wielokrotnego użytku przy imporcie i eksporcie z Wielkiej Brytanii](#).



## CZĘŚĆ 2:

# WYMAGANIA DLA KIEROWCÓW I PRZEWOŹNIKÓW, LICENCJE I OBOWIĄZKI

### Kierowcy: dokumenty, licencje i zezwolenia

#### Świadectwo kwalifikacji zawodowej kierowcy

Aby wykonywać swoją pracę, wszyscy kierowcy z Wielkiej Brytanii i Unii Europejskiej muszą mieć świadectwo kwalifikacji zawodowej kierowcy (Driver Certificate of Professional Competence, CPC). Kierowcy poruszający się po krajach UE i Wielkiej Brytanii muszą mieć przy sobie kartę kwalifikacji CPC kierowcy.

#### Kierowcy pracujący dla przewoźników brytyjskich

Kierowcy pracujący dla przewoźników brytyjskich oraz posiadający aktualne świadectwo dla brytyjskich kierowców (CPC), nie muszą podejmować żadnych dodatkowych działań dotyczących kwalifikacji. Brytyjskie świadectwo CPC jest ważne podczas wszystkich przejazdów kierowców, do których są upoważnieni przewoźnicy z Wielkiej Brytanii na podstawie umowy o handlu i współpracy między Wielką Brytanią a UE lub na podstawie zezwoleń EKMT.

Kierowcy z UE mogą pracować dla brytyjskich operatorów ze świadectwem kwalifikacji CPC wystawionym w krajach członkowskich UE. Jeżeli kierowcy ci chcą

mieć pewność w długim terminie co do swojej możliwości pracy u przewoźników z Wielkiej Brytanii, powinni wymienić swoje świadectwo wystawione w państwach UE na brytyjskie. Aby to zrobić, należy wysłać unijną kartę kwalifikacji CPC kierowcy do DVSA, jeśli chce się ją wymienić na brytyjską kartę CPC lub do DVA, jeśli mieszkasz w Irlandii Północnej.

Dowiedz się więcej na temat [Wymiany unijnego świadectwa CPC na brytyjskie](#).

Biorąc pod uwagę fakt, że Zjednoczone Królestwo jest państwem trzecim, obywatele Wielkiej Brytanii mogą potrzebować „świadectwa dla kierowców z państw trzecich” w przypadku, gdy nie spełniają warunków określonych w [rozporządzeniu 1072/2009](#) dotyczącym „wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych”.

#### Kierowcy z Wielkiej Brytanii pracujący dla przewoźników z UE

Kierowcy dysponujący świadectwem dla brytyjskich kierowców pracujący lub chcący pracować w firmach z UE powinni sprawdzić we właściwej organizacji w kraju, w którym mieszkają i pracują, jakie obowiązują ich wymagania.

## **Prawa jazdy i międzynarodowe prawa jazdy**

Kierowcy muszą dysponować prawem jazdy odpowiedniej kategorii na dany pojazd.

Kierowcy mogą [sprawdzić, czy ich prawo jazdy ma odpowiednią kategorię](#).

Kierowcy nie muszą mieć międzynarodowego prawa jazdy (IDP) w UE, Szwajcarii, Islandii i Liechtensteinie, jeżeli posiadają prawo jazdy ze zdjęciem wydane w Wielkiej Brytanii.

Międzynarodowe prawo jazdy może być wymagane w niektórych krajach UE i Norwegii, jeśli kierowca ma:

- papierowe prawo jazdy;
- prawo jazdy wydane na Gibraltarze, Guernsey, Jersey lub Wyspie Man.

[Sprawdź, czy potrzebujesz międzynarodowego prawa jazdy](#).

Kierowcy mogą zakupić dokument IDP bezpośrednio na pocście w Wielkiej Brytanii. IDP kosztuje 5,50 funta.

## **Wizy, paszporty i dowody tożsamości**

Brytyjski paszport kierowców z Wielkiej Brytanii musi być ważny przez co najmniej 6 miesięcy, aby mogli oni podróżować do UE. Kierowcy mogą [sprawdzić, czy muszą wymienić swoje paszporty](#).

Kierowcy z Wielkiej Brytanii mogą pracować w większości krajów członkowskich UE bez wizy lub pozwolenia na pracę pod warunkiem, że spędzą w niej nie więcej niż 90 dni w dowolnym okresie wynoszącym 180 dni. Jednakże przepisy dotyczące wydawania wiz i zezwoleń na pracę w odniesieniu do podjęcia pracy płatnej w UE mają zastosowanie do poszczególnych państw członkowskich, a operatorzy powinni przed podróżą skonsultować się z właściwymi organami każdego kraju, w którym planują podjąć pracę.

Informacje na temat tego, jak uzyskać wizę w danym kraju, znajdują się na stronie [z poradami dla podróżnych](#).

Do 1 października 2021 r. obywatele UE, europejskiego obszaru gospodarczego (EOG) i Szwajcarii będą mogli wjechać do Wielkiej Brytanii z paszportem lub krajowym dowodem osobistym.

Od 1 października 2021 r. dowody osobiste wydane w UE, EOG i Szwajcarii nie będą akceptowane jako dokument podróży, a w celu wjazdu do Wielkiej Brytanii wymagane będą paszporty. Powyższy przepis nie będzie odnosił się do obywateli UE, EOG i Szwajcarii, którzy złożyli wniosek o status osiedleńcy w systemie [EU Settlement Scheme](#) w terminie do dnia 30 czerwca 2021 r. lub w inny sposób uzyskali chronione prawa na mocy umów o prawach obywatelskich. Dowody osobiste wydane dla obywateli brytyjskich na Gibraltarze oraz irlandzkie karty paszportowe będą również akceptowane jako dokumenty podróży w celu wjazdu do Wielkiej Brytanii. Szczegółowe informacje na temat nowych wymogów i odstępstw zostaną przedstawione na stronie [GOV.UK](#).

Mogą wystąpić opóźnienia w przypadku [ubiegania się o wizę brytyjską](#) jako kierowcy zawodowego.

## **Wymogi dla przewoźników z Wielkiej Brytanii: dokumenty, licencje i zezwolenia**

### **Wjazd do UE**

Operatorzy z Wielkiej Brytanii mogą realizować nieograniczoną liczbę przejazdów do, z i przez UE. W UE po jednym kursie z ładunkiem z Wielkiej Brytanii dopuszcza się maksymalnie 2 dodatkowe przejazdy (typu „cross-trade” lub kabotażowe), przy czym w okresie 7-dniowym dopuszcza się maksymalnie 1 przejazd kabotażowy. Musi to być w obrębie kraju UE, w którym rozładowano towary wwieszone do UE.

Oba dodatkowe przejazdy mogą być kursami kabotażowymi w Irlandii dla operatorów z Irlandii Północnej pod warunkiem, że kursy z ładunkiem odbywają się z Irlandii Północnej i są realizowane w okresie 7-dniowym.

Operatorzy działający na własny rachunek (przewożący własne towary), którzy przewożą towary do celów handlowych, podlegają tym zasadom kabotażu i „cross-trade” podczas działalności w UE.

Przewozy niezaliczane do kabotażu / cross-trade:

- przejazd pustą naczepą z jednego kraju UE do drugiego;
- wyłącznie rozładunek w UE towarów przywiezionych z Wielkiej Brytanii;
- wyłącznie odbiór towarów w krajach UE, które później można jedynie rozładować w Wielkiej Brytanii, a nie w innym kraju UE.

### **Licencje dla operatorów: Brytyjska licencja na poruszanie się po Wspólnocie**

Brytyjscy przewoźnicy wykonujący przewozy międzynarodowe potrzebują odpowiedniej licencji dla operatorów.

Kierowcy wykonujący przewozy w UE w każdych okolicznościach będą musieli mieć ze sobą „Brytyjską licencję na poruszanie się po Wspólnocie”.

### **Zezwolenia EKMT**

Przewoźnicy brytyjscy, którzy chcą zrealizować do 3 kursów typu „cross-trade” (przewozy towarów między 2 krajami poza Wielką Brytanią), mogą to robić na podstawie zezwolenia Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT).

Dowiedz się więcej o [zasadach składania wniosków o zezwolenia EKMT](#).

### **Zielona karta ubezpieczenia komunikacyjnego**

Zielona karta to potwierdzenie ubezpieczenia pojazdu za granicą. Od dnia 2 sierpnia 2021 r. brytyjscy kierowcy nie muszą posiadać zielonej karty podczas prowadzenia pojazdu w UE (w tym w Irlandii), Andorze, Bośni i Hercegowinie, Islandii, Liechtensteinie, Norwegii, Serbii lub Szwajcarii.

### **Dokumenty rejestracyjne pojazdu**

Podczas wyjazdu zagranicznego kierowcy muszą mieć na pokładzie pojazdu jego dokumenty rejestracyjne. Może to być zarówno:

- karta pojazdu (V5C) lub
- świadectwo wynajmu pojazdu [VE103](#) pozwalające na korzystanie za granicą z pojazdu wynajętego lub w leasingu.

### **Naklejka GB lub UK**

Do dnia 28 września 2021 r. pojazdy zarejestrowane w Wielkiej Brytanii muszą być oznaczone literami „GB” podczas jazdy za granicą (z wyjątkiem Irlandii).

Od dnia 28 września 2021 r. pojazdy zarejestrowane w Wielkiej Brytanii muszą być oznaczone literami „UK” podczas jazdy za granicą (z wyjątkiem Irlandii).

[Identyfikatory GB i UK](#) mogą być umieszczone na tablicach rejestracyjnych pojazdów (wraz z flagą Wielkiej Brytanii) lub jako osobna naklejka.

Naklejki GB muszą zostać zastąpione naklejkami UK od dnia 28 września 2021 r.

Kierowcy nie potrzebują naklejki GB lub UK, aby poruszać się po w większości krajów (z wyjątkiem Hiszpanii, Cypru i Malty), jeśli ich tablica rejestracyjna zawiera identyfikator GB lub, od dnia 28 września, UK, z flagą Wielkiej Brytanii (tj. Union Jack).

Pojazdy zarejestrowane w Wielkiej Brytanii lub Irlandii Północnej nie muszą mieć naklejki GB lub UK, aby poruszać się po Irlandii.

Kierowcy muszą umieścić w widocznym miejscu z tyłu pojazdu i przyczepy nalepkę GB lub, od 28 września, nalepkę UK, jeśli na tablicy rejestracyjnej znajduje się któryś z poniższych elementów:

- symbol flagi Unii Europejskiej;
- flaga narodowa Anglii, Szkocji lub Walii;
- tylko cyfry i litery – bez flagi czy identyfikatora.

# WYMOGI DLA PRZEWOŹNIKÓW Z UE: DOKUMENTY, LICENCJE I ZEZWOLENIA

## Wjazd do Wielkiej Brytanii

Operatorzy z Unii Europejskiej mogą realizować nieograniczoną liczbę przejazdów do Wielkiej Brytanii, z Wielkiej Brytanii i przez Wielką Brytanię, w tym maksymalnie 2 kursy kabotażowe w Wielkiej Brytanii pod warunkiem, że są one realizowane po kursie z ładunkiem z Unii Europejskiej i w ciągu 7 dni od rozładunku w Wielkiej Brytanii.

## Licencja wspólnotowa

Operatorzy z UE muszą posiadać licencję wydaną przez kraj, w którym mają swoją

siedzibę, i zawsze mieć przy sobie uwierzytelniony odpis licencji wspólnotowej.

## Dokumentacja kierowcy i pojazdu

Operatorzy z UE realizujący przewozy do, z lub przez terytorium Wielkiej Brytanii muszą mieć przy sobie dowód ubezpieczenia pojazdu i przyczepy. Zielona karta lub inny dowód ubezpieczenia komunikacyjnego są uznawane w Wielkiej Brytanii. Jednakże zielona karta nie jest obowiązkowa dla kierowców z UE podróżujących po Wielkiej Brytanii.



# OBOWIĄZKI TRANSGRANICZNE PODCZAS PRZEWÓZU TOWARÓW

## Przedsiębiorca

Do obowiązków przedsiębiorcy należy przygotowanie dokumentów celnych i uzyskanie właściwych dokumentów dla firmy transportowej i kierowcy. Można to zrobić osobiście lub za pośrednictwem osoby trzeciej, np. spedytora, firmy logistycznej lub agenta celnego.

## Firma transportowa

Firma przewoźowa musi zapewnić swoim operatorom dostęp do systemów informatycznych, takich jak [Good Vehicle Movement Service](#) (GVMS) oraz [brytyjski system bezpieczeństwa i ochrony](#) (S&S GB) – można to zrobić poprzez rejestrację, wymagającą od przewoźnika posiadania brytyjskiego numeru rejestracji i identyfikacji podmiotów gospodarczych (EORI).

Kierowca powinien dysponować wszystkimi niezbędnymi informacjami i dokumentami celnymi oraz innymi dokumentami dotyczącymi trasy, z której zamierza skorzystać. Jeśli przewoźnik zamierza skorzystać z pośrednika, aby wypełnić wpis [S&S GB](#), musi to zrobić za pomocą oprogramowania innej firmy lub dostawcy usług wspólnotowych (CSP).

Firma transportowa musi również sprawdzić, czy ich kierowcy wiedzą, jakie dokumenty będą musieli okazać na każdym etapie przejazdu, w tym:

- w portach lub terminalach kolejowych;

- w urzędach celnych.

*\* Uwaga: W zależności od trasy, niektóre z tych dokumentów można z wyprzedzeniem przedstawić elektronicznie. Należy zapoznać się z odpowiednią procedurą dla trasy, którą się podróżuje.*

## Kierowca

Kierowca musi mieć w pojeździe informacje i dokumentację dostarczoną przez firmę transportową na czas trwania przejazdu. Dotyczy to również informacji i dokumentacji niezbędnej do spełnienia wymogów państw członkowskich UE. Jest to uzasadnione tym, że każdy przepływ towarów z UE do Wielkiej Brytanii jest operacją wywozową dla władz UE, a jednocześnie operacją przywozową dla władz Wielkiej Brytanii i odwrotnie.

Ważne, aby kierowcy wiedzieli, jakie informacje i dokumenty są potrzebne, gdzie, kiedy i w jaki sposób muszą zostać okazane i sprawdzone.



# CZĘŚĆ 3:

## WYMOGI BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY - DEKLARACJE ENS I EXS

### Kontekst i nadchodzące zmiany

Istnieją 2 rodzaje deklaracji bezpieczeństwa i ochrony: wywozowa deklaracja skrócona (EXS) i przywózowa deklaracja skrócona (ENS).

Zjednoczone Królestwo miało tymczasowe zwolnienia zarówno w odniesieniu do deklaracji EXS, jak i ENS, ale wkrótce zostaną one usunięte:

- od dnia **1 października 2021 r.** deklaracje EXS będą wymagane w odniesieniu **do każdego** eksportu z Wielkiej Brytanii do UE (spowoduje to usunięcie aktualnego zwolnienia z obowiązku dotyczącego pustych palet, kontenerów i pojazdów przewożonych na podstawie umowy transportowej do UE);
- od dnia **1 lipca 2022 r.** deklaracje ENS będą wymagane dla wszystkich przewozów z UE do Wielkiej Brytanii.

Od dnia 1 stycznia 2021 r. UE wymaga pełnych deklaracji ENS i EXS. Szczegółowe informacje na temat procedur dotyczących poszczególnych państw członkowskich są wymienione w dalszej części dokumentu, w odniesieniu do:

- [Belgii](#)
- [Francji](#)
- [Irlandii](#)
- [Holandii](#)
- [Hiszpanii](#)

### Przywózowa deklaracja skrócona (ENS)

W odniesieniu do **przewozu towarów w obecności kierowcy (RoRo) przewoźnik** (jako operator i jako aktywny środek transportu) jest odpowiedzialny za złożenie deklaracji ENS – zwanej również oświadczeniem o bezpieczeństwie i ochronie – w miejscu wjazdu do kraju. Ma to szczególne znaczenie w przypadku brytyjskich [portów i terminali typu ro-ro](#), które nie posiadają portowych systemów inwentaryzacyjnych.

W przypadku **przewozu bez obecności kierowcy operator promu** (jako przewoźnik i jako aktywny środek transportu) jest odpowiedzialny za złożenie deklaracji ENS w porcie wejścia. W przypadku portów z łączami inwentaryzacyjnymi operator promu wypełni manifest. Na przykład w Holandii manifest musi zawierać wszystkie wpisy z datami ENS dla tego promu, zanim będzie on mógł opuścić Zjednoczone Królestwo. Informacje te muszą być dostarczone przed wypłynięciem statku z portu.

Dane wymagane w deklaracji ENS obejmują:

- nadawcę
- odbiorcę
- opis towarów
- trasę przewozu (poszczególne państwa)
- transport (np. dane dotyczące promu lub Eurotunelu)
- godzinę przyjazdu.

W celu złożenia deklaracji ENS wymagany jest numer EORI. Musi być to:

- w przypadku deklaracji w brytyjskim systemie bezpieczeństwa i ochrony – numer EORI ‘GB’ lub ‘XI’ ;
- w przypadku deklaracji ENS w UE – ważny numer EORI państwa członkowskiego UE.

Strona trzecia może złożyć deklarację, o ile zostało to dokonane za wiedzą i zgodą przewoźnika. Strona odpowiedzialna musi upewnić się, że:

- przywózowa deklaracja skrócona została złożona;
- deklaracje są składane w terminach określonych prawem.

Strona trzecia musi również upewnić się, że informacje podane przez przewoźnika są poprawne.

W Wielkiej Brytanii przewoźnik będzie musiał [zarejestrować się w celu uzyskania dostępu do usługi S&S GB](#), aby złożyć deklarację ENS. Proces ten może również zostać wykonany przez osobę trzecią za wiedzą i zgodą przewoźnika.

Dowiedz się więcej o [procedurze składania przywózowych deklaracji skróconych EMS](#).

## Wywózowa deklaracja skrócona (EXS)

Przewoźnik (czyli spedytor w przypadku przewozów w obecności kierowcy i operator promu w przypadku przewozów bez obecności kierowcy) jest zobowiązany do złożenia zgłoszenia EXS do organu celnego kraju, z którego przesyłka jest wywożona.

Informacje zawarte w EXS są zazwyczaj połączone ze zgłoszeniem wywozowym (które jest zgłoszeniem celnym). Osoba zwykle odpowiedzialna za złożenie połączonego zgłoszenia to eksporter towarów lub jego przedstawiciel.

Jeżeli jest to oddzielne zgłoszenie (np. dla pustej ciężarówki), jest ono wprowadzane do systemu kontroli eksportu (ECS).

Oddzielna deklaracja EXS jest zwykle wymagana, jeżeli:

- w ramach umowy przewozu (umowa przewozu jest umową pomiędzy przewoźnikiem a nadawcą lub pasażerem określającą prawa i obowiązki każdej ze stron) przemieszczany jest pusty kontener;
- towary pozostawały w czasowym składowaniu przez okres dłuższy niż 14 dni;
- towary pozostawały w czasowym składowaniu przez okres krótszy niż 14 dni, ale dane zawarte w deklaracji przywózowej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony są nieznane lub jeżeli zmieniają się dane dotyczące miejsca przeznaczenia lub odbiorcy;
- towary są przewożone w ramach procedury tranzytu z wykorzystaniem Tranzytowego dokumentu towarzyszącego (TAD) lub Deklaracji tranzytu oraz bezpieczeństwa i ochrony (TSAD), przy czym dokumentów TSAD nie można wykorzystywać w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa i ochrony w Wielkiej Brytanii.

Deklaracje bezpieczeństwa i ochrony EXS połączone ze zgłoszeniem celnym wywozowym, a także oddzielne deklaracje bezpieczeństwa i ochrony EXS można składać na stronie systemu Obsługi celnej towarów przywożonych i wywożonych (CHIEF) lub Serwisu zgłoszeń celnych (CDS). Nadal istnieje możliwość składania deklaracji EXS za pośrednictwem systemów CSP lub zewnętrznych dostawców oprogramowania.

Oddzielna deklaracja EXS nie jest wymagana, jeśli puste palety, kontenery i ciężarówki wywożone z Wielkiej Brytanii nie są objęte umową przewozu.

Dowiedz się więcej o [procedurze składania wywózowych deklaracji skróconych EXS w Wielkiej Brytanii](#).

# CZĘŚĆ 4:

## PRZEWÓZ TOWARÓW Z WIELKIEJ BRYTANII DO UNII EUROPEJSKIEJ - EKSPORT Z WIELKIEJ BRYTANII

### Wymagania celne

Aby towary zostały wprowadzone do UE, muszą spełniać wymogi celne określone w warunkach ogólnych w części 4a.

Dodatkowo 3 rodzaje procedur tranzytowych (CTC, ATA, TIR) mogą zmienić wymagane procesy celne.

#### 4a. [Procedury ogólne](#)

W razie potrzeby po przejrzeniu części 4a należy zapoznać się z tymi punktami.

#### 4b. [Wspólna procedura tranzytowa \(CTC\) z Wielkiej Brytanii do UE](#)

#### 4c. [Procedura tranzytowa na podstawie karnetów ATA z Wielkiej Brytanii do UE](#)

#### 4d. [Procedura tranzytowa na podstawie konwencji TIR z Wielkiej Brytanii do UE](#)

Jeśli przewożysz pewne towary, musisz również zapoznać się z dokumentami:

#### 4e. [Dodatkowe wymagania dotyczące przywozu określonych towarów do UE](#)

- [wyroby akcyzowe](#)
- [produkty zwierzęce, roślinne i inne produkty kontrolowane](#)

- [zwierzęta, produkty zwierzęce, rośliny, ryby i produkty rybołówstwa](#)
- [złowione ryby morskie do spożycia przez ludzi](#)
- [żywe zwierzęta](#)
- [zagrożone lub chronione gatunki zwierząt lub roślin](#)

Niezależnie od tego, który proces jest stosowany, konieczne będzie zapoznanie się z częścią 4a i zrozumienie ogólnych wymagań dotyczących importu/eksportu.





# CZĘŚĆ 4a:

## PRZEWÓZ TOWARÓW Z WIELKIEJ BRYTANII DO UNII EUROPEJSKIEJ - PROCEDURY OGÓLNE

Od dnia 1 stycznia 2022 r. będą przeprowadzane pełne kontrole i inspekcje wywozowe, a punkty graniczne będą musiały przeprowadzać procedury kontroli przeznaczonych na eksport towarów. W punktach będą stosowane:

- portowe systemy inwentaryzacyjne („porty z łączami inwentaryzacyjnymi”) dla modelu składowania tymczasowego (lub modelu łączącego zgłoszenie wstępne i składowanie tymczasowe), w którym przewoźnicy/operatorzy przyczep będą musieli postępować zgodnie z instrukcjami handlowymi, lub
- procedura zgłoszenia wstępnego dotycząca portów/terminali bez łącz inwentaryzacyjnych przy użyciu systemu GVMS.

Nowe procedury przedstawiono w części dotyczącej eksportu w [granicznym modelu operacyjnym](#), a dalsze szczegóły, w tym lokalizacje, które będą korzystać z GVMS oraz te, w których występują dodatkowe wymagania związane z ograniczeniami przestrzennymi, zostaną określone na stronie [GOV.UK](#).

Lista [portów korzystających z systemu GVMS](#).

[Zarejestruj się w systemie GVMS](#).

### Przygotowanie do eksportu z Wielkiej Brytanii - dokumenty celne i procedury, które muszą znać przewoźnicy

Podczas odbioru towarów z siedziby **upoważnionego nadawcy** w celu ich przewozu do UE kierowca musi otrzymać wszystkie dokumenty celne niezbędne do wjazdu na obszar UE. Jeżeli kierowca odbiera towary i całą stosowną dokumentację od upoważnionego odbiorcy, nie musi zatrzymywać się w śródlądowym punkcie kontroli granicznej (IBF) w drodze do granicy – może to zrobić bezpośrednio. Patrz [Lista kontrolna dokumentu](#).

Jeżeli kierowca nie odbiera towarów od upoważnionego nadawcy w celu wywozu, a towary **są przewożone tranzytem**, kierowca musi przybyć do śródlądowego punktu kontroli granicznej (IBF) w celu rozpoczęcia procedury tranzytu. Punkt IBF jest miejscem, gdzie kierowca otrzyma dokument papierowy (TAD), który musi być zeskanowany na granicy przy wyjeździe z Wielkiej Brytanii. Jeżeli towary nie są przewożone tranzytem, eksporter/agent/spedytor powinien dostarczyć przewoźnikowi numer(-y) MRN uprzednio złożonego(-ych) zgłoszenia(-eń) przywozowego(-ych) dla państwa członkowskiego, którego granicę przekracza przewoźnik.

## Jakie są procedury eksportu?

Obowiązkiem eksportera jest poinformowanie firmy przewozowej o pozwoleniu na kontynuację przejazdu (P2P), po czym może udać się w kierunku granicy.

W przypadku portów z połączeniem inwentaryzacyjnym, w tym każdego **przewozu bez obecności kierowcy**, operator przyczep musi podać unikalny numer przesyłki (UCN) otrzymany od eksportera, aby móc zostawić towary w porcie i nadać je.

*\* Uwaga: W przypadku portów z łączami inwentaryzacyjnymi dane dotyczące przywozu do UE mogą nie być jeszcze znane. Może się zdarzyć, że w momencie wywozu kierowca nie będzie miał informacji dotyczących przywozu do UE. Eksporter/ładowacz musi wyjaśnić kierowcy/operatorowi przyczepy, jakie są wymagania państwa członkowskiego UE. Jeżeli informacje te są udostępniane cyfrowo, kierowca niekoniecznie je posiada (lub często pobiera kopię po przybyciu na stronę UE).*

## Co zmienia się od 1 stycznia 2022?

### GVMS i zgłoszenia wstępne

W przypadku transportu z Wielkiej Brytanii przy użyciu systemu GVMS, przed przybyciem przewoźnicy będą musieli:

- poprosić eksportera lub jego przedstawiciela o podanie prawidłowego numeru referencyjnego dla każdej z przewożonych przesyłek;
- połączyć wszystkie te numery referencyjne, wraz z numerami deklaracji bezpieczeństwa i ochrony, w 1 numer referencyjny przewożonych towarów (GMR) dla każdego przewozu – można to zrobić w 2 sposoby:

- poprzez bezpośrednie połączenie z własnego systemu przewoźnika do systemu [GVMS](#), lub
- przez portal online dostępny na koncie Government Gateway przewoźnika;

- zaktualizować numer GMR dla każdego pojazdu, wpisując odpowiedni numer rejestracyjny pojazdu (VRN) - może być on aktualizowany w celu uwzględnienia ewentualnych zmian, ale musi być poprawny w momencie okazania numeru GMR przewoźnikowi w czasie odprawy;
- poinformować kierowców, żeby nie kierowali się ku granicy przed wpisaniem wszystkich niezbędnych numerów referencyjnych, aby numer GMR był kompletny lub jeżeli którekolwiek zgłoszenie numeru nie zostało zarejestrowane w systemie GMR, ponieważ w takich przypadkach kierowcy nie będą dopuszczeni do wjazdu;
- poinformować kierowców, aby przedstawili numer GMR operatorowi promu/Eurotunelu w punkcie wyjazdu, aby wykazać, że mają niezbędne dowody legalnego przewozu towarów.

## Przed wyjazdem z Wielkiej Brytanii

W przypadku przewozu towarów w obecności kierowcy (RoRo), kierowca musi mieć wszystkie niezbędne numery referencyjne lub dokumenty, by spełnić wymogi wwozu wyrobów do kraju unijnego, do którego wjeżdża. Patrz [Lista kontrolna dokumentu](#). Obowiązkiem brytyjskiego eksportera (oraz jego agenta celnego i/ lub dostawcy usług logistycznych) jest dopilnowanie, aby zostało to zrobione, chyba że uzgodniono, iż inna strona będzie za to odpowiedzialna w ramach swoich incoterms.

Może być konieczne złożenie deklaracji EXS, patrz [część 3](#).

## Na granicy z UE

Kierowca musi stosować się do wymogów państwa członkowskiego UE dotyczących przywozu towarów oraz tych, które obowiązują na granicy państwa, do którego wjeżdża. Poniżej przedstawiono dalsze informacje dotyczące poszczególnych głównych państw członkowskich UE w odniesieniu do transportu RoRo.

### Przewożenie towarów przez Cieśninę Kaletańską – z Wielkiej Brytanii do Francji

Francja wdrożyła [system inteligentnych granic](#) do obsługi towarów przewożonych promami oraz przez Eurotunel. Przyporządkowuje on dane ze zgłoszenia celnego do numeru rejestracyjnego pojazdu przewożącego przesyłkę (przesyłki).

Spisano również ważne wytyczne i inne istotne informacje. Podczas odprawy w porcie terminali promowych w Dover lub na stanowisku obsługi „pitstop” w terminalu Cheriton w Eurotunelu, kierowca ma podać numer MRN zgłoszenia tranzytowego lub francuskiego zgłoszenia przywozowego. Numer MRN zostanie zeskanowany i skojarzony z numerem rejestracyjnym pojazdu (VRN) lub numerem rejestracyjnym przyczepy (TRN) - przyczepy odprawiane są tylko w Dover.

*\* Uwaga: Proces przesyłania danych można również przeprowadzić cyfrowo na portalu Eurotunelu lub za pośrednictwem elektronicznej wymiany danych (EDI). Generuje to przepustkę graniczną Eurotunnel Border Pass (EBP), z którą kierowca nie musi pokazywać żadnych dokumentów przy stanowisku obsługi („pitstopie”) i może kontynuować podróż na podstawie tego numeru referencyjnego.*

W przypadku przesyłek pochodzących od różnych przedsiębiorców, eksporter lub kierowca może zeskanować wszystkie kody kreskowe z osobnych dokumentów, korzystając ze [strony internetowej Enveloppe](#). Zostanie wtedy utworzona koperta MRN. W ten sposób kierowca

będzie mógł przedstawić tylko 1 numer MRN dla przewożonego przez siebie ładunku.

Dane te są następnie analizowane przez system celny we Francji, podczas gdy kierowca i przesyłka(-i) będą znajdować się na promie lub w pociągu przemieszczającym się przez kanał La Manche. Pozwala to na wstępną selekcję samochodów ciężarowych lub towarowych do dalszej kontroli celnej i/ lub sanitarnej i fitosanitarnej (SPS).

Podczas przejazdu kierowcy zostaną poinformowani, za pomocą ekranów na pokładzie przedziału dla kierowców w Eurotunelu lub w pomieszczeniach dla kierowców na promach, czy:

- mogą kontynuować jazdę – zostaną skierowani na „trasę zieloną”;
- muszą zadeklarować towary do odprawy celnej i/lub SPS – „Orange-douane” albo „Orange-SIVEP”;
- wystąpiły problemy, które należy rozwiązać przed kontynuacją podróży - zostaną skierowani na „trasę pomarańczową”.

Jeśli kierowca zostanie skierowany na kontrolę (tj. trasę pomarańczową), jego obowiązkiem jest przestrzeganie tego zalecenia przy opuszczaniu promu lub Eurotunelu – w razie niezastosowania się do nakazanej trasy, mogą zostać nałożone kary. Należy również pamiętać, że w celu sprawdzenia zgodności z przepisami, do kontroli mogą być również wybierane pojazdy z trasy zielonej.

### Deklaracje bezpieczeństwa i ochrony w celu wjazdu do Francji

W przypadku transportu z Wielkiej Brytanii deklaracje ENS muszą zostać złożone we francuskim systemie kontroli importu (ICS) przed przekroczeniem granicy UE. Deklaracje można składać wyłącznie za pomocą EDI z wykorzystaniem [certyfikowanego oprogramowania \(lub portali internetowych\)](#).

W przypadku towarów przewożonych w obecności kierowcy, przewoźnik składa do francuskiego systemu ICS deklarację ENS.

W przypadku towarów przewożonych bez obecności kierowcy, to operator promu składa do francuskiego systemu ICS deklarację ENS.

### **Systemy zgodności we Francji (cła i SPS)**

Jeżeli zostanie zalecona kontrola przy wjeździe do Francji, niezależnie od jej rodzaju, należy udać się trasą pomarańczową (zarówno w przypadku odprawy celnej, jak i SPS) do stanowiska kontroli.

W przypadku kontroli SPS (SIVEP) należy zwrócić się o pomoc do służb „commis” (dla podróży promem) lub do pracowników Eurotunelu, aby rozładować, załadować i przedstawić przesyłki oraz do administracji.

### **Przewożenie towarów przez holenderskie porty – z Wielkiej Brytanii do Europy kontynentalnej**

Holenderska branża logistyczna opracowała [zalecenia dotyczące przemieszczania przez holenderskie porty](#). Pomogą one operatorom towarowym i logistycznym w załatwianiu różnych formalności związanych z przewozem towarów pomiędzy Wielką Brytanią a Holandią. Dokument importowy może zostać utworzony dopiero po przekazaniu manifestu holenderskim służbom celnym, co nastąpi po opuszczeniu przez prom terytorium Wielkiej Brytanii.

Jeśli procedura tranzytu rozpoczęła się po stronie brytyjskiej, zostanie to zgłoszone przez linię promową do służb celnych za pośrednictwem Portbase.

### **Deklaracje bezpieczeństwa i ochrony w celu wjazdu do Holandii**

Dane ENS dotyczące deklaracji bezpieczeństwa i ochrony są wprowadzane w momencie rezerwacji przejazdu. Przesyłanie deklaracji ENS jest zawsze dokonywane przez przewoźnika

(tj. operatora promowego) zarówno w przypadku towarów przewożonych w obecności kierowcy, jak i bez obecności kierowcy, za pośrednictwem systemu Portbase do holenderskiego systemu ICS w momencie odpłynięcia promu.

### **Przewóz towarów przez belgijskie porty**

Większość przewozów RoRo przez port Zeebrugge obecnie odbywa się bez obecności kierowcy. Proces ten składa się z 5 kroków. Przewoźnik zazwyczaj bierze udział w krokach 3 i 5.

1. Brytyjski operator przyczepy lub osoba rezerwująca przejazd dostarcza firmie spedycyjnej dane ENS w momencie rezerwacji i przekazuje je firmie spedycyjnej.
2. Operator promowy składa organom celnym deklarację ENS w tym samym czasie, co zgłoszenie czasowego składowania.
3. Operator terminalu wydaje świadectwo wyładunku importerowi, spedytorowi, agentowi celnemu lub przewoźnikowi.
4. Przedstawiciel celny składa organom celnym powtórne zgłoszenie.
5. Operator terminalu wydaje przewoźnikowi zezwolenie na odbiór i załadunek towarów.

W Zeebrugge system cyfrowy RX/SeaPort umożliwia połączenie danych przekazywanych i wymaganych przez wszystkie strony w porcie Zeebrugge. Dane te są rejestrowane dla celów przywozu i wywozu poprzez platformę e-Desk. Można to zrobić ręcznie, poprzez link do przesyłania danych lub za pomocą oprogramowania celnego.

Kierowcy nie będą mogli opuścić terminalu, jeżeli nie otrzymają świadectwa wyładunku i towary nie będą zwolnione do procedury (po przybyciu do Zeebrugge), ani nie będą mogli udać się do terminalu w Zeebrugge, jeśli zgłoszenia celne nie zostały wcześniej

prenotyfikowane za pośrednictwem [RX/Seaport e-Desk](#).

RX/SeaPort zawiera szczegółowe informacje na temat [przywozu](#) i [wywozu](#) poprzez port Zeebrugge.

W Antwerpii prenotyfikacja dokumentów celnych odbywa się za pośrednictwem platformy C-point do obsługi Port Community System. Prenotyfikacja może zostać złożona przez eksportera, spedytora, agenta celnego lub firmę transportową.

C-point zawiera szczegółowe informacje na temat [procedur celnych w Antwerpii](#).

W sprawie korzystania z którejkolwiek z platform komputerowych należy kontaktować się z operatorem promu.

#### **Deklaracje bezpieczeństwa i ochrony w celu wjazdu do Belgii**

Deklaracje ENS powinny być składane w systemie odprawy celnej przywózowej poprzez interfejs EDI do systemu Elektronicznych Deklaracji Celnych i Akcyzowych (PLDA).

W Belgii deklaracja ENS jest składana przez przewoźnika promowego lub firmę spedycyjną zarówno w przypadku towarów przewożonych w obecności kierowcy, jak i bez obecności kierowcy.

#### **Przewóz towarów przez hiszpańskie porty**

Przewoźnicy przewożący towary z Wielkiej Brytanii do Hiszpanii powinni:

- złożyć deklarację ENS lub zlecić jej złożenie w hiszpańskim systemie ICS;
- uzyskać numer MRN;
- zalogować się do systemu przewoźnika morskiego (Brittany Ferries) i skojarzyć numer rejestracyjny pojazdu z numerem MRN
- system sprawdzi pierwsze 4 cyfry kodu Zintegrowanej Taryfy Wspólnot Europejskich (TARIC), liczbę opakowań i masę.

Dane te muszą zostać przesłane do przewoźnika przed przybyciem samochodu ciężarowego do portu w Wielkiej Brytanii lub muszą być w posiadaniu kierowcy.

#### **Deklaracje bezpieczeństwa i ochrony w celu wjazdu do Hiszpanii**

Należy [złożyć deklarację ENS dla wszystkich przesyłek](#). Operator promowy musi być przekonany, że wymóg ten został spełniony, zanim załadunek zostanie przyjęty.

W przypadku **towarów przewożonych w obecności kierowcy**, przewoźnik składa do hiszpańskiego systemu ICS deklarację ENS (wyłącznie w drodze EDI). Nie wyklucza to możliwości zawarcia prywatnej umowy pomiędzy operatorem promowym a przewoźnikiem, aby operator promowy złożył deklarację ENS dla towarów przewożonych w obecności kierowcy.

W przypadku **towarów przewożonych bez obecności kierowcy**, to operator promu składa do hiszpańskiego systemu ICS deklarację ENS.

Operator promowy wysyła manifest (w tym odniesienia do poprzednich deklaracji ENS) do operatorów w portach hiszpańskich. Następnie operatorzy wysyłają dokumenty do Aduanas (hiszpańskie służby celne).

#### **Przewóz towarów przez irlandzkie porty**

Wszystkie zgłoszenia przywózowe UE muszą być przesyłane przez system [automatyczny system wwozu, Automated Import System](#) (AIS).

[Serwis RoRo](#) Irlandzkiego Urzędu Celnego udostępnia 3 funkcje usprawniające przepływ pojazdów ciężarowych do i z portów irlandzkich. Są to:

1. Pre-boarding notification (PBN, powiadomienie przed wjazdem na pokład) — zgłoszenie celne powinno być dokonane przed przybyciem do portu wywozowego w Wielkiej Brytanii. Dane zawarte w deklaracji bezpieczeństwa i ochrony oraz w zgłoszeniu celnym

dla wszystkich towarów, które będą przewożone samochodem ciężarowym, muszą być zawarte w powiadomieniu PBN. PBN jest wirtualną kopertą, która obejmuje dane wszystkich towarów przewożonych w danym pojeździe ciężarowym. Organ celny wyda jedną instrukcję, do której kierowca będzie stosował się po przybyciu do portu w Irlandii, niezależnie od liczby przesyłek znajdujących się na pokładzie pojazdu

2. Channel look-up (CLU) — przewoźnicy mogą śledzić postęp PBN za pośrednictwem serwisu celnego RoRo. Dzięki informacjom w nim zawartym uzyskują informację, kiedy należy przybyć do terminalu. Usługa CLU pozwala ustalić, czy samochód ciężarowy może od razu opuścić port czy towary muszą być przywiezione do urzędu celnego w celu ich sprawdzenia. Informacja ta zostanie udostępniona za pośrednictwem serwisu celnego RoRo na 30 minut przed przybyciem promu do Irlandii i będzie dostępna dla każdego z uczestników łańcucha dostaw.
3. Parking self check-in (kontrola na parkingu) – przy użyciu tej funkcji kierowcy, których pojazdy zostały wytypowane do fizycznej kontroli, pozostaną w swoim pojeździe i poinformują urzędników Revenue, że towary są dostępne do kontroli. Gdy stanowisko kontrolne będzie dostępne, kierowca otrzyma SMS informujący, w którym miejscu ma się stawić do kontroli.

Aby otrzymać PBN, należy skorzystać z serwisu celnego RoRo. W przypadku nieuzyskania powiadomienia wjazd na prom będzie zabroniony.

#### **Procedury zwalniania i weryfikacji w Irlandii**

Jeśli podczas zgłoszenia celnego pojawiają się problemy, towar będzie przechowywany w magazynie czasowego składowania przez okres nie dłuższy niż 90 dni.

Miejsca składowania znajdują się w pobliżu portów, ale przestrzeń jest ograniczona. W przypadku zajęcia towaru w ciągu 1 miesiąca należy odwołać się w formie pisemnej.

Przedsiębiorcy muszą uiścić opłatę za korzystanie z punktów kontroli granicznej (BCP), ponadto może zostać nałożona dodatkowa opłata, jeśli zgłoszenie nie zostało złożone przed przybyciem towaru.

Towary mogą nie uzyskać pozwolenia na wwiezienie lub zostać zniszczone, jeżeli nie będą spełniały wymogów SPS.

Dowiedz się więcej o [wwozie towarów do Irlandii z Wielkiej Brytanii](#).

#### **Za granicą irlandzką**

Po zakończeniu odprawy towarów przez organy celne w UE, mogą one być przewiezione do miejsca przeznaczenia.

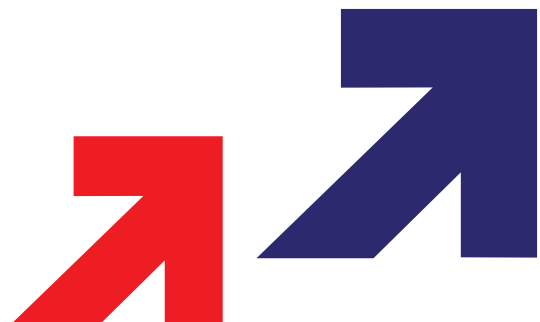
#### **Deklaracje bezpieczeństwa i ochrony w celu wjazdu do Irlandii**

Istnieje prawny wymóg złożenia przed przywozem elektronicznej deklaracji celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony,

zwanej przywozową deklarację skróconą (ENS). Deklaracja ENS musi zostać zgłoszona irlandzkim organom celnym przed wyjazdem towarów z Wielkiej Brytanii.

Przewoźnik jest odpowiedzialny za złożenie deklaracji ENS. W związku z tym importer musi dopilnować, aby przewoźnik towarów był świadom swoich obowiązków związanych z deklaracją. Niezastosowanie się do tego spowoduje opóźnienia.

Dowiedz się więcej o ENS w [Przewodniku dla przedsiębiorców dotyczącym systemu kontroli importu \(ICS\)](#).



## CZĘŚĆ 4b:

# PRZEWÓZ TOWARÓW Z WIELKIEJ BRYTANII DO UNII EUROPEJSKIEJ - PRZEJAZD TRANZYTOWY W RAMACH CTC

## Przed wyjazdem z Wielkiej Brytanii

Jeżeli przedsiębiorca zdecyduje się na przewóz towarów z Wielkiej Brytanii w ramach konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej (CTC), przewoźnik będzie musiał:

- 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
- otrzymać lokalny numer referencyjny (LRN) lub TAD, który nie został zwolniony do procedury tranzytowej, oraz zostać poinformowany o konieczności przedstawienia 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.



- pojedynczy pojazd może wymagać wielu numerów LRN – będzie należało przekształcić **wszystkie** numery LRN na numery TAD, aby kontynuować tranzyt w sposób zgodny z przepisami;
- wydanie numeru LRN będzie wymagało wpisu do systemu CHIEF (zwykle wykonywanego przez brytyjskiego eksportera).

*\* Uwaga: Należy sprawdzić to z wyprzedzeniem, ponieważ procedury różnią się między portami.*

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

Wymogi [bezpieczeństwa i ochrony](#) mają zastosowanie w UE i w Wielkiej Brytanii w odniesieniu do towarów przewożonych w tranzycie.

Połączonych dokumentów TSAD nie można stosować w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa i ochrony w Wielkiej Brytanii (brytyjskie deklaracje EXS). Przedsiębiorcy przemieszczający towary w tranzycie muszą zapewnić, że odpowiednie deklaracje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony

zostaną w inny sposób sporządzone w UE i, w razie potrzeby, w Wielkiej Brytanii.

Ponieważ do czasu wdrożenia systemu NCTS5 (do 2023 r.) nie można stosować dokumentów TSAD, aby spełnić wymogi ENS dotyczące przewozów tranzytowych z Wielkiej Brytanii do UE, do systemu tranzytowego UE (NCTS) należy wprowadzić oddzielne wpisy TAD, natomiast do systemu ICS danego państwa członkowskiego należy wprowadzić oddzielne deklaracje ENS przy użyciu komercyjnej platformy EDI.

## Na granicy z UE

Jeżeli przewóz odbywa się na podstawie CTC, kierowca musi okazać TAD organom celnym UE zgodnie z procedurami unijnymi. W wielu przypadkach operator promu/Eurotunelu zrobi to w Twoim imieniu. Przed rozpoczęciem podróży skontaktuj się z operatorem.

## Za granicą z UE

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie CTC, kierowca musi okazać TAD w [unijnym urzędzie przeznaczenia](#) lub upoważnionemu odbiorcy, a procedura tranzytowa zostanie zamknięta. Towary następnie będą podlegały unijnym procedurom przywozowym.



## CZĘŚĆ 4c:

# PRZEWÓZ TOWARÓW Z WIELKIEJ BRYTANII DO UNII EUROPEJSKIEJ - PRZEJAZD TRANZYTOWY W RAMACH ATA

Karnety ATA to międzynarodowe dokumenty celne stosowane do zawieszenia cła w przypadku towarów, które zostaną powrotnie wywiezione w ciągu jednego roku.

### Przed wyjazdem z Wielkiej Brytanii

Jeśli przedsiębiorca ustali [przewóz towarów na podstawie konwencji ATA](#), kierowca musi:

- uzyskać od przedsiębiorcy karnet ATA;
- okazać towary i karnet ATA organom kontroli granicznej w Wielkiej Brytanii w [urzędzie wyjścia w tym kraju](#), aby karnet został ostemplowany;
- postępować zgodnie z instrukcjami przedsiębiorcy, agenta lub firmy logistycznej nadzorującej przewóz;
- ustalić z przedsiębiorcą, czy spełniono wymogi dotyczące deklaracji EXS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony przewozu – muszą być również spełnione odpowiednie wymogi ENS dotyczące bezpieczeństwa i ochrony w kraju, do którego wwożone są towary.

*\* Uwaga: Należy upewnić się, że kierowca ciężarówki jest: wyraźnie wymieniony w „polu B” karnetu lub posiada wraz z karnetem podpisany przez jednego z posiadaczy karnetu list zezwalający kierowcy na przemieszczanie towarów i podpisanie „pola F” w imieniu posiadacza.*

Kierowca powinien przed wyjazdem upewnić się, że przednia okładka karnetu została prawidłowo podpisana i wypełniona.

### Na granicy z UE

Kierowca musi okazać karnet ATA i upewnić się, że został on podstemplowany przez organy celne UE zgodnie z procedurami unijnymi.

### Za granicą z UE

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie konwencji ATA, kierowca powinien przekazać karnet ATA odbiorcy towarów po ich dostawie. Dzięki karnetowi ATA towary będą mogły zostać zwrócone do kraju pochodzenia w przypadku, gdy nie będą przewożone przez tę samą firmę transportową w drodze powrotnej.

## CZĘŚĆ 4d:

# PRZEWÓZ TOWARÓW Z WIELKIEJ BRYTANII DO UNII EUROPEJSKIEJ - PRZEJAZD TRANŻYTOWY W RAMACH KONWENCJI TIR

Karnety TIR to międzynarodowe dokumenty celne stosowane do tymczasowego wywozu lub wwozu towarów.

### Przed wyjazdem z Wielkiej Brytanii

Jeżeli towary przewożone są na podstawie Konwencji TIR, przewoźnik musi mieć zezwolenie TIR uzyskane w swoim kraju, a dla pojazdu przewożącego towary musi dysponować [świadectwem uznania pojazdu drogowego do przewozu towarów pod zamknięciem celnym](#).

W przypadku wyjątków od tej zasady ogólnej (np. przemieszczanie ciężkich i wielkogabarytowych towarów) sprawdź [wytyczne dla TIR](#).

System TIR pozwala celnikom pakować i plombować towary, zanim zostaną przewiezione do Unii Europejskiej lub krajów trzecich. To oznacza, że ładunek nie będzie musiał być otwierany i kontrolowany przez służby celne podczas przekraczania granicy.

Zarezerwuj [test TIR](#).

Firma transportowa ma obowiązek:

- przekazania kierowcy karnetu TIR;
- dopilnowania, że przedsiębiorca lub firma transportowa dopełniła formalności pozwalających na zadeklarowanie przewozu w systemie NCTS i posiadania numerów referencyjnych, niezbędnych do przedstawienia towarów organom celnym w UE;
- poinformowania kierowcy o:



- konieczności zabrania i okazania towarów oraz karnetu TIR w [urzędzie wyjścia w Wielkiej Brytanii](#), gdzie pierwsza strona karnetu TIR zostanie opieczetowana i oderwana przez celnika, a służby celne zaplombują pojazd;
- konieczności zabrania i okazania towarów oraz karnetu TIR organom kontroli granicznej w Wielkiej Brytanii w urzędzie wyjścia w tym kraju – organy celne sprawdzą dokumenty i upewnią się, że plomba jest nienaruszona, a także opieczetują i oderwą stronę 2 karnetu TIR.

*\* Uwaga: te 2 kroki dzieją się jednocześnie w urzędzie kontroli granicznej.*

- ustalenia z przedsiębiorcą, czy zostały spełnione wymogi dotyczące deklaracji EXS w zakresie bezpieczeństwa i

ochrony przewozu – muszą być również spełnione odpowiednie wymogi ENS dotyczące bezpieczeństwa i ochrony w kraju, do którego wwożone są towary (zob. [procedura składania deklaracji EXS i ENS](#) dotycząca bezpieczeństwa i ochrony).

## Na granicy z UE

Jeśli przewóz jest realizowany w ramach konwencji TIR, kierowca musi okazać karnet TIR i upewnić się, że został on podstemplowany przez organy celne UE zgodnie z procedurami unijnymi.

## Za granicą z UE

Kierowca musi okazać karnet TIR i upewnić się, że został on podstemplowany przez organy celne UE w momencie gdy towary opuszczają obszar celny UE lub w [urzędzie przeznaczenia w UE](#) lub w siedzibie upoważnionego odbiorcy TIR z UE.



# CZĘŚĆ 4e:

## DODATKOWE WYMOGI DOTYCZĄCE PRZYWOZU OKREŚLONYCH TOWARÓW DO UE

### Wywóz towarów akcyzowych z Wielkiej Brytanii do UE

Towary akcyzowe to alkohol, tytoń i produkty energetyczne.

Jeżeli towary są objęte podatkiem akcyzowym, oprócz innych dokumentów handlowych, kierowca 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.

### Przywóz produktów zwierzęcych, roślinnych i innych produktów kontrolowanych do UE

Firmy transportowe i kierowcy przewożący produkty zwierzęce, roślinne i inne produkty kontrolowane muszą wiedzieć, w których miejscach w UE znajdują się punkty kontroli granicznej do przeprowadzania kontroli tych produktów.

Firma transportowa i kierowca nie powinni rozpoczynać przewozu tego typu towarów, dopóki nie będą mieli pewności, że:

- importer lub eksporter sprawdził trasę, którą zamierza jechać;
- urząd kontroli granicznej, przez który chce przejechać, ma uprawnienia do odprawy przewożonych przez niego towarów;
- przedsiębiorca przekazał mu wywozowe świadectwo zdrowia (EHC), które towarzyszy przewożonym towarom.

Należy zauważyć, że dla jednego ładunku ciężarówki może być potrzebnych kilka świadectw EHC, nawet jeśli wszystkie towary są odbierane z tego samego miejsca.

### Przywóz zwierząt, produktów zwierzęcych, roślin, ryb i produktów rybołówstwa do UE

Przedsiębiorcy przywożący zwierzęta lub produkty zwierzęce z Wielkiej Brytanii do UE będą musieli [wcześniej złożyć wniosek o świadectwo EHC](#).

Będą musieli oni dopilnować, aby EHC zostało podpisane przez upoważnioną do tego osobę po inspekcji ładunku.

Zasady różnią się w zależności od rodzaju produktu i miejsca, do którego są wywożone.

Sprawdź zasady wywozu oraz to, czy trasa prowadzi przez punkt kontroli granicznej (BCP) w kraju przybycia w przypadku wywozu:

- [żywności rolno-spożywczej](#);
- [produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego](#)
- [pasz dla zwierząt i karmy dla zwierząt domowych](#)
- [nasienia, komórek jajowych i zarodków zwierząt](#)
- [żywych zwierząt, nasienia, komórek jajowych i zarodków zwierząt:dyrektywa balai](#)
- [żywych zwierząt](#)
- [zwierząt gospodarskich i drobiu](#)
- [ryb i produktów rybołówstwa](#)

Przesyłki [roślin i produktów roślinnych](#) należy zaopatrzyć w świadectwo fitosanitarne (PC). Przedsiębiorca składa wniosek o wydanie świadectwa fitosanitarnego przez organ właściwy do spraw zdrowia roślin:

- Animal and Plant Health Agency (APHA) in England and Wales (Agencja ds. Zdrowia Zwierząt i Roślin w Anglii i Walii);
- Rząd szkocki w Szkocji;
- Forestry Commission in England, Wales and Scotland (Komisja Leśnictwa w Anglii, Walii i Szkocji) w przypadku drewna, produktów drzewnych i kory.

Kierowca musi potwierdzić u przedsiębiorcy lub przewoźnika, że co najmniej 24 godziny przed planowanym przybyciem przesyłki, pośrednik w imporcie towarów w UE powiadomił o tym właściwy BCP.

Kierowca ma obowiązek posiadania w pojeździe fizycznej kopii każdego świadectwa EHC lub PC dla przesyłki. Przesyłki mogą zostać skontrolowane po przybyciu na unijny BCP. Kierowca powinien zawsze sprawdzić przed przybyciem do pierwszego portu wejścia na terytorium UE, czy wymagany jest dokument fizyczny. Niezastosowanie się do tej reguły prowadzi do konsekwencji,

tj. osoby, które nie przeprowadzą kontroli w pierwszym porcie wejścia do UE, mogą zostać zawrócone do tegoż portu, zanim ładunek będzie mógł zostać dostarczony i rozładowany w miejscu przeznaczenia.

## **Przywóz do UE złowionych ryb morskich do spożycia przez ludzi**

Oprócz EHC, eksporterzy odławianych dziko żyjących ryb morskich do spożycia przez ludzi będą musieli przedstawić dodatkowe dokumenty.

Eksporterzy większości odławianych dziko żyjących ryb morskich do spożycia przez ludzi, złowionych i wyładowanych przez brytyjskie statki, będą musieli uzyskać [brytyjskie świadectwo połowowe](#) dla każdej przesyłki wwożonej do UE.

Eksporterzy większości odławianych dziko żyjących ryb morskich do spożycia przez ludzi, złowionych i wyładowanych przez statki krajów trzecich będą musieli uzyskać świadectwo połowowe z krajów trzecich dla każdej przesyłki wwożonej do UE.

Eksporterzy mogą również potrzebować innej dokumentacji, takiej jak:

- oświadczenie o przetwarzaniu: jeżeli ryby z krajów trzecich zostały przetworzone w Wielkiej Brytanii – można o to wnioskować za pośrednictwem usługi Fish Export Service;
- dokumenty dotyczące przechowywania: jeżeli wwiozione ryby pozostawały w Wielkiej Brytanii przez pewien czas i nie zostały poddane żadnym czynnościom innym niż załadunek lub rozładunek – można o to wnioskować również za pośrednictwem usługi Fish Export Service.

Eksporterzy prześlą kopie dokumentów swojemu unijnemu importerowi. Importer w UE musi przedłożyć je właściwemu organowi unijnemu przed przywozem. Proszę sprawdzić wymagany okres powiadomienia obowiązujący w importującym państwie

członkowskim. Zazwyczaj jest to powiadomienie z co najmniej 4-godzinnym wyprzedzeniem.

## Przewóz żywych zwierząt do UE

Aby przywieźć żywe zwierzęta do UE, przewoźnicy muszą złożyć wniosek do państwa członkowskiego UE, w którym mają swoje przedstawicielstwo, obejmujący:

- zezwolenie dla przewoźnika w UE;
- świadectwo kwalifikacji zawodowych;
- świadectwo homologacji środka transportu.

UE nie uznaje tych dokumentów, jeśli zostały wydane przez władze Wielkiej Brytanii.

Przewoźnicy nie mogą mieć zezwolenia dla przewoźnika lub homologacji środka transportu w więcej niż jednym państwie członkowskim UE.

Aby uzyskać więcej informacji, skontaktuj się z [APHA](#).

### Dziennik podróży

Aby przewieźć żywe zwierzęta z lub przez Anglię, Szkocję lub Walię do UE, przewoźnicy muszą złożyć wniosek o dwa dzienniki:

- jeden zatwierdzony przez państwo członkowskie UE, które jest pierwszym miejscem wprowadzenia zwierząt do UE
- jeden zatwierdzony przez APHA.

## Przewóz zagrożonych lub chronionych gatunków zwierząt lub roślin oraz ich fragmentów lub produktów ubocznych na podstawie CITES

Przewóz zagrożonych lub chronionych gatunków zwierząt lub roślin oraz ich fragmentów lub produktów ubocznych 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 [portów oraz wymogów dla zezwoleń i zgłoszeń CITES](#).

Niektóre produkty mogą należeć zarówno do kategorii produktów pochodzenia zwierzęcego, jak i do produktów objętych konwencją CITES, a zatem muszą spełniać dwa rodzaje wymogów.



## CZĘŚĆ 5:

# PRZEWÓZ TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO WIELKIEJ BRYTANII (IMPORT DO WIELKIEJ BRYTANII)

### Zmiany w sposobie wyznaczania trasy kierowców po przyjeździe do Wielkiej Brytanii

Rząd brytyjski doprecyzowuje systemy i procesy przekierowywania przewozów RoRo w obecności kierowcy przeznaczonych do kontroli celnej i/lub SPS, przybywających do Wielkiej Brytanii po 1 stycznia 2022 r.

Szczegóły tych procesów zostaną opublikowane w miarę ich finalizacji.

### Wymagania celne

Aby spełnić wymogi celne, istnieje kilka sposobów przewożenia towarów przez granicę (zgłoszenie wstępne, czasowe składowanie, CTC, ATA, TIR).

Eksporter/importer (i/lub ich przedstawiciele) wybierze odpowiedni z tych sposobów. W tej części przedstawiono szczegółowe informacje na temat konsekwencji każdej możliwej procedury dla przewoźników.

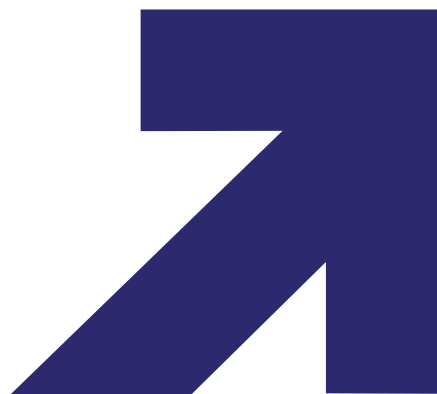
- 5a. [Zgłoszenie wstępne/tymczasowe składowanie](#)
- 5b. [Wspólna procedura tranzytowa \(CTC\) z UE do Wielkiej Brytanii](#)

5c. [Procedura tranzytowa na podstawie karnetów ATA z UE do Wielkiej Brytanii](#)

5d. [Procedura tranzytowa na podstawie konwencji TIR z UE do Wielkiej Brytanii](#)

5e. [Dodatkowe wymogi dotyczące przywozu określonych towarów do Wielkiej Brytanii](#)

5f. [Przewóz towarów pomiędzy Irlandią a Irlandią Północną](#)



# CZĘŚĆ 5a:

## PRZEWÓZ TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO WIELKIEJ BRYTANII – ZGŁOSZENIE WSTĘPNE/ TYMCZASOWE SKŁADOWANIE

### Przed wyjazdem z UE

Podczas odbioru towarów przewoźnik musi otrzymać wszystkie właściwe informacje lub dokumenty celne i inną dokumentację. Przewoźnik musi potwierdzić:

- że eksporter dopełnił unijnych procedur wywozu;
- wraz z importerem rodzaj składanej deklaracji przywozowej oraz zapewnić właściwe dowody potwierdzające złożenie deklaracji

### Do dnia 31 grudnia 2021 r.

Do 31 grudnia 2021 r. obowiązywać będą różne wymogi celne dla towarów kontrolowanych i niekontrolowanych. Wymagane dowody będą zależeć od rodzaju zgłoszenia, które importer może lub zdecyduje się złożyć, w tym od tego, czy towary są kontrolowane, czy nie.

#### Towary kontrolowane

Zgłoszenia celne w systemach HMRC są wymagane w odniesieniu do wszystkich towarów znajdujących się na [liście](#)

[towarów kontrolowanych](#). W przypadku przewozu wstępnie zgłoszonych towarów przewoźnik musi mieć odpowiedni numer referencyjny ze zgłoszenia przywozowego (numer wpisu w systemie CHIEF lub numer MRN). W przypadku złożonych wcześniej tymczasowych deklaracji składowania transportowanych przez port z połączeniem inwentaryzacyjnym, operator przyczepy będzie potrzebował numeru referencyjnego przesyłki magazynowej (ICR).

MRN eksportera lub EORI nie mogą być użyte jako dowód tego, że dla towarów została sporządzona deklaracja przywozowa.

Więcej aktualnych informacji na ten temat można znaleźć w sekcji [graniczny model operacyjny](#).

#### Towary niekontrolowane

W przypadku towarów niekontrolowanych, importer może złożyć zgłoszenie celne w punkcie przywozu lub dokonać wpisu do własnej ewidencji handlowej, a następnie złożyć zgłoszenie uzupełniające, które musi zostać złożone w HMRC w ciągu 175 dni od daty przywozu. Przewoźnik musi posiadać

numer referencyjny z celnego zgłoszenia przywozowego (numer wpisu w systemie CHIEF lub numer CDS MRN) lub numer EORI przedsiębiorcy, jeżeli importer dokonał zgłoszenia w swojej dokumentacji handlowej.

Dowiedz się więcej o [opóźnieniu zgłoszeń towarów unijnych przywiezionych do Wielkiej Brytanii](#).

Kierowca musi sprawdzić, jaki rodzaj zgłoszenia zamierza złożyć importer i przedstawić odpowiednie dowody.

## Od 1 stycznia 2022 r.

Od dnia 1 stycznia 2022 r. będą przeprowadzane kontrole i inspekcje przywozowe, a punkty graniczne będą musiały przeprowadzać procedury kontroli importowanych towarów. Punkty będą korzystać z systemu inwentaryzacji (przy czym przewoźnicy będą musieli postępować zgodnie z instrukcjami handlowymi) lub systemu GVMS.

Nowe procedury zostaną przedstawione w sekcji dotyczącej przywozu [granicznego modelu operacyjnego](#), w tym szczegółowe informacje dotyczące uproszczonych procedur celnych w zakresie frachtu (CFSP) oraz wpisu do rejestru zgłaszającego (EIDR).

Lista [portów korzystających systemu GVMS](#).

Jeżeli przewoźnicy przewożą towary przez punkt graniczny przy użyciu systemu GVMS i modelu zgłoszenia wstępnego, będą oni zobowiązani do:

- poproszenia importera o podanie unikalnego numeru referencyjnego dla każdej z przewożonych przesyłek, będącego dowodem tego, że zgłoszenie wstępne zostało złożone lub nie jest konieczne - może to być numer MRN (dla towarów zgłoszonych w systemie CHIEF lub CDS).
- połączenia wszystkich tych numerów referencyjnych, wraz z numerami deklaracji bezpieczeństwa i ochrony (wymagane od lipca 2022), w 1 numer referencyjny przewożonych towarów

(GMR) dla każdego przewozu – można to zrobić w 2 sposoby:

- poprzez bezpośrednie połączenie z własnego systemu przewoźnika do GVMS; lub
  - przez portal online dostępny na koncie Government Gateway przewoźnika (jeśli operator promu składa ENS, przewoźnik będzie musiał sprawdzić, jak skonsolidować to w 1 GMR);
- 
- zaktualizować numer GMR dla każdego przewożonego pojazdu, wpisując odpowiedni numer VRN - może być on aktualizowany w celu uwzględnienia ewentualnych zmian, ale musi być poprawny w momencie okazania numeru GMR przewoźnikowi w czasie odprawy;
  - poinformować kierowców, żeby nie kierowali się ku granicy przed wpisaniem wszystkich niezbędnych numerów referencyjnych, aby numer GMR był kompletny lub jeżeli którekolwiek zgłoszenie numeru nie zostało zarejestrowane w systemie GMR, ponieważ w takich przypadkach kierowcy nie będą dopuszczeni do wjazdu;
  - poinformować kierowców, aby przedstawili numer GMR przewoźnikowi w punkcie wyjścia, aby wykazać, że mają niezbędne dowody legalnego przewozu towarów - można je przedstawić na papierze, na telefonie komórkowym, tablecie, itp.;
  - poinformować kierowców o konieczności sprawdzenia, czy pojazd został przepuszczony czy nie przed zjazdem ze statku oraz postępować zgodnie z instrukcjami o tym, gdzie należy udać się na wymagane kontrole.
- \* Uwaga: Upewnij się, że deklaracja została sporządzona w systemie [S&S GB](#) w razie potrzeby, zobacz [część 3](#).*

## Na granicy z UE

Dla każdej przesyłki kierowca musi posiadać dowód zgłoszenia celnego od zgłaszającego (w UE i w Wielkiej Brytanii). Może on mieć postać:

1. Numeru referencyjnego z celnego zgłoszenia przywozowego, który może w Wielkiej Brytanii być określany jako ICR, dla punktu granicznego z łączami inwentaryzacyjnymi lub GMR dla uprzednio złożonego zgłoszenia wstępnego w punkcie granicznym bez łącz inwentaryzacyjnych.
2. Unijnego zgłoszenia wywozu MRN.

Niektóre z tych procesów można wykonać cyfrowo.

## Na granicy z Wielką Brytanią

Brytyjskie władze nie zatrzymują rutynowo pojazdów wjeżdżających na terytorium

Wielkiej Brytanii, aby sprawdzić, czy kierowcy dysponują poprawnymi dokumentami przywozowymi.

Jednak funkcjonariusze brytyjskich służb granicznych mogą zatrzymywać przyjeżdżające samochody w celu przeprowadzenia kontroli. Na czas takiej kontroli ciężarówka zjedzie na bok, a kierowca zostanie poproszony o okazanie numerów referencyjnych (na przykład, numeru wpisu w systemie CHIEF, numeru MRN i/lub EORI) dla każdej przesyłki, oraz wszelkiej innej wymaganej dokumentacji lub informacji.

W przypadku, gdy towary są przewożone bez wystarczających dowodów na to, że zostało złożone zgłoszenie, na przewoźnika mogą zostać nałożone kary.



## CZĘŚĆ 5b:

# PRZEWÓZ TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO WIELKIEJ BRYTANII - PRZEJAZD TRANZYTOWY W RAMACH CTC

### Przed wyjazdem z UE

Jeżeli eksporter realizuje przewóz towarów w ramach procedury [CTC](#), musi zostać utworzony numer GMR, a kierowca musi:

1. otrzymać od eksportera/agenta dokument TAD oraz informację, że procedura tranzytu została rozpoczęta, a TAD aktywowany oraz że może on udać się do punktu wyjazdu z państwa członkowskiego UE;
2. otrzymać numer LRN lub dokument TAD, który nie został jeszcze aktywowany i musi zostać przedstawiony organom kontroli granicznej w państwie członkowskim UE w wyznaczonym [urzędzie wyjścia w tym kraju](#) – towary zostaną następnie zwolnione do procedury, a kierowca otrzyma dokument TAD.

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

### Na granicy z UE

Jeżeli przewóz odbywa się na podstawie procedury CTC, kierowca musi okazać dokument TAD zgodnie z procedurami unijnymi w każdym kraju członkowskim.

W wielu przypadkach można to zrobić cyfrowo.

### Przy wjeździe do Wielkiej Brytanii

*\* Uwaga: Wymagania dotyczące bezpieczeństwa i ochrony można znaleźć w [części 3](#).*

W przypadku towarów przemieszczanych na podstawie procedury CTC firmy transportowe muszą stosować proces oparty na dokumentach papierowych albo korzystać z serwisu GVMS w celu zakończenia przewozu tranzytowego przy wjeździe do Wielkiej Brytanii. Wybór procesu, który ma zastosowanie, zależy od miejsca przyjazdu towarów. Przegląd punktów granicznych i odnośnych procedur znajduje się w [granicznym modelu operacyjnym](#).

Eksporterzy/agenci muszą podać firmie przewozowej wszystkie numery MRN dokumentów TAD aktywowane dla każdej przesyłki CTC. Ważny numer MRN stanowi dowód, że kierowca posiada odpowiednią deklarację do przewozu towarów w ramach tej procedury tranzytowej. Dokument TAD w wersji papierowej również musi zawsze towarzyszyć towarom podczas przewozu.

Jeżeli wjazd do Wielkiej Brytanii odbywa się w punkcie granicznym z zastosowaniem procedury papierowej, przewoźnik musi zgłosić się do [Urzędu tranzytowego](#) wraz z towarem i papierowym dokumentem TAD po przybyciu do Wielkiej Brytanii. Organy celne wypełnią dokumentację w urzędzie tranzytowym i zwrócą się o przeprowadzenie wszelkich niezbędnych inspekcji.

W przypadku wjazdu do Wielkiej Brytanii w punkcie granicznym korzystającym z systemu GVMS firmy transportowe muszą za pomocą GVMS połączyć wszystkie numery MRN dokumentów TAD w 1 numer GMR dla każdej przewożonej przyczepy.

*\* Uwaga: GMR może obejmować przesyłki inne niż CTC (np. numery wpisu w systemie CHIEF) dla ciężarówek przewożących towary zarówno na podstawie procedury CTC, jak i inne.*

Firma transportowa musi dopilnować, aby procedury obowiązujące w Urzędzie wyjścia, w tym wszelkie kontrole, zostały zakończone, a procedura tranzytu rozpoczęła się, zanim dane zostaną wprowadzone do systemu GMR.

W przypadku wprowadzenia numeru MRN dla dokumentu TAD jeżeli przewóz towarów nie został zwolniony do procedury tranzytowej, system GVMS może unieważnić zgłoszenie tranzytowe dla tego przewozu. Przedsiębiorca będzie wtedy musiał złożyć nowe zgłoszenie tranzytowe w celu ponownego uruchomienia procedury tranzytu, przed przywozem towarów do Wielkiej Brytanii.

Mogą one korzystać z GVMS na 2 sposoby:

- bezpośrednie połączenie z ich własnego systemu do GVMS;
- usługa online na stronie [GOV.UK](#) — aby z niej skorzystać, potrzebny jest identyfikator użytkownika Government Gateway i hasło.

Przy każdym przewozie przyczepy przy wykorzystaniu GVMS firmy transportowe lub kierowcy aktualizują GMR o odpowiedni

numer VRN w przypadku towarów przewożonych w obecności kierowcy lub numer TRN albo numer referencyjny kontenera (CRN) w przypadku towarów przewożonych bez obecności kierowcy. Numer VRN/TRN/CRN może być aktualizowany w celu uwzględnienia ewentualnych zmian, ale musi być poprawny w momencie okazania GMR przewoźnikowi w punkcie wyjazdu.

Kierowcy nie mogą wjechać na pokład promów międzynarodowych lub do Eurotunelu bez ważnego numeru GMR. Nie wolno im kontynuować kursu do granicy:

- zanim numer GMR nie zostanie zaktualizowany o wszelkie niezbędne numery referencyjne;
- jeśli jakkolwiek numer zgłoszenia tranzytowego nie został zarejestrowany w GMR.

Kierowcy muszą przedstawić numer GMR przewoźnikowi w punkcie wyjazdu, aby wykazać, że mają niezbędne dowody legalnego przewozu towarów.

Po przyjeździe do Wielkiej Brytanii kierowcy muszą stosować się do instrukcji wydanych przez organy graniczne, aby w razie konieczności udać się do określonego miejsca w celu przejścia kontroli.

*\* Uwaga: Numer GMR można aktualizować tylko w ten sam sposób, w który został on utworzony. Nie można poprosić innej firmy o jego aktualizację, chyba że udostępni się swój własny login do systemu GVMS. Rozwiązanie to jest zupełnie inne od, na przykład, francuskiego systemu Envelope, w którym każda firma może uzyskać dostęp do numeru na stronie internetowej i zaktualizować go przed przejazdem.*

## Za granicą z Wielką Brytanią

Jeśli przewóz odbywa się na podstawie CTC, kierowca musi okazać TAD w Wielkiej Brytanii w [unijnym urzędzie przeznaczenia](#) lub upoważnionemu odbiorcy, a procedura tranzytowa zostanie zamknięta. Towary będą wówczas podlegać brytyjskim

procedurom przywozowym lub będą musiały zostać wprowadzone do innego systemu celnego.

Kierowca musi znać lokalizację swojego [Urzędu przeznaczenia](#) zadeklarowanego przez przedsiębiorcę. Może to mieć miejsce w porcie wejścia, punkcie IBF lub

w lokalizacji upoważnionego odbiorcy. Kierowca musi zgłosić się do właściwego miejsca z towarami i papierowym dokumentem TAD, aby zamknąć procedurę tranzytu. Niezastosowanie się do tego zalecenia może doprowadzić do opóźnienia w zamknięciu procedury i trudności z udzieleniem gwarancji finansowej.

## CZĘŚĆ 5c:

# PRZEWÓZ TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO WIELKIEJ BRYTANII - PRZEJAZD TRANZYTOWY W RAMACH ATA

### Przed wyjazdem z UE

Jeśli przedsiębiorca ustali przewóz towarów [na podstawie [konwencji ATA](#), kierowca musi otrzymać od niego karnet ATA.

### Na granicy z UE

Kierowca musi okazać karnet ATA wraz z listem zezwalającym (jeśli dotyczy) i upewnić się, że został on podstemplowany przez organy celne UE zgodnie z procedurami unijnymi.

### Na granicy z Wielką Brytanią

Kierowca musi stosować się do lokalnych procedur portowych dotyczących okazania karnetu ATA.





## CZĘŚĆ 5d:

# PRZEWÓZ TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO WIELKIEJ BRYTANII - PRZEJAZD TRANŻYTOWY W RAMACH KONWENCJI TIR

### Przed wyjazdem z UE

Jeżeli towary przewożone są na podstawie Konwencji TIR, przewoźnik musi mieć zezwolenie TIR uzyskane w swoim kraju, a dla pojazdu przewożącego towary musi dysponować [świadectwem uznania pojazdu drogowego do przewozu towarów pod zamknięciem celnym](#).

W przypadku wyjątków od tej zasady ogólnej (np. przemieszczanie ciężkich i wielkogabarytowych towarów) sprawdź [wytyczne dla TIR](#).

Firma transportowa ma obowiązek:

- przekazania kierowcy karnetu TIR;
- dopilnowania, że przedsiębiorca lub firma transportowa dopełniła formalności pozwalających na zadeklarowanie przewozu w systemie NCTS i posiadania numerów referencyjnych (LRN i/lub MRN), niezbędnych do przedstawienia towarów organom celnym w UE;
- poinstruowania kierowcy o konieczności zabrania i okazania towarów i karnetu TIR organom kontroli granicznej w



unijnym urzędzie wyjścia (lub urzędzie wyjścia państwa trzeciego spoza UE).

## Na granicy z UE

Kierowca musi okazać karnet TIR i upewnić się, że został on podstemplowany przez organy celne UE zgodnie z procedurami unijnymi.

## Na granicy z Wielką Brytanią

Kierowca musi stosować się do lokalnych procedur portowych dotyczących okazania karnetu TIR.

Kierowca musi przedstawić karnet TIR w urzędzie celnym znajdującym się w porcie, aby otworzyć procedurę tranzytu

na brytyjską część trasy. Celnicy sprawdzą dokumenty i plombę, po czym opieczą ją odpowiednią stroną karnetu TIR i oderwą ją.

Kierowca uda się do urzędu celnego w miejscu przeznaczenia lub do upoważnionego odbiorcy TIR, aby upewnić się, że karnet TIR jest przetwarzany. Po tym będzie można zdjąć plomby celne i rozładować towar.

Możliwe jest, że graniczny urząd celny przeprowadzi procedury TIR zarówno w miejscu wjazdu, jak i przeznaczenia.

Po zakończeniu przejazdu kierowca musi zwrócić karnet TIR do swojego biura/ zarządzającego transportem.



## CZĘŚĆ 5e:

# DODATKOWE WYMOGI DOTYCZĄCE PRZYWOZU OKREŚLONYCH TOWARÓW DO WIELKIEJ BRYTANII

*\* Uwaga: W tej części opisano **dodatkowe** procedury, które należy przeprowadzić **wraz** z pozostałymi procedurami.*

### Przywóz towarów akcyzowych do Wielkiej Brytanii

Jeśli towary trafiają do składu akcyzowego w Wielkiej Brytanii, wówczas kierowca będzie musiał przed wyjazdem z portu zapewnić sobie kopię eAD, lub dokumentu handlowego, na którym czytelnie widnieje numer ARC. Kierowcy powinni otrzymać te dokumenty od swojego klienta lub pośrednika pracującego w jego imieniu.

Jednak w sytuacji, w której importer zastosował uproszczoną procedurę celną, pozwalającą na późniejsze przybycie towarów, opóźnione zostanie również utworzenie dokumentu eAD do momentu przybycia towarów. Zamiast tego, kierowca musi zapewnić sobie kopię wcześniej złożonego zgłoszenia celnego, na którym muszą znajdować się szczegóły gwarancji przepływu towarów akcyzowych przed opuszczeniem portu.

Jeżeli towary są nadal przewożone pod adres dostawy przed końcem kolejnego dnia

roboczego po wwozie, importer (lub jego agent) powinien w takim wypadku przekazać kierowcy kopię eAD lub numer ARC w celu dopełnienia formalności dla wymogów przewozu towarów objętych akcyzą.

Dowiedz się więcej na temat [wwozu towarów akcyzowych do Wielkiej Brytanii](#).

### Przywóz żywych zwierząt oraz roślin i produktów roślinnych o wysokim priorytecie do Wielkiej Brytanii

Jeżeli kierowca przewozi rośliny i produkty roślinne o wysokim priorytecie, żywe zwierzęta lub towary objęte konwencją CITES, eksporter z UE lub jego przedstawiciel musi dostarczyć następujące dokumenty lub dane, które mają towarzyszyć przesyłce. Kierowca musi je przedstawić przy odprawie na granicy UE:

- oryginalne, ręcznie podpisane świadectwa EHC, jeśli będą one potrzebne;
- wszelką dokumentację wymaganą przez CITES.

Kontrole tych produktów będą przeprowadzane w miejscu przeznaczenia:

- do **marca 2022** r. dla żywych zwierząt;
- do **lipca 2022** r. dla roślin o wysokim priorytecie i produktów roślinnych.

## **Przywóz do Wielkiej Brytanii towarów wymagających kontroli SPS**

W styczniu 2022 r. nastąpią dalsze zmiany w zakresie przywozu z UE do Wielkiej Brytanii:

- produkty pochodzenia zwierzęcego (na przykład mięso, miód, mleko lub produkty jajeczne) oraz produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego będą wymagały prenotyfikacji;
- wszystkie rośliny i produkty roślinne podlegające regulacjom będą wymagać prenotyfikacji;
- wszystkie produkty będą podlegały pełnym inspekcjom i kontrolom;
- do lipca 2022 r. wszelkie fizyczne kontrole roślin lub produktów roślinnych o wysokim priorytecie będą nadal przeprowadzane w miejscach przeznaczenia.

Od marca 2022 r.:

Żywe zwierzęta z UE będą podlegać nowym kontrolom przywozowym. Kontrole będą nadal przeprowadzane w miejscu przeznaczenia.

Od lipca 2022 r.:

- deklaracje bezpieczeństwa i ochrony ENS będą wymagane w przypadku przywozu z UE do Wielkiej Brytanii – będzie to ten sam model, który jest obecnie stosowany w handlu zagranicznym (RoW);
- kontrole fizyczne produktów pochodzenia zwierzęcego, niektórych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, materiału biologicznego oraz żywności i paszy wysokiego ryzyka

niepochodzących od zwierząt zostaną wprowadzone w wyznaczonych punktach BCP – będzie to przeprowadzane w zależności od poziomu ryzyka;

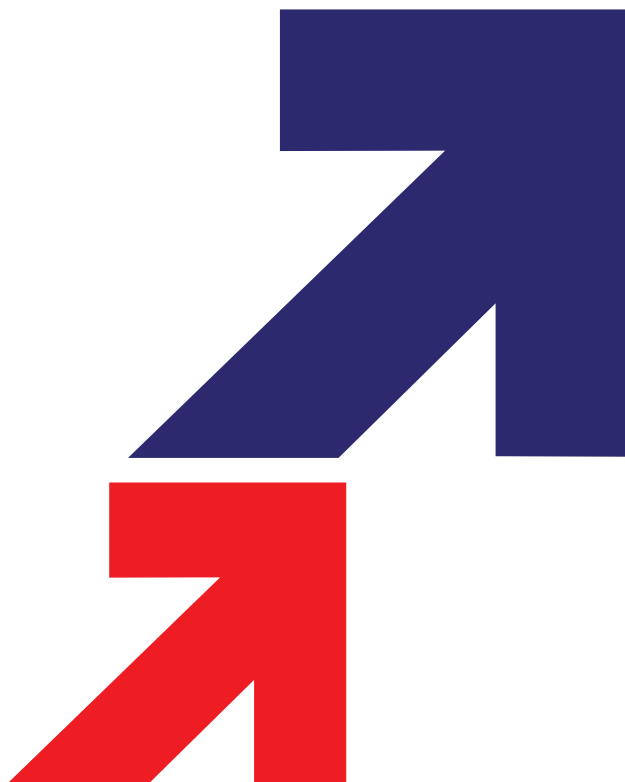
- kontrole roślin i produktów roślinnych o wysokim priorytecie zostaną przeniesione z miejsc przeznaczenia do wyznaczonych punktów BCP;
- wszystkie rośliny i produkty roślinne podlegające regulacjom będą wymagać odpowiedniej dokumentacji zdrowotnej, np. świadectw EHC i fitosanitarnych.

Oprócz tych wymogów, towary wymienione w wykazie CITES, żywe zwierzęta wodne do celów akwakultury i ozdobnych oraz zwierzęta z rodziny koniowatych będą musiały spełniać oddzielne wymogi przywozowe.

Szczegóły tych nowych procedur zostaną podane na stronie [GOV.UK](https://gov.uk).

Dowiedz się więcej o [opóźnieniu zgłoszeń towarów unijnych przywiezionych do Wielkiej Brytanii](#).

Sprawdź, czy nie trzeba [dokonać przywozowej deklaracji skróconej](#).



## CZĘŚĆ 5f:

# PRZEWÓZ TOWARÓW POMIĘDZY IRLANDIĄ A IRLANDIĄ PÓŁNOCNĄ

Kierowców przewożących towary między Irlandią a Irlandią Północną obowiązują [odmienne procedury celne](#) od tych stosowanych w wymianie handlowej między Wielką Brytanią a Unią Europejską. Zgodnie

z nimi kierowców przewożących towary między Irlandią a Irlandią Północną nie obowiązują żadne procedury celne, chyba że towary są przewożone przez Irlandię Północną.



# ZAŁĄCZNIK A:

## LISTA KONTROLNA DOKUMENTÓW WYMAGANYCH OD PRZEWÓŹNIKÓW PRZY PRZEKRACZANIU GRANICY

Dokumenty i systemy stosowane do przewozu towarów dla każdego portu wywozowego i kraju przeznaczenia.

| Przewóz celny / Miejsce wprowadzenia | Dokumenty wymagane dla wszystkich miejsc przeznaczenia                                                                                          | Do Francji                                                | Do Holandii                                                | Do Belgii                                                               | Do Hiszpanii                                                      | Do Irlandii                                      |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| CTC                                  | Tranzytowy dokument towarzyszący z numerem operacji wywozowej (MRN)<br>Zgłoszenie wywozu (MRN)<br>Bezpieczeństwo i ochrona: EXS w UK / ENS w UE | NCTS System we Francji: DELTA-T                           | NCTS System w Holandii: Portbase                           | NCTS System w Belgii: System cyfrowy RX SeaPort (dla portu w Zeebrugge) | NCTS <a href="#">System w Hiszpanii</a>                           | NCTS Serwis celny RoRo                           |
| Karnet ATA                           | Przewoźnik: Karnet ATA<br>Kierowca: Karnet ATA<br>Bezpieczeństwo i ochrona: EXS w UK / ENS w UE                                                 | System we Francji: DELTA G                                | System w Holandii: Portbase                                | System w Belgii: System cyfrowy RX SeaPort                              | <a href="#">System w Hiszpanii</a>                                | Serwis celny RoRo                                |
| Prenotyfikacja                       | Zgłoszenie wywozu (DUCR)<br>Bezpieczeństwo i ochrona: EXS w UK / ENS w UE                                                                       | System we Francji: DELTA G                                | System w Holandii: Portbase                                | System w Belgii: System cyfrowy RX SeaPort                              | <a href="#">System w Hiszpanii</a>                                | Serwis celny RoRo                                |
| TIR                                  | Karnet TIR i świadectwo homologacji środka transportu TIR<br>Zgłoszenie wywozu (MRN)<br>Bezpieczeństwo i ochrona: EXS w UK / ENS w EU           | NCTS (po przyjeździe do UE)<br>System we Francji: DELTA G | NCTS (po przyjeździe do UE)<br>System w Holandii: Portbase | NCTS (po przyjeździe do UE)<br>System cyfrowy RX SeaPort                | NCTS (po przyjeździe do UE)<br><a href="#">System w Hiszpanii</a> | NCTS (po przyjeździe do UE)<br>Serwis celny RoRo |
| Akcyza                               | System Przemieszczania oraz Nadzoru Wyrobów Akcyzowych                                                                                          | GAMMA                                                     | EMCS                                                       | EMCS                                                                    | EMCS                                                              | EMCS                                             |

## ZAŁĄCZNIK B:

## Wspólna procedura tranzytowa (CTC)

Dokument TAD jest wymagany, jeżeli towary są przewożone na podstawie wspólnej procedury tranzytowej.

[illegible][illegible][illegible]

## Karnet ATA

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>IRU - Union Internationale<br/>des Transports Routiers</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <h1 style="margin: 0;">CARNET TIR*</h1>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <h2 style="margin: 0; color: red;">14 vouchers No _____</h2>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>* Lesporteurs doivent être en charge par le système de transport routier national ou international, selon les conditions de transport, de la livraison des marchandises de destination, par le système de transport routier.</p> <p style="text-align: center;"><b>Country of Origin of Consignment, Issuing Customs Commission and Consignee Residence at Point of Collection</b></p> <p style="text-align: center;">_____</p>                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p style="text-align: center;"><b>UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION U.S.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Merchandise Description, No. of Packages, Vehicle License No., etc.</b></p> <p style="text-align: center;">_____</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>1. <b>Signature of Transport or Warehouse</b></p> <p>_____</p> <p>2. <b>Signature of Issuing Customs Commission</b></p> <p>_____</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p>3. <b>Signature of Consignee</b></p> <p>_____</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <p>_____</p> <p><b>Signature of Customs Official at Port</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p><b>Stamp and Signature of TIR Office</b></p> <p>_____</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>1. <b>Place of origin</b></p> <p>_____</p> <p>2. <b>Place of destination</b></p> <p>_____</p> <p>3. <b>Mode of transport</b></p> <p>_____</p> <p>4. <b>Commodity description</b></p> <p>_____</p> <p>5. <b>Weight</b></p> <p>_____</p> <p>6. <b>Vehicle description</b></p> <p>_____</p> <p>7. <b>Vehicle license</b></p> <p>_____</p> <p>8. <b>Vehicle description</b></p> <p>_____</p> <p>9. <b>Vehicle license</b></p> <p>_____</p> <p>10. <b>Vehicle description</b></p> <p>_____</p> <p>11. <b>Vehicle license</b></p> <p>_____</p> <p>12. <b>Vehicle description</b></p> <p>_____</p> <p>13. <b>Vehicle license</b></p> <p>_____</p> <p>14. <b>Vehicle description</b></p> <p>_____</p> | <p>1. <b>Place of origin</b></p> <p>_____</p> <p>2. <b>Place of destination</b></p> <p>_____</p> <p>3. <b>Mode of transport</b></p> <p>_____</p> <p>4. <b>Commodity description</b></p> <p>_____</p> <p>5. <b>Weight</b></p> <p>_____</p> <p>6. <b>Vehicle description</b></p> <p>_____</p> <p>7. <b>Vehicle license</b></p> <p>_____</p> <p>8. <b>Vehicle description</b></p> <p>_____</p> <p>9. <b>Vehicle license</b></p> <p>_____</p> <p>10. <b>Vehicle description</b></p> <p>_____</p> <p>11. <b>Vehicle license</b></p> <p>_____</p> <p>12. <b>Vehicle description</b></p> <p>_____</p> <p>13. <b>Vehicle license</b></p> <p>_____</p> <p>14. <b>Vehicle description</b></p> <p>_____</p> |

[illegible]

## Karnet TIR

## PRZEWÓZ TOWARÓW POMIĘDZY WIELKĄ BRYTANIĄ A UNIA EUROPEJSKĄ ZA POŚREDNICTWEM SERWISU RORO: WYTYCZNE DLA PRZEWÓZNIKÓW



## Dokument dla nadzoru i kontroli nad przemieszczaniem odpadów

W zależności od miejsca, do którego wysyłane są odpady oraz od ich rodzaju, mają zastosowanie inne przepisy.

Niektóre odpady mogą być wywożone pod mniejszym nadzorem i tylko w oparciu o formularz z załącznika VII, który musi towarzyszyć odpadom przy przewozie.

W przypadku innych odpadów „podlegających zgłoszeniu” – przed przewozem odpadów wymagana jest zgoda właściwych organów kraju wysyłki i kraju przeznaczenia. Wnioski można przysyłać za pośrednictwem systemu internetowego o nazwie [IWS online](#).

Przeczytaj wskazówki lub wyślij wiadomość e-mail do właściwego organu wysyłki, aby uzyskać więcej informacji:

Read the guidance or email the competent authority of dispatch for more information:

- Anglia: [import i eksport odpadów](#), [askshipments@environment-agency.gov.uk](mailto:askshipments@environment-agency.gov.uk)
- Szkocja: [Transgraniczne przemieszczanie odpadów](#), [transfrontier@sepa.org.uk](mailto:transfrontier@sepa.org.uk)
- Walia: [Wytyczne dotyczące importu i eksportu odpadów](#)

| ▼ M1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| ANNEX 1A                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                      |
| ▼ C3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                      |
| Notification document for transboundary movements/shipments of waste                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                      |
| <b>1. Exporter — notifier</b><br>Name:<br>Address:<br>Contact person:<br>Tel.:<br>E-mail:<br>Fax:                                                                                                                                                                                                                                                                      | Registration No:<br><br><br><br><br> |
| <b>2. Importer — consignee</b><br>Name:<br>Address:<br>Contact person:<br>Tel.:<br>E-mail:<br>Fax:                                                                                                                                                                                                                                                                     | Registration No:<br><br><br><br><br> |
| <b>8. Intended carrier(s)</b><br>Name (?):<br>Address:<br>Contact person:<br>Tel.:<br>E-mail:<br>Means of transport (?):                                                                                                                                                                                                                                               | Registration No:<br><br><br><br><br> |
| <b>9. Waste generator(s) — producer(s) (?) (?) (?)</b><br>Name:<br>Address:<br>Contact person:<br>Tel.:<br>E-mail:<br>Fax:                                                                                                                                                                                                                                             | Registration No:<br><br><br><br><br> |
| <b>3. Notification No:</b><br><b>Notification concerning</b><br>A. (i) Individual shipment: <input type="checkbox"/> (ii) Multiple shipments: <input type="checkbox"/><br>B. (i) Disposal (?): <input type="checkbox"/> (ii) Recovery: <input type="checkbox"/><br>C. Pre-consented recovery facility (?) (?) Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> |                                      |
| <b>4. Total intended number of shipments:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                      |
| <b>5. Total intended quantity (?):</b><br>Tonnes (Mg):<br>m <sup>3</sup> :                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                      |
| <b>6. Intended period of time for shipment(s) (?):</b><br>First departure: Last departure:                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                      |
| <b>7. Packaging type(s) (?):</b><br><b>Special handling requirements (?):</b> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                 |                                      |
| <b>11. Disposal/recovery operation(s) (?)</b><br>D-code/R-code (?):<br>Technology employed (?):<br>Reason for export (?) (?):                                                                                                                                                                                                                                          |                                      |
| <b>12. Designation and composition of the waste (?):</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                      |
| <b>13. Physical characteristics (?):</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                      |
| <b>14. Waste identification (fill in relevant codes)</b><br>(i) Basel Annex VIII (or IX if applicable):                                                                                                                                                                                                                                                                |                                      |

## Licencja na wywóz chemikaliów

Procedura sprawdzenia, czy licencja jest wymagana, a następnie ubiegania się o nią, jest opisana w przewodniku dotyczącym [produktów podwójnego zastosowania](#). Obejmuje on paragraf dotyczący substancji [chemicznych](#), który zawiera odniesienia do wymogów [Konwencji o zakazie broni chemicznej](#) (CWC) oraz dodatkowe zezwolenia wymagane w niektórych krajach.

Więcej informacji można znaleźć w [OGEL and Goods Checker Tools](#).

Eksporterzy wszystkich [produktów podwójnego zastosowania](#) (w tym kontrolowanych substancji chemicznych) wywożący je do miejsc przeznaczenia w UE muszą zarejestrować się w [SPIRE](#), by otrzymać unijne otwarte generalne zezwolenie na eksport produktów podwójnego zastosowania do Państw Członkowskich UE.

## Przykładowe dokumenty kierowców

### Międzynarodowe prawo jazdy



CERTIFIED TRUE COPY

UK

**OFFICE OF THE TRAFFIC COMMISSIONER  
NORTH EAST OF ENGLAND**

**LICENCE No or CERTIFIED TRUE COPY No UKGB/OB1057273/00008**  
For the international carriage of goods by road for hire or reward

This licence entitles:

**TEST USER (SELF SERVICE) (12345)**  
HILLCREST HOUSE  
386 HAREHILLS LANE  
LEEDS  
LS9 6NF

to engage in the international carriage of goods by road for hire or reward by any route, for journeys or parts of journeys carried out for hire or reward within the territory of a Member State as laid down in Regulation (EC) 1072/2009.

Particular remarks:

UKGB/OB1057273/00008

This licence is valid from: 01/01/2021 to 01/03/2025  
on: 30/11/2020

Issued in:  
North East of England  
Hillcrest House  
386 Harehills Lane  
Leeds  
LS9 6NF

**Traffic Commissioner**

## Brytyjska licencja na poruszanie się po Wspólnocie

## Zezwolenia EKMT

Zezwolenia EKMT pozwalają przewoźnikom na transport większości rodzajów towarów (lub prowadzenie pustego pojazdu) przez kraje członkowskie EKMT. Należy przestrzegać zasad korzystania z zezwoleń EKMT, w tym przewożenia odpowiednich dokumentów przez kierowców samochodów ciężarowych.



## Certyfikat zgodności

Certificate No: .....

|                                                                                                  |                                        |                                     |                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>ECMT Certificate of Compliance with Technical and Safety Requirements for a Motor Vehicle</b> |                                        |                                     |                                         |
| <input type="checkbox"/> "EURO IV safe"                                                          | <input type="checkbox"/> "EURO V safe" | <input type="checkbox"/> "EEV safe" | <input type="checkbox"/> "EURO VI safe" |

|                                      |
|--------------------------------------|
| Vehicle Type and Make:               |
| Vehicle Identification Number (VIN): |
| Engine Type / Number:                |

The<sup>1</sup>

- Competent validation Services in the country of registration;<sup>2</sup>
- Vehicle Manufacturer, or the authorised Representative of the Manufacturer in the country of registration, or
- A combination of the competent validation Services in the country of registration and the vehicle Manufacturer, or the authorised Representative of the Manufacturer in the country of registration, when all the equipment is not fitted by the vehicle Manufacturer;<sup>3</sup>

*Volvo Group (UK) Limited*

hereby confirms that the said vehicle is in compliance with the provisions of respective UNECE Regulations and/or EU regulatory acts, as listed below, and confirms that the particulars entered overleaf are correct.

**ENGINE POWER**

☐ ☐ Measurements according to: UNECE Regulation R85.00 or as subsequently amended, or Directive 80/1269/EEC, as amended by Directive 1999/99/EC or as subsequently amended.

**REQUIREMENTS FOR NOISE AND EXHAUST EMISSIONS**

☐ ☐ Noise measured according to: UNECE Regulation R51.02 or as subsequently amended, or Directive 70/157/EEC as amended by Directive 1999/101/EC or as subsequently amended.

☐ ☐ **EURO IV:** Exhaust emissions according to: UNECE Regulation R49.03, row B1 or as subsequently amended, or Directive 88/77/EEC as amended by Directive 2001/27/EC, row B1 or Directive 2005/55/EC as amended by Directive 2005/78/EC, row B1 or as subsequently amended.<sup>4</sup>

☐ ☐ **EURO V:** Exhaust emissions according to: UNECE Regulation R49.04, row B2 or as subsequently amended, or Directive 88/77/EEC as amended by Directive 2001/27/EC, row B2 or Directive 2005/55/EC as amended by Directive 2005/78/EC, row B2 or as subsequently amended.<sup>5</sup>

☐ ☐ **EEV:** Exhaust emissions according to: UNECE Regulation R49.04, row C or as subsequently amended, or Directive 88/77/EEC as amended by Directive 2001/27/EC, row C or Directive 2005/55/EC as amended by Directive 2005/78/EC, row C or as subsequently amended.<sup>6</sup>

☐ ☐ **EURO VI:** Type-approval of engines with respect to emissions according to:

Certificate No: .....

|                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ECMT Certificate of Roadworthiness Test for Motor Vehicles and Trailers<sup>1</sup></b> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                      |
|--------------------------------------|
| Registration Number:                 |
| Certificate of Compliance Number:    |
| Vehicle Type and Make: <sup>2</sup>  |
| Vehicle Identification Number (VIN): |
| Engine Type / Number: <sup>3</sup>   |

The

Driver and Vehicle Standards Agency  
386 Harehills Lane  
Leeds  
LS9 6NF

Body or Establishment designated and directly supervised by the State of Registration for the purpose of UNECE Agreement of 1997, or of the UNECE Consolidated Resolution R.E.1 (TRANS/SC.1/294/Rev.5) as amended in 2001 (TRANS/WP.1/2001/25) or as subsequently amended, or of Directive 2009/40/EC as amended by Commission Directive 2010/48/EU or as subsequently amended,

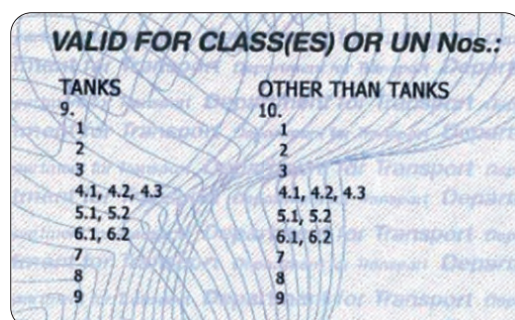
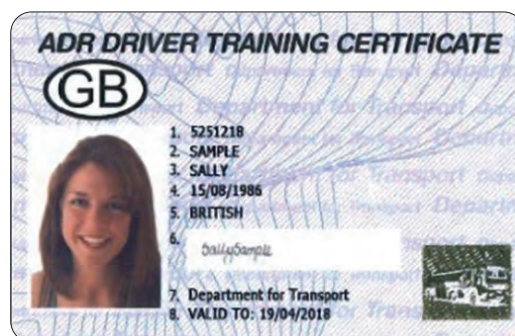
hereby confirms that the said vehicle is in compliance with the provisions of the texts above, including at least the following items to be compulsory checked:

- ☐ Braking systems (including antiblocking systems, compatible with the trailer and vice-versa)
- ☐ Steering wheel<sup>3</sup> and steering devices
- ☐ Visibility
- ☐ Lamps, reflectors and electrical equipment
- ☐ Axles, wheels, tyres and suspension (including minimum tread depth of tyres)
- ☐ Chassis and chassis attachments (including rear and lateral protective devices)
- ☐ Other equipment, including:
  - ☐ Warning triangle<sup>3</sup>
  - ☐ Tachograph (presence of and integrity of seals)<sup>3</sup>
  - ☐ Speed limitation device<sup>3</sup>
- ☐ Absorption coefficient.<sup>3,4</sup>

## Świadectwo dopuszczenia do ruchu

### Zaświadczenie ADR do kierowania pojazdami przewożącymi towary niebezpieczne

Zaświadczenie, które należy okazać policji, jeśli kierowca zostanie zatrzymany podczas przewożenia towaru uznawanego za niebezpieczny.



# ZAŁĄCZNIK C:

## SŁOWNICZEK TERMINÓW

**ADR:** Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

**AIS:** automatyczny system wwozu

**APHA:** Agencja ds. Zdrowia Zwierząt i Roślin

**ARC:** administracyjny numer ewidencyjny

**ATA:** dokument odprawy czasowej

**BCP:** punkt kontroli granicznej

**CDS:** Serwis zgłoszeń celnych

**CFSP:** uproszczone procedury w zakresie frachtu celnego

**CHIEF:** obsługa celna towarów przywożonych i wywożonych

**CITES:** Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem

**CLU :** Channel look-up

**CPC:** świadectwo kwalifikacji zawodowej

**CRN:** numer referencyjny kontenera

**CSP:** dostawca systemów wspólnotowych

**CTC:** wspólna procedura tranzytowa

**CWC:** Konwencja o zakazie broni chemicznej

**defra:** Ministerstwo Środowiska, Żywności i Spraw Wsi

**DUCR :** unikalny numer referencyjny zgłoszonej przesyłki

**DVA:** Driver and Vehicle Agency (Agencja ds. Kierowców i Pojazdów)

**DVSA:** Driver and Vehicle Standards Agency (Agencja Normalizacyjna ds. Kierowców i Pojazdów)

**eAD:** elektroniczny dokument administracyjny

**EBP:** Przepustka graniczna Eurotunnel boarder pass

**ECMT:** Europejska Konferencja Ministrów Transportu

**ECS:** system kontroli eksportu

**EDI:** elektroniczna wymiana dokumentów

**EEA/EOG:** Europejski Obszar Gospodarczy (EOG)

**EHC:** świadectwo wywozowe zdrowia

**EIDR:** wpis do rejestru zgłaszającego

**EMCS:** System przemieszczania oraz nadzoru wyrobów akcyzowych

**ENS:** przywozowa deklaracja skrócona

**EORI:** Wspólnotowy System Rejestracji i Identyfikacji Podmiotów Gospodarczych

**UE:** Unia Europejska

**EXS:** wywozowa deklaracja skrócona

**GB:** Wielka Brytania

**GMR:** numer referencyjny przewożonych towarów

**GVMS:** serwis do obsługi przewozu samochodami ciężarowymi

**HGV:** pojazd ciężarowy

**HMRC:** Królewski Urząd Podatkowy i Celny

**IBF:** śródlądowy punkt kontroli granicznej

**ICR:** numer referencyjny przesyłki magazynowej

**ICS:** system kontroli importu

**ID:** dowód tożsamości

**IDP:** międzynarodowe prawo jazdy

**IT:** technologia informacyjna

**IWS:** międzynarodowe przemieszczanie odpadów

**KAP:** pozwolenie na wjazd do hrabstwa Kent

**LGV:** samochód towarowy

**LRN:** lokalny numer referencyjny

**MRN:** numer operacji tranzytowej/ wywozowej

**NCTS:** nowy skomputeryzowany system tranzytowy UE

**OGEL:** otwarte generalne zezwolenie na eksport

**P2P:** pozwolenie na kontynuację przejazdu

**PBN:** powiadomienie przed wjazdem na pokład

**PC:** świadectwo fitosanitarne

**PLDA:** elektroniczne deklaracje celne i akcyzowe

**RoI:** Republika Irlandii

**RoRo:** roll on roll off

**RoW:** reszta świata

**S&S:** bezpieczeństwo i ochrona

**SIVEP:** Służby inspekcji weterynaryjnej i fitosanitarnej

**SPS :** sanitarna i fitosanitarna

**TAD:** tranzytowy dokument towarzyszący

**TARIC:** Zintegrowana Taryfa Wspólnot Europejskich

**TIR:** karnet oraz transport internationaux routiers

**TRN:** numer rejestracyjny przyczepy

**TSAD:** deklaracja tranzytu oraz bezpieczeństwa i ochrony

**UCN:** unikalny numer przesyłki

**UK:** Zjednoczone Królestwo

**VRN:** numer rejestracyjny pojazdu