



UK Government

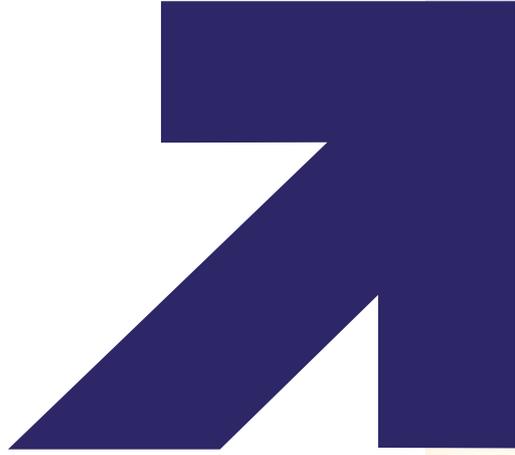
UK TRANSITION



WARENTRANSPORT ZWISCHEN GROSSBRITANNIEN UND DER EU AB 1. JANUAR 2021: LEITFADEN FÜR SPEDITEURE UND GEWERBLICHE FAHRER

LEITFADEN FÜR SPEDITIONSUNTERNEHMEN UND
GEWERBLICHE FAHRER, DIE WAREN ZWISCHEN
GROSSBRITANNIEN (ENGLAND, SCHOTTLAND UND WALES)
UND DER EUROPÄISCHEN UNION BEFÖRDERN.







INHALT

4	EINFÜHRUNG
5	AKTUELLE INFORMATIONEN
6	FAHRER: DOKUMENTE, LIZENZEN UND GENEHMIGUNGEN
9	BRITISCHE SPEDITEURE: DOKUMENTE, LIZENZEN UND GENEHMIGUNGEN
10	EU-SPEDITEURE: DOKUMENTE, LIZENZEN UND GENEHMIGUNGEN
11	GRENZÜBERSCHREITENDE VERANTWORTLICHKEITEN BEIM TRANSPORT VON WAREN
12	SICHERHEIT
14	WARENTRANSPORT VON GROSSBRITANNIEN IN DIE EU
25	WARENTRANSPORT VON DER EU NACH GROSSBRITANNIEN
30	SICHERN EINES FAHRZEUGS BEI FAHRTEN NACH UND AUS DEM VEREINIGTEN KÖNIGREICH
31	CHECKLISTE FÜR ZOLLDOKUMENTE
32	ZOLLDOKUMENTE
35	WEITERE INFORMATIONEN
38	ABKÜRZUNGEN
39	STANDORTE VON SPEDITIONSBERATUNGSSTELLEN

EINFÜHRUNG

DIESER LEITFADEN RICHTET SICH AN SPEDITIONSUNTERNEHMEN UND GEWERBLICHE FAHRER, DIE WAREN ZWISCHEN GROSSBRITANNIEN (ENGLAND, SCHOTTLAND UND WALES) UND DER EUROPÄISCHEN UNION (EU) BEFÖRDERN. ER INFORMIERT SIE ÜBER DIE NEUEN ARBEITSABLÄUFE AB DEM **1. JANUAR 2021.**

ER ERLÄUTERT:

- welche Dokumente benötigt werden
- neue Regeln für das Verkehrsmanagement zu Häfen
- neue Grenzkontrollverfahren

Es wird einen separate Leitfaden für den Warentransport zwischen Großbritannien und Nordirland geben





AKTUELLE INFORMATIONEN

Einige Regeln werden zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU noch vereinbart. Dieser Leitfaden wird mit den neuesten Informationen aktualisiert, sobald diese vorliegen.

Besuchen Sie eine Beratungstelle an einem Autobahn- oder Lastwagenrastplatz, um sich persönlich beraten zu lassen.

Machen Sie sich mit der aktuellen Version dieser Richtlinie unter [gov.uk/haulier-handbook](https://www.gov.uk/haulier-handbook) vertraut.

FAHRER:

DOKUMENTE, LIZENZEN UND GENEHMIGUNGEN

Befähigungsnachweis für Fahrer

Alle britischen Fahrer benötigen nach wie vor einen Befähigungsnachweis (CPC) für Fahrer, um zu arbeiten. Die Fahrer müssen den Qualifizierungsnachweis für ihren Fahrer CPC bei Fahrten in der EU mit sich führen.

Fahrer, die für britische Unternehmen arbeiten

Für Fahrer mit einem aktuellen britischen CPC, die für britische Unternehmen arbeiten, sind keine zusätzlichen Maßnahmen bezüglich der Qualifikationen erforderlich, um sich auf den 1. Januar 2021 vorzubereiten. Ein britischer Fahrer CPC ist weiterhin für alle Fahrten gültig, zu denen britische Unternehmen berechtigt sind, ob aufgrund einer Vereinbarung mit der EU oder auf Grundlage von EKVM-Genehmigungen.

EU-Fahrer, die für britische Unternehmen arbeiten, können dies nach britischem Recht auch weiterhin mit einem von den EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Fahrer CPC tun. Wenn diese Fahrer langfristige Gewissheit darüber haben wollen, dass sie für britische Unternehmen arbeiten können, sollten sie ihren EU-Fahrer CPC gegen einen britischen Fahrer CPC eintauschen.

Britische Fahrer, die für EU-Unternehmen arbeiten

Fahrer mit einem britischen Fahrer CPC, die für ein EU-Unternehmen arbeiten oder

vorhaben, dies in Zukunft zu tun (z.B. britische Fahrer, die für französische oder irische Transportunternehmen arbeiten), sollten Maßnahmen ergreifen. Ein CPC für britische Fahrer von EU-Arbeitgebern wird ab dem 1. Januar 2021 möglicherweise nicht mehr als gültige Qualifikation anerkannt.

Fahrer mit einem britischen CPC für Fahrer, die für EU-Unternehmen arbeiten oder vorhaben, dies in Zukunft zu tun, sollten ihren CPC für britische Fahrer vor dem 1. Januar 2021 gegen ein CPC für EU-Fahrer eintauschen. Beantragen Sie den Austausch eines CPC für britische Fahrer bei der zuständigen Stelle in einem EU-Land oder in einem Land des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR).

Führerscheine und internationale Führerscheine

Fahrer benötigen weiterhin die richtige Führerscheinklasse für das Fahrzeug, das sie fahren. Fahrer können die Führerscheinklassen ihres Führerscheins überprüfen.

Fahrer benötigen möglicherweise zusätzlich zu ihrem Führerschein aus dem Vereinigten Königreich einen internationalen Führerschein (IDP), um in einigen EU- und EWR-Ländern fahren zu dürfen.

IDPs können am Schalter in vielen britischen Postfilialen erworben werden. Ein IDP kostet 5,50 £.



Visa, Reisepässe und Personalausweise

Fahrer aus dem Vereinigten Königreich benötigen möglicherweise eine Einreisegenehmigung, um eine internationale Fahrt in die EU zu unternehmen. Weitere Einzelheiten werden vorbehaltlich der Verhandlungsergebnisse zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU bekannt gegeben.

Wenn die Regeln bestätigt sind, werden Sie alle Informationen zur Beantragung eines Visums, falls dies nötig wird, auf der Seite [Reisehinweise](#) jedes Landes finden.

Ab dem 1. Januar 2021 muss der Pass britischer Fahrer noch mindestens 6 Monate lang gültig sein, um in die EU zu fahren. Fahrer können [prüfen, ob sie ihren Reisepass erneuern müssen](#).

Vor dem 1. Oktober 2021 können Staatsangehörige der EU, des EWR und der Schweiz wie bisher mit einem Reisepass oder einem nationalen Personalausweis in das Vereinigte Königreich einreisen.

Ab dem 1. Oktober 2021 benötigen Staatsangehörige der EU, des EWR und der Schweiz einen Reisepass, um in das Vereinigte Königreich einzureisen.

Dies gilt nicht für Staatsangehörige der EU, des EWR und der Schweiz, deren Rechte durch die Austrittsabkommen geschützt sind, einschließlich derjenigen, die unter das „EU Settlement Scheme“ fallen, und für Grenzgänger. Diese Personen werden noch bis mindestens 31. Dezember 2025 nationale Personalausweise für Reisen verwenden können.



BRITISCHE SPEDITEURE:

DOKUMENTE, LIZENZEN UND GENEHMIGUNGEN

Unternehmenslizenzen: Gemeinschaftslizenz und die „UK Licence for the Community“

International tätige britische Spediteure benötigen weiterhin die entsprechende Unternehmenslizenz.

Spediteure mit einer Gemeinschaftslizenz erhalten automatisch die Ersatzlizenz „UK Licence for the Community“ zur Verwendung ab dem 1. Januar 2021. Eine Kopie der neuen „UK Licence for the Community“ muss in jedem Fall an Bord aller Fahrzeuge mitgeführt werden, wenn ab dem 1. Januar 2021 in der EU gearbeitet wird.

Der Besitz einer „UK Licence for the Community“ ist nicht notwendigerweise eine Garantie für britische Spediteure, Handel nach, von und innerhalb der EU zu betreiben. Dies wird vom Ergebnis der Verhandlungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU abhängen. Dieser Leitfaden wird aktualisiert, sobald die neuen Regeln vereinbart wurden.

EKVM-Genehmigungen

Britische Spediteure, die innerhalb der EU oder durch die EU fahren, benötigen für einige Fahrten ab dem 1. Januar 2021 möglicherweise eine Genehmigung der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (EKVM). Die Fahrten, für die eine EKVM-Genehmigung erforderlich ist, hängen vom Ergebnis der Verhandlungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU ab. Dieser Leitfaden wird aktualisiert, sobald die neuen Regeln vereinbart wurden.

Britische Spediteure, die 2021 möglicherweise eine EKVM-Genehmigung für internationale Arbeiten benötigen, müssen sich darauf vorbereiten, diese zu beantragen. Erfahren Sie mehr über das [EKVM-Antragsverfahren](#).

Versicherungskarte für Motorfahrzeuge „Grüne Karte“

Die Grüne Karte ist ein internationales Zertifikat der Kraftfahrzeugversicherung. Sie wird in 48 Ländern akzeptiert, die Teil des Grüne-Karte-Schema sind. Ab dem 1. Januar 2021 werden britische Fahrer wahrscheinlich eine Grüne Karte benötigen, um in der EU (einschließlich der Republik Irland) fahren zu dürfen.

Fahrer und Unternehmen im Vereinigten Königreich müssen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass sie für alle Fahrzeuge und Anhänger, die ab dem 1. Januar 2021 in der EU zum Einsatz kommen sollen, eine Grüne Karte haben. Beantragen Sie Grüne Karten von der Versicherungsgesellschaft, die das Fahrzeug oder den Anhänger versichert.

GB-Aufkleber

Fahrer müssen einen [GB-Aufkleber](#) an der Rückseite des Fahrzeugs und des Anhängers anbringen, selbst wenn die Nummernschilder die GB-Kennung unter dem EU-Logo enthalten.

Fahrzeuge, die in Großbritannien oder Nordirland zugelassen sind, benötigen keinen GB-Aufkleber, um in Irland fahren zu dürfen.

Befähigungsnachweis für Transportleiter

Transportleiter, die für britische Unternehmen arbeiten

Für Transportleiter mit einem aktuellen britischen CPC, die für britische Unternehmen arbeiten sind keine zusätzlichen Maßnahmen bezüglich der Qualifikationen erforderlich, um sich auf den 1. Januar 2021 vorzubereiten. Das britische CPC ist weiterhin für Transportleiter gültig, die für britische Unternehmen arbeiten.

Transportleiter, die für EU-Unternehmen arbeiten

Ein britisches CPC für Transportleiter wird von EU-Unternehmen ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr anerkannt.

EU-SPEDITEURE:

DOKUMENTE, LIZENZEN UND GENEHMIGUNGEN

Gemeinschaftslizenz

EU-Unternehmen müssen von ihrem Niederlassungsland lizenziert sein und immer eine Kopie einer Gemeinschaftslizenz mitführen. Die Regelungen für den Betrieb im Vereinigten Königreich ab dem 1. Januar 2021 sind Gegenstand laufender Verhandlungen. Dieses Handbuch wird diesbezüglich zum frühestmöglichen Zeitpunkt aktualisiert.

Kabotage

EU-Unternehmen können derzeit weiterhin Kabotage im Vereinigten Königreich durchführen. Dies hängt auch vom Ergebnis der Verhandlungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU ab. Dieses Handbuch wird diesbezüglich zum frühestmöglichen Zeitpunkt aktualisiert.

Fahrer- und Fahrzeugdokumentation

EU-Unternehmen, die Handel nach, von oder über das Vereinigte Königreich betreiben, müssen für ihre Fahrzeuge und Anhänger einen Kfz-Versicherungsnachweis mitführen. Eine Grüne Karte oder ein anderer Kfz-Versicherungsnachweis wird im Vereinigten Königreich anerkannt.



GRENZÜBERSCHREITENDE VERANTWORTLICHKEITEN BEIM TRANSPORT VON WAREN

Händler

Händler sind dafür verantwortlich, Zollanmeldungen einzureichen und Speditionsunternehmen und Fahrern korrekte Dokumente zur Verfügung zu stellen. Dies kann direkt oder über eine Drittpartei, z.B. einen Frachtführer, ein Logistikunternehmen oder einen Zollagenten, erfolgen.

Speditionsunternehmen

Das Speditionsunternehmen muss sicherstellen, dass Fahrer alle notwendigen Zollinformationen und -dokumente und sonstigen Dokumente mitführen.

Das Speditionsunternehmen muss auch sicherstellen, dass Fahrer wissen, welche Dokumente in jeder Phase der Fahrt einzureichen sind, einschließlich:

- bei Straßenkontrollen vor der Abfahrt
 - Kontrollen zum Nachweis der Grenzbereitschaft

- in Häfen oder an Zugterminals
- an Zollstellen

Fahrer

Der Fahrer muss die vom Speditionsunternehmen bereitgestellten Informationen und Unterlagen während der Fahrt im Fahrzeug mitführen. Dazu gehören auch Informationen und Dokumente, um den Anforderungen der EU-Mitgliedsstaaten zu entsprechen. Das liegt daran, dass jeder Warentransport von der EU in das Vereinigte Königreich sowohl einen Export für die EU-Behörden als auch einen Import für britische Behörden darstellt.

Fahrer müssen wissen, welche Informationen und Dokumente benötigt werden und wo, wann und wie diese vorgelegt werden müssen und kontrolliert werden.



SICHERHEIT

Es gibt 4 Möglichkeiten, wie Waren über die Grenze transportiert werden können

- Voranmeldung
- Gemeinsames Versandverfahren (CTC)
- Admission Temporaire/Temporary Admission (ATA)
- Transports Internationaux Routiers (TIR)

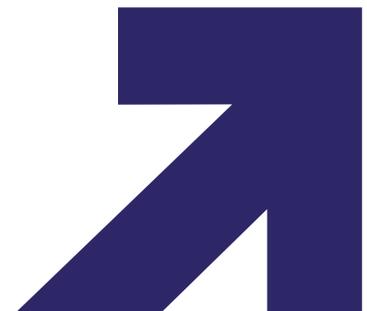
Für all diese Möglichkeiten ist eine Sicherheitserklärung erforderlich.

Es gibt zwei Arten von Sicherheitserklärungen: eine summarische Ausgangsanmeldung (EXS) und eine summarische Eingangsanmeldung (ENS).

Ein Transporteur muss grundsätzlich eine EXS bei der Zollbehörde des Landes abgeben, aus dem die Lieferung ausgeführt wird. Für Lieferungen, die aus dem Vereinigten Königreich exportiert werden, werden die EXS-Daten normalerweise mit der Ausfuhranmeldung (die eine Zollanmeldung ist) zusammengeführt.

Ein Transporteur muss eine ENS bei der Zollbehörde des Landes abgeben, in das die Lieferung eingeführt wird.

Sicherheitserklärungen bei Importen nach und Exporten aus Großbritannien sind ab dem 1. Januar 2021 fällig. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie (COVID-19) wird jedoch für 6 Monate bis zum 30. Juni 2021 auf Sicherheitserklärungen bei der Wareneinfuhr aus der EU nach Großbritannien verzichtet. Nordirland richtet sich weiterhin an den EU-Bestimmungen im Rahmen des NI-Protokolls aus.





WARENTRANSPORT VON GROSSBRITANNIEN IN DIE EU

Überprüfung, ob ein Lkw zur Grenzüberschreitung bereit ist

Lkw-Fahrer oder benannte Spediteure müssen den Dienst „Überprüfung, ob ein Lkw zur Grenzüberschreitung bereit ist“ nutzen, um zu prüfen, ob sie über die erforderlichen Dokumente verfügen, um Großbritanniens Grenze in einem Lkw zu überqueren.

Sonderregeln für Lkw, die das Vereinigte Königreich über Dover oder den Eurotunnel verlassen

Lkw-Fahrer oder benannte Spediteure müssen den Dienst „Überprüfung eines Lkws“ nutzen, wenn sie via Dover oder den Eurotunnel fahren. Sie müssen damit eine Kent-Zugangserlaubnis beziehen, bevor die Lkw-Durchfahrt durch Kent möglich ist. Dies gilt unabhängig davon, ob der Lkw Güter befördert oder nicht. Wenn ein Lkw leer ist oder Post befördert, muss der Fahrer dies dennoch über den Dienst „Überprüfung eines Lkws“ melden und einen gültigen KAP beziehen.

Die Kent-Zugangserlaubnis gilt für einen Zeitraum von 24 Stunden. Die Person, die den Dienst nutzt, kann das Datum und die Uhrzeit des Fahrtenbeginns für die Kent-Zugangserlaubnis auswählen.

Lkw-Fahrer können bei Nichtnutzung mit einer Geldstrafe von 300 £ belegt werden, wenn sie den Hafen von Dover oder den Eurotunnel benutzen.

Der County Council von Kent stellt lokale Spediteurgenehmigungen (LHP) für Spediteure in Ost-Kent aus, die eine „Standard International O“-Lizenz besitzen.

Lkw-Fahrer mit einer LHP können lokale Straßen benutzen, anstatt dem „Operation Brock“-

System folgen zu müssen. Lkw-Fahrer mit einem LHP müssen den Dienst weiterhin nutzen, um eine Kent-Zugangserlaubnis zu erhalten, wenn sie über den Hafen von Dover oder den Eurotunnel in die EU fahren.

Sicherheitserklärungen beim Export

Ab dem 1. Januar 2021 ist eine EXS-Sicherheitserklärung erforderlich.

Die benötigten Sicherheitsinformationen beim Export können normalerweise über die Ausfuhrzollanmeldung erfolgen. Diese enthält Informationen zur Erfüllung der Sicherheitsanforderungen. Wenn eine Ausfuhranmeldung nicht vor Abfahrt eingereicht wird, kann eine eigenständige EXS-Meldung erforderlich werden.

Eine eigenständige EXS-Meldung ist erforderlich, wenn:

- ein leerer Container im Rahmen eines Beförderungsvertrages befördert wird (ein Beförderungsvertrag oder Frachtvertrag ist eine Vereinbarung zwischen einem Transporteur und einem Spediteur oder Passagier, in der die Pflichten und Rechte beider Parteien festgelegt sind)
- die Waren länger als 14 Tage in der Zwischenlagerung waren
- die Waren weniger als 14 Tage in der Zwischenlagerung waren, aber die Einzelheiten der Einfuhrsicherheitserklärung unbekannt sind oder sich die Bestimmungsort- oder Empfängerangaben ändern
- die Waren im Versand unter Verwendung eines Versandbegleitedokuments (VBD) oder eines Versandbegleitedokument/Sicherheit (TSADs) befördert werden - TSADs

können ab dem 1. Januar 2021 nicht zur Erfüllung von Sicherheitsanforderungen in Großbritannien verwendet werden

Eine eigenständige EXS-Meldung ist nicht erforderlich, wenn leere Paletten und Container außerhalb eines Beförderungsvertrags aus Großbritannien versandt werden.

Für gemeinsame EXS-Sicherheitsmeldungen und Zollexportanmeldungen sowie für eigenständige EXS-Sicherheitsmeldungen kann die Abgabe über CHIEF/Zollanmeldungsdienst erfolgen. Es wird weiterhin die Möglichkeit bestehen, EXS-Meldungen über Systeme von Community System Provider (CSP) oder Drittanbietern von Software einzureichen.

Darüber hinaus müssen für das Land, in das die Waren befördert werden, auch die einschlägigen ENS-Sicherheitsanforderungen erfüllt werden.

Voranmeldung – Warentransport in die EU

Das Voranmeldungsverfahren gilt für Standorte ohne Zollkontrollsysteme.

Vor Verlassen Großbritanniens: Zolldokumente und -verfahren

Bei einer für die EU bestimmte Warenabholung müssen dem Fahrer alle für die Fahrt in die EU erforderlichen Zolldokumente ausgehändigt werden. Siehe die Dokumentencheckliste am Ende dieses Handbuchs.

Der Exporteur aus Großbritannien muss die britischen Ausfuhrverfahren ausfüllen, die mindestens eine kombinierte Zoll- und EXS-Sicherheitserklärung umfassen. Dem Fahrer muss mitgeteilt werden, ob die Waren bei einer britischen Zollstelle vorgeführt werden müssen. Sobald dies geschehen ist, erhält der Exporteur die Benachrichtigung über die Ausfuhrbewilligung (P2P).

Sobald der Exporteur die Benachrichtigung über die Ausfuhrbewilligung (P2P) erhalten hat, kann der Fahrer nach Durchführung der vom National Clearance Hub geforderten zusätzlichen Dokumentenprüfungen die Waren abholen und zum Abfahrtshafen oder -terminal in Großbritannien bringen.

Wenn dem Exporteur mitgeteilt wird, dass die Waren einer physischen Kontrolle unterzogen werden müssen, kann der Fahrer die Waren abholen und zu einem bestimmten Ausfuhrort (DEP) oder zu einem zugelassenen Standort im Inland für entsprechende Kontrollen bringen. Erst wenn nach Abschluss dieser Kontrollen P2P gewährt wird, kann der Fahrer die Waren zum Abfahrtshafen oder -terminal in Großbritannien bringen.

Es liegt in der Verantwortung des Exporteurs, das Speditionsunternehmen über die P2P-Situation zu informieren, die für einen bestimmten Transportauftrag zu einem bestimmten Zeitpunkt gilt.

Der Fahrer muss den Nachweis über eine abgegebene kombinierte Zoll- und EXS-Sicherheitserklärung des Vereinigten Königreichs mitführen. Darüber hinaus muss er EU-Einfuhrdokumente sowie andere Dokumente mitführen, die an anderer Stelle in diesem Handbuch beschrieben sind.

Vorzulegende Dokumente bei EU- Grenzbehörden

Der Fahrer muss alle erforderlichen Referenznummern oder Dokumente mitführen, um die Einfuhranforderungen des EU-Landes bei Einreise zu erfüllen (siehe Dokumentencheckliste am Ende dieses Handbuchs). Der Exporteur aus Großbritannien ist (mit seinem Zollagenten und/oder Logistikdienstleister) dafür verantwortlich, dass dies geschieht.

Der Händler, der die Waren aus Großbritannien exportiert, muss:

- mit dem Händler, der die Waren in die EU einführt, abklären, ob alle notwendigen Formalitäten und Anforderungen erfüllt sind, z.B. die Abgabe einer Einfuhranmeldung
- dem Speditionsunternehmen und dem Fahrer vollständige und klare Anweisungen geben
- alle erforderlichen Unterlagen und Informationen bereitstellen, z.B. die Versandreferenznummer (MRN) für die EU-Einfuhranmeldung und physische Kopien aller Lizenzen oder Bescheinigungen
- ab dem 1. Januar 2021 feststellen, ob die EXS-Sicherheitsanforderungen für den Warenversand erfüllt wurden.



Die relevanten ENS-Sicherheitsanforderungen müssen auch für das Land erfüllt sein, in das die Waren transportiert werden

Summarische Eingangsanmeldung

Bei begleitetem Frachtgut ist der Spediteur dafür verantwortlich, die summarische Eingangsanmeldung – auch bekannt als ENS-Sicherheitserklärung – in das Einfuhrkontrollsystem (IKS) des Mitgliedstaates einzugeben in das er erstmals EU-Territorium erreicht.

Dies ist besonders wichtig bei Roll-on-Roll-off (RoRo)-Häfen und -Terminals Großbritanniens, insbesondere in solchen, die nicht über Hafeninventarsysteme verfügen.

Die Fristabgabe der ENS-Meldung für die Warenbeförderung auf der Straße, beträgt mindestens eine Stunde vor Ankunft.

Summarische Ausgangsanmeldung

In den meisten Mitgliedstaaten (insbesondere in denjenigen, die an das Vereinigte Königreich grenzen) wird die EXS-Meldung mit der Ausfuhranmeldung kombiniert.

An der EU-Grenze

Der Fahrer muss die Einfuhr- und Grenzbestimmungen der EU für das Land, in das er einreist, einhalten. Weitere länderspezifische Informationen sind unten aufgeführt.

Warentransport durch Frankreich

Frankreich hat ein Smart Border-System für die Abfertigung von Lkws über Fähr-

und Eurotunnelüberfahrten entwickelt. Es verbindet die Daten der Zollanmeldung mit dem Kennzeichen des Fahrzeugs, das die Lieferung(en) transportiert.

Bei der Abfertigung an Fährterminals oder beim Zwischenstopp am Eurotunnel gibt der Fahrer die MRN ab. Die MRN wird gescannt und mit dem Fahrzeugkennzeichen (VRN) oder dem Anhängerkennzeichen (TRN) abgeglichen.

Bei Lieferungen von mehreren Händlern können Exporteure oder Fahrer mit Hilfe der Prodouanes-App alle Strichcodes der einzelnen Dokumente scannen. Dadurch wird ein MRN-Umschlag erstellt. Der Fahrer muss dann nur eine einzige MRN der von ihm beförderten Ladung vorlegen.

Diese Daten werden vom französischen Zollsystem geprüft, während sich Fahrer und Lieferung auf der Fähre oder im Zug auf der Kanalüberquerung befinden. Dadurch können Lkws für weitere Zoll- und/oder gesundheitspolizeiliche und pflanzenschutzrechtliche Kontrollen (SPS) vorausgewählt werden.

Die Fahrer werden unterwegs informiert, ob:

- sie weiterfahren können
- sie die Lieferung beim Zoll und/oder SPS melden müssen
- es irgendwelche zu lösenden Probleme gibt, bevor sie ihre Reise fortsetzen können

Sicherheitserklärungen für Frankreich

Für den Verkehr aus dem Vereinigten Königreich müssen die ENS-Erklärungen vor Grenzüberschreiten der EU-Grenze im französischen IKS eingegeben werden.



Die Abgabe kann nur durch elektronischen Datenaustausch (EDI) mit zertifizierter Software (oder Webportalen) erfolgen. Einige Fährenbetreiber bieten die ENS-Erklärung über ihren Online-Buchungsservice an.

Für begleitete Fracht gibt der Spediteur die ENS-Erklärung in das französische IKS ein.

Für unbegleitete Fracht gibt der Fährenbetreiber die ENS-Erklärung in das französische IKS ein.

Warentransport durch die Niederlande

Die Logistikbranche der Niederlande hat Empfehlungen für die Durchfahrt durch niederländische Häfen. Dies hilft Fracht- und Logistikunternehmen bei den verschiedenen Formalitäten, die beim britisch-niederländischen Warentransport anfallen.

Alle Zollanmeldungsnummern für britische Exporte und Importe, die durch die Niederlande reisen, müssen über Portbase vorregistriert werden. Dies ist eine kostenpflichtige Dienstleistung.

Fahrer haben keinen Zugang zu niederländischen Terminals, wenn sie sich nicht über Portbase vorregistriert haben. Der Fahrer muss beim Einchecken im Vereinigten Königreich MRNs vorlegen.

Sicherheitserklärungen für die Niederlande

ENS-Erklärungen werden zum Zeitpunkt der Buchung der Überfahrt über das Portbase-System eingegeben. Die Übermittlung der Daten wird sowohl für begleitete als auch für unbegleitete Fracht immer vom Beförderer (d.h. dem Fährenbetreiber) abgeschlossen.

Warentransport durch Belgien

In Zeebrügge führt das digitale RX/SeaPort-System die von allen Parteien im Hafen von Zeebrügge eingereichten und geforderten Daten zusammen. Die Daten werden für Importe und Exporte über ihren e-Desk registriert. Dies kann manuell, über eine verknüpfte Datenverbindung oder über eine Zollsoftware erfolgen.

Die Fahrer dürfen nicht zum Terminal von Zeebrügge fahren, wenn die Zollanmeldungen nicht über den RX/SeaPort e-Desk vorangemeldet wurden.

RX/SeaPort verfügt über detaillierte Informationen über Einfuhr und Ausfuhr über den Hafen von Zeebrügge.

In Antwerpen erfolgt die Voranmeldung von Zolldokumenten über das Port Community System von C-Point. Diese Voranmeldung kann durch den Exporteur, den Spediteur, den Zollagenten oder das Speditionsunternehmen erfolgen.

C-Point verfügt über detaillierte Informationen zu Zollverfahren in Antwerpen.

Sicherheitserklärungen für Belgien

ENS-Erklärungen sollten über eine EDI-Schnittstelle in das PLDA-System (Customs Computer Paperless Customs and Excises) eingegeben werden.

In Belgien erfolgt die Abgabe der ENS-Erklärung durch den Fährenbetreiber oder die Reederei sowohl für begleitete als auch unbegleitete Fracht.



Warentransport durch Spanien

Häfen in Südspanien, wie die Hafenbehörde von Algeciras, verwenden das Hafengemeinschaftssystem Teleport 2.0.

Die nordspanischen Häfen von Santander und Bilbao werden bald ein ähnliches Hafengemeinschaftssystem nutzen.

Diejenigen, die sich registrieren lassen, können ihre Waren über den Online-E-Dienst verfolgen.

Spediteure, die von Großbritannien nach Spanien fahren, müssen:

- die ENS-Erklärung beim spanischen IKS einreichen oder dies veranlassen
- die MRN einholen
- sich in das Beförderungssystem einloggen und das Fahrzeugkennzeichen mit der MRN verbinden

Das System prüft die ersten 4 Ziffern des Codes des Integrierten Zolltarifs der Europäischen Gemeinschaft (TARIC), die Anzahl der Wareneinheiten und das Gewicht

Es gibt kein gleichwertiges „Umschlag“-System für Sammelladungen. Es müssen alle Lieferungen einzeln eingegeben werden. Lkws können erst dann zur Abfertigung in Großbritannien weiterfahren, wenn die Waren zur Ausfuhr freigegeben sind. Die Daten müssen dem Beförderer vor Ankunft des Lkw in einem Hafen von Großbritannien übermittelt werden. Andernfalls muss der Fahrer sie mitführen.

Sicherheitserklärungen für Spanien

Eine ENS-Meldung muss für alle Warensendungen eingereicht werden. Der Fährbetreiber muss sich vergewissern, dass diese Anforderung erfüllt ist, bevor die Verladung genehmigt wird.

Bei begleiteter Fracht gibt der Spediteur die ENS-Erklärung (nur per EDI) in das spanische IKS ein. Dies schließt nicht aus, dass eine private Vereinbarung zwischen dem Fährbetreiber und dem Spediteur getroffen werden kann, um die ENS-Erklärung für begleitete Fracht einzureichen.

Für unbegleitete Fracht gibt der Fährbetreiber die ENS-Erklärung in das spanische IKS ein.

Der Fährbetreiber sendet das Ladungsverzeichnis (einschließlich Verweise auf frühere ENS-Erklärungen) an die Mitarbeiter in den spanischen Häfen. Die Angestellten senden die Dokumente dann nach Aduanas (spanischer Zoll).

Warentransport durch Irland

Ab November 2020 müssen alle EU-Einfuhranmeldungen an das neue Automatisierte Einfuhrsystem (AIS) übermittelt werden.

Der Irish Revenue Customs RoRo-Dienst bietet 3 Funktionen, um den Zustrom von Nutzfahrzeugen in und aus den irischen Häfen zu erleichtern. Diese 3 Funktionen sind:

1. Pre-Boarding-Anmeldung – Zollanmeldung sollten vor Ankunft im Abfahrtshafen im Vereinigten Königreich abgegeben werden. Die Einzelheiten der Sicherheits- und der Zollerklärungen für alle Waren, die mit einem Lkw befördert werden sollen, müssen in der Pre-Boarding-Anmeldung (PBN) festgehalten werden. Die PBN ist ein virtueller Umschlag, der die Einzelheiten aller in einem Lkw beförderten Güter miteinander verbindet. Die Zollbehörde gibt dem Fahrer eine einzige Anweisung, die er bei Ankunft in einem irischen Hafen befolgen muss, unabhängig von der Anzahl der Lieferungen an Bord des Fahrzeugs.
2. Kanal-Statuskontrolle – Bietet Informationen darüber, ob ein Lkw den Hafen direkt verlassen kann oder ob die Waren einer Zollkontrolle unterzogen werden müssen. Diese Informationen werden über den RoRo-Dienst des Zolls 30 Minuten vor Ankunft der Fähre in Irland zur Verfügung gestellt und können von jedem in der Lieferkette abgerufen werden.
3. Parkplatz-Selbst-Check-In – Fahrer, deren Fahrzeuge zu einer physischen Kontrolle aufgerufen wurden, bleiben in ihrem Fahrzeug und informieren die Behörden über diese Funktion, ob die Waren zur Kontrolle bereit stehen. Sobald ein Prüfplatz frei wird, erhält der Fahrer eine Textnachricht mit dem Hinweis, wo er zur Kontrolle erscheinen kann.

Überprüfungs- und Freigabesysteme

Waren werden maximal 90 Tagen in Zwischenlagern gehalten, wenn Probleme nicht gelöst werden können.

In der Nähe der Häfen werden Lagerbereiche eingerichtet, der Platz ist jedoch begrenzt. Ansprüche müssen innerhalb eines Monats und schriftlich geltend gemacht werden, wenn Güter beschlagnahmt wurden.

Händler müssen eine Gebühr für die Benutzung der Grenzkontrollstellen (BCP) entrichten. Es kann eine zusätzliche Gebühr erhoben werden, wenn die Meldung nicht vor Ankunft eingeht.

Waren können zurückgewiesen oder vernichtet werden, wenn die SPS-Anforderungen nicht erfüllt sind.

Hinter der EU-Grenze

Sobald die Waren den EU-Zoll passiert haben, können sie zu ihrem Bestimmungsort weiterbefördert werden.

CTC – Warentransport in die EU

Vor Verlassen Großbritanniens

Wenn der Händler veranlasst, dass die Waren im Rahmen des CTC befördert werden, muss dem Fahrer entweder:

- ein Versandbegleitdokument (VBD) vom Händler ausgehändigt werden, das darüber informiert, dass der Versand genehmigt wurde und dass der Fahrer vom Ausfuhrort in Großbritannien weiterfahren kann oder
- eine lokale Referenznummer (LRN) oder ein VBD, das noch nicht für das Versandverfahren freigegeben wurde, und die Aufforderung, die Waren und die LRN oder das VBD bei einer benannten britischen Abgangsstelle der UK Border Force vorzulegen – die Waren werden dann freigegeben, und dem Fahrer wird ein VBD ausgehändigt

Der Exporteur/Vertreter ist dafür verantwortlich, das Speditionsunternehmen und den Fahrer über den Status des VBD zu informieren.

In der EU und in Großbritannien gelten Sicherheitsanforderungen für den Warenversand.

Kombinierte TSADs können ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr zur Erfüllung von Sicherheitsanforderungen in Großbritannien (UK EXS-Erklärungen) verwendet werden. Händler, die Waren befördern, müssen sicherstellen, dass

die entsprechenden Sicherheitserklärungen in der EU und gegebenenfalls in Großbritannien auf anderem Wege eingereicht werden.

Da TSADs vom 1. Januar 2021 bis zur Einführung des NCTS5 (fällig 2023) nicht für ENS-Anforderungen für Transporte von Großbritannien in die EU verwendet werden können, müssen separate VBD-Einträge in das EU-Versandsystem (NCTS) eingegeben werden. Es müssen auch separate ENS-Erklärungen über eine kommerzielle EDI-Plattform in das IKS des jeweiligen Mitgliedsstaates eingegeben werden.

An der EU-Grenze

Wenn die Beförderung im Rahmen des CTC erfolgt, muss der Fahrer den EU-Zollbehörden das VBD gemäß den EU-Verfahren vorlegen.

Hinter der EU-Grenze

Wenn die Beförderung im Rahmen des CTC erfolgt, muss der Fahrer das Versandbegleitdokument bei einer EU-Bestimmungsstelle oder einem zugelassenen Empfänger vorlegen, wo das Versandverfahren abgeschlossen wird. Die Waren unterliegen dann den EU-Einfuhrverfahren.

ATA-Übereinkommen – Warentransport in die EU

Carnets ATA sind internationale Zolldokumente, die für die vorübergehende Warenausfuhr oder -einfuhr verwendet werden.

Vor Verlassen Großbritanniens

Wenn der Händler veranlasst, dass die Waren im Rahmen des ATA-Übereinkommens befördert werden, muss der Fahrer:

- das Carnet ATA-Dokument vom Händler erhalten
- die Waren und das Carnet ATA der UK Border Force an einer britischen Abgangsstelle übergeben auf Anweisung des Händlers, seines Agenten oder des Logistikunternehmens, das den Versand überwacht
- ab dem 1. Januar 2021 mit dem Händler abklären, ob die EXS-Sicherheitsanforderungen für den Warenversand erfüllt wurden. Die relevanten

ENS-Sicherheitsanforderungen müssen auch für das Land erfüllt sein, in das die Waren transportiert werden

An der EU-Grenze

Der Fahrer muss das Carnet ATA vorlegen und sicherstellen, dass es von den EU-Zollbehörden entsprechend den EU-Verfahren abgestempelt wird.

Hinter der EU-Grenze

Wenn die Beförderung im Rahmen des ATA-Übereinkommens erfolgt, muss der Fahrer das Carnet ATA dem Warenempfänger bei der Lieferung aushändigen. Dadurch steht das Carnet ATA zur Verfügung, um die Waren in ihr Ursprungsland zurückzuschicken, wenn sie nicht von demselben Speditionsunternehmen zurückbefördert werden.

TIR-Übereinkommen – Warentransport in die EU

Vor Verlassen Großbritanniens

Wenn der Händler veranlasst, dass die Waren im Rahmen des TIR-Übereinkommens befördert werden, muss das Fahrzeug, mit dem die Waren befördert werden, über eine Zulassungsbescheinigung eines Straßenfahrzeugs für den Warentransport unter Zollverschluss verfügen.

Das Speditionsunternehmen muss:

- dem Fahrer das Carnet TIR aushändigen
- sicherstellen, dass entweder der Händler oder das Speditionsunternehmen Vorkehrungen getroffen hat, um die Warenlieferung beim NCTS anzumelden und die Referenznummern bereithalten, um die Waren bei den EU-Zollbehörden vorzuzeigen
- den Fahrer anweisen, die Waren und das Carnet TIR mitzunehmen und der UK Border Force an einer britischen Bestimmungsstelle zu übergeben
- ab dem 1. Januar 2021 mit dem Händler abklären, ob die EXS-Sicherheitsanforderungen für den Warenversand erfüllt wurden. Die relevanten ENS-Sicherheitsanforderungen müssen auch für das Land erfüllt sein, in das die Waren transportiert werden

An der EU-Grenze

Wenn der Versand im Rahmen des TIR-Übereinkommens erfolgt, muss der Fahrer das Carnet ATA vorlegen und sicherstellen, dass es von den EU-Zollbehörden entsprechend den EU-Verfahren abgestempelt wird.

Hinter der EU-Grenze

Der Fahrer muss das Carnet TIR vorlegen und sicherstellen, dass es von den EU-Zollbehörden abgestempelt wird, wenn die Waren das Zollgebiet der EU verlassen oder bei einer EU-Bestimmungsstelle.

Sobald das Fahrzeug seine Fahrt beendet hat, muss der Fahrer das Carnet TIR an sein Büro/ seinen Geschäftsführer zurückgeben.

Zusätzliche Anforderungen für die Beförderung bestimmter Waren in die EU

Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren aus Großbritannien

Verbrauchssteuerpflichtige Waren sind Alkohol, Tabak oder Energieprodukte.

Wenn die Waren verbrauchsteuerpflichtig sind, muss der Fahrer zusätzlich zu anderen Handelspapieren vom Händler eines der folgenden Dokumente erhalten:

- eine Kopie des elektronischen Verwaltungsdokuments (eAD)
- Geschäftsdokumente, aus denen der administrative Referenzcode (ARC) für das eAD deutlich hervorgeht
- ein Dokument W8-Formular für Energieprodukte
- eine Kopie der Zollerklärung

Beförderung tierischer, pflanzlicher und anderer kontrollierter Produkte in die EU

Speditionsunternehmen und Fahrer, die tierische, pflanzliche und andere kontrollierte Produkte transportieren, müssen sich der Änderungen von Vorschriften und der Grenzkontrollstellen an denen die EU Kontrollen

dieser Produkte durchführen, bewusst sein.

Das Speditionsunternehmen und der Fahrer sollten erst dann mit der Beförderung dieser Art von Waren beginnen, wenn sichergestellt ist, dass:

- der Importeur oder Exporteur überprüft hat, ob die von ihnen beabsichtigte Strecke angemessen ist
- die ausgewählte Grenzstelle zur Beförderung der von ihnen beförderten Güter berechtigt ist
- der Händler eine Genusstauglichkeitsbescheinigung (EHC) für die Waren ausgehändigt hat

Es wird darauf hingewiesen, dass für eine einzige Lkw-Ladung mehrere EHCs fällig sein können, auch wenn alle Güter am selben Standort abgeholt wurden.

Beförderung von Tieren, Tierprodukten, Pflanzen, Fischen und Fischereierzeugnissen in die EU

Händler, die Tiere oder Tierprodukte aus Großbritannien in die EU verbringen, müssen im Voraus ein EHC beantragen.

Der Händler muss sicherstellen, dass das EHC von einer bevollmächtigten Person unterzeichnet wird, nachdem die Lieferung inspiziert wurde. Der Händler muss überprüfen, ob die vom Fahrer genommene Route eine Kontrolle der Lieferung bei der richtigen BCP im ersten erreichten EU-Land zulässt.

Lieferungen von Pflanzen und Pflanzenerzeugnissen muss ein phytosanitäres Zeugnis (PC) beiliegen. Ein Händler beantragt ein PC bei der zuständigen Pflanzenschutzbehörde:

- Animal and Plant Health Agency in England und Wales
- Schottische Regierung in Schottland
- Forestry Commission in England, Wales und Schottland für Holz, Holzprodukte und Rinde

Der Fahrer muss dem Händler oder dem Speditionsunternehmen bestätigen, dass der in der EU ansässige Importagent die zuständige Grenzkontrollstelle mindestens 24 Stunden vor der geplanten Ankunft der Lieferung über die geplante Ankunft informiert hat.

Der Fahrer muss eine physische Kopie von

jedem EHC oder PC für seine Lieferung mitführen. Die Lieferungen können bei der Ankunft bei der Grenzkontrollstelle der EU kontrolliert werden.

Beförderung von im Meer gefangenem Fisch für den menschlichen Verzehr in die EU

Zusätzlich zu einem EHC müssen Exporteure von wild gefangenem Meeresfisch für den menschlichen Verzehr für jede Lieferung in die EU eine britische Fangbescheinigung erhalten.

Die Exporteure schicken eine Kopie der Dokumente an ihren EU-Importeur. In einigen Fällen können die Dokumente jedoch auch vom Fahrer mitgeführt werden. Das Speditionsunternehmen sollte überprüfen, ob der Exporteur eine validierte Fangbescheinigung des Vereinigten Königreich bezogen hat, bevor es versucht, im Vereinigten Königreich gefangenen Fisch und Fischereierzeugnisse in die EU zu exportieren.

Beförderung lebender Tiere in die EU

Für den Transport von lebenden Tieren in die EU, müssen die Transportunternehmen bei einem EU-Mitgliedsstaat, in dem sie eine Vertretung haben, folgende Anträge stellen:

- eine Genehmigung für EU-Transportfahrzeuge
- einen Befähigungsnachweis
- ein Zulassungsnachweis für Fahrzeuge

Die EU wird von Großbritannien herausgegebene Versionen dieser Dokumente ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr anerkennen.

Transportunternehmen dürfen in nur einem EU-Mitgliedsstaat über eine Transporter- oder Fahrzeugzulassung verfügen. Daher können sie diese möglicherweise nicht vor dem 1. Januar 2021 beantragen.

Transportunternehmer können vor dem 1. Januar 2021 einen zweiten Befähigungsnachweis aus dem betreffenden EU-Mitgliedsstaat beantragen.

Weitere Informationen finden Sie auf der Webseite der [Animal and Plant Health Agency](#) (APHA).

Fahrtenbücher

Transportunternehmen müssen 2 Fahrtenbücher beantragen, um lebende Tiere aus oder über England, Schottland oder Wales in die EU zu transportieren:

- ein Fahrtenbuch, das von dem EU-Mitgliedsstaat genehmigt wird, in dem die Waren erstmals die EU erreichen
- ein von der APHA genehmigtes Fahrtenbuch

Beförderung gefährdeter oder geschützter Tier- oder Pflanzenarten im Rahmen von CITES

Gefährdete oder geschützte Tier- oder Pflanzenarten dürfen nur durch ausgewiesene Häfen passieren, gemäß dem Übereinkommen über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen (CITES). Aktuelle Informationen zu diesen [Häfen und CITES-Genehmigungsanforderungen und Anmeldungsanforderungen](#) finden Sie unter GOV.UK.

Bestimmte Produkte können sowohl zu Kategorien von Produkten tierischen Ursprungs als auch von CITES-Produkten gehören und müssen daher beide Anforderungen erfüllen.







WARENTRANSPORT VON DER EU NACH GROSSBRITANNIEN

Warentransport von Irland nach Großbritannien

Für alle von Irland nach Großbritannien beförderten Waren ist eine Ausfuhranmeldung erforderlich. Die irische summarische Ausgangsanmeldung enthält die Einzelheiten der EXS-Sicherheitserklärung.

Für Waren, die über den RoRo-Dienst exportiert werden, muss vor Ankunft im Abfahrtshafen in Irland mit Hilfe des RoRo-Dienstes der irischen Steuerbehörde eine Pre-Boarding-Anmeldung ausgefüllt werden.

EU-Ausfuhranmeldungen liegen in der Verantwortung des Exporteurs und werden über das bestehende automatisierte Eingabeverarbeitungssystem (AEP) eingereicht. Das AEP-System übernimmt die Validierung, Bearbeitung, Zollrechnungslegung und Abfertigung von Zollanmeldungen.

Weitere Informationen zu den elektronischen Zollsystemen der irischen Steuerbehörde.

Warenverkehr von Irland nach Nordirland

Für Fahrer, die Waren zwischen Irland und NI befördern, gelten im Vergleich zum übrigen Handel zwischen Großbritannien und der EU andere Zollverfahren.

Voranmeldung - Warenverkehr nach Großbritannien

Vor Verlassen der EU

Bei der Warenabholung müssen dem Fahrer alle relevanten Zollinformationen oder Dokumente und sonstige Dokumente ausgehändigt werden. Der Fahrer muss sich vergewissern, dass:

- der Händler die EU-Ausfuhrverfahren abgeschlossen hat
- der Exporteur alle britischen Einfuhrbestimmungen erfüllt hat

Für einen Zeitraum von 6 Monaten wird es ab Januar 2021 unterschiedliche Zollanforderungen für kontrollierte und nicht kontrollierte Waren geben.

Kontrollierte Güter

Ab dem 1. Januar 2021 sind Zollanmeldungen für alle Waren auf der Liste der kontrollierten Güter erforderlich. Daher muss der Spediteur bei der Beförderung kontrollierter Güter über eine MRN verfügen.

Nicht kontrollierte Güter

Für nicht kontrollierte Waren kann der Importeur einen Eintrag in seinen Geschäftsunterlagen vornehmen und anschließend innerhalb von 6 Monaten nach der Einfuhr beim HM Revenue and Customs (HMRC) eine Zusatzklärung abgeben. Daher muss der Spediteur bei der Warenbeförderung über die EORI-Nummer (Economic Operator Registration and Identification) des Händlers verfügen

Sicherheitserklärungen beim Import

Ab dem 1. Januar 2021 sind für Waren, die aus der EU exportiert werden, EXS-Meldungen erforderlich. Für Importe aus der EU nach Großbritannien werden ab dem 1. Juli 2021 ENS-Sicherheitserklärungen erforderlich. Es ist das gleiche Modell, das derzeit für den weltweiten Handel verwendet wird.

Für Waren, die nach Großbritannien importiert werden, sind die Spediteure gesetzlich verpflichtet, der britischen Zollbehörde vor Ankunft Sicherheitsinformationen in Form von ENS-Erklärungen zu übermitteln. Im Rahmen des RoRo-Dienstes ist ein Beförderer der Fährenbetreiber für unbegleitete Waren oder der

Spediteur für begleitete Waren. Der Beförderer kann sich damit einverstanden erklären, die Sicherheitsanforderung an den Händler weiterzugeben. Der Beförderer behält jedoch die rechtliche Verantwortung für die Sicherheit.

Die gesetzliche Anforderung besteht darin, die ENS-Erklärung zur Sicherheit nach bestem Wissen des Anmelders vollständig und korrekt auszufüllen. Wenn sich jedoch Einzelheiten ändern, kann eine ENS-Sicherheitserklärung bis zum Zeitpunkt der Ankunft im Vereinigten Königreich geändert werden.

Die für eine ENS-Erklärung erforderlichen Daten umfassen:

- Versender
- Empfänger
- eine Beschreibung der Waren
- Streckenführung (Land für Land)
- Beförderung (z.B. Angaben zur Fähre oder zum Eurotunnel)
- Ankunftszeit

Sicherheitserklärungen für Waren müssen eine bestimmte Anzahl von Stunden vor Einlaufen in einen oder Auslaufen aus einem britischen Hafen eingereicht werden. Damit soll sichergestellt werden, dass der Border Force genügend Zeit bleibt, die Erklärungen zu beurteilen.

Für den Eurotunnel müssen die ENS-Sicherheitserklärungen mindestens 1 Stunde vor Ankunft eingereicht werden (diese Zeit richtet sich nach der Ankunft in Coquelles).

Bei Kurzstreckenseefahrten müssen die ENS-Sicherheitserklärungen mindestens 2 Stunden vor Ankunft eingereicht werden, und zwar sowohl für containerisierte als auch für nicht containerisierte Importe. Kurze Seewege beziehen sich auf Fahrten von:

- dem Ärmelkanal oder der Atlantikküste Europas von der Mündung in den Ärmelkanal bis einschließlich des Hafens von Algeciras
- Norwegen
- Irland
- die Färöer Inseln
- Island
- Häfen an der Ostsee und der Nordsee

Zur Abgabe von Sicherheitserklärungen ist eine EORI-Nummer erforderlich.

Für Importe nach Großbritannien muss die ENS-Erklärung im neuen britischen Sicherheitssystem „Safety and Security GB“ eingereicht werden. Zollanmelder benötigen eine GB-EORI.

Für nach Nordirland verbrachte Waren müssen ENS-Erklärungen in das „ICS NI“-System eingegeben werden. Zollanmelder benötigen eine XI-EORI oder eine gültige EU-EORI.

Es wird auch die Möglichkeit geben, Erklärungen über CSP-Systeme oder Drittanbieter von Software einzugeben.

Diejenigen, die über Anti-Schmuggelnetze (ASNs) verfügen, um die Sicherheitsanforderungen zu erfüllen, können diese ab dem 1. Januar 2021 weiterhin benutzen.

An der EU-Grenze

Der Fahrer muss für jede Lieferung eine Zollanmeldung der Händler (in der EU und im Vereinigten Königreich) vorweisen können. Dies erfolgt in Form von:

- einer MRN, die als „UK-Eingangsnummer“ bezeichnet werden kann, oder
- einer EORI-Nummer des Händlers, wenn der britische Importeur die Meldung in seinen eigenen Aufzeichnungen macht
- einer MRN für die EU-Ausfuhranmeldung

An der britischen Grenze

Fahrzeuge auf dem Weg nach Großbritannien werden routinemäßig nicht von den britischen Behörden angehalten, um zu überprüfen, ob sie die korrekten Einfuhrzoll dokumente haben.

Beamte der UK Border Force können jedoch nach wie vor Fahrzeuge bei Ankunft anhalten, um bestimmte Zollverfahren, Sicherheits- und Schmuggelbekämpfungskontrollen durchzuführen. In diesem Fall wird der Lkw aus dem Verkehr gezogen und der Fahrer muss die MRN und/oder EORI für jede Lieferung zusammen mit anderen erforderlichen Dokumenten oder Informationen vorlegen.

CTC – Warentransport nach Großbritannien

Vor Verlassen der EU

Wenn der Händler veranlasst, dass die Waren im Rahmen des CTC befördert werden, muss dem Fahrer entweder:

- ein VBD vom Händler ausgehändigt werden, das darüber informiert, dass der Versand genehmigt wurde und dass der Fahrer vom Ausfuhrort in der EU weiterfahren kann oder
- eine LRN oder ein VBD, das noch nicht für das Versandverfahren freigegeben wurde, und die Aufforderung, die Waren und die LRN oder das VBD bei einer benannten EU-Abgangsstelle der Behörden in EU-Mitgliedstaaten vorzulegen – die Waren werden dann freigegeben, und dem Fahrer wird ein VBD ausgehändigt

Der Exporteur/Vertreter ist dafür verantwortlich, das Speditionsunternehmen und den Fahrer über den Status des VBD zu informieren.

An der EU-Grenze

Wenn die Beförderung im Rahmen des CTC erfolgt, muss der Fahrer den EU-Zollbehörden das VBD gemäß den EU-Verfahren vorlegen.

Hinter der britischen Grenze

Für Waren, die im Rahmen des CTC befördert werden, müssen Speditionsunternehmen ab dem 1. Januar 2021 entweder das papierbasierte Verfahren oder das Verfahren des Goods Vehicle Movement Service (GVMS) befolgen, um den Versand bei der Einreise nach Großbritannien abzuschließen. Welches Verfahren zur Anwendung kommt, hängt von dem Ort ab, an dem die Waren ankommen.

Die Händler müssen dem Speditionsunternehmen für jede CTC-Lieferung eine VBD-MRN angeben. Die Referenznummer belegt, dass der Fahrer die richtige Erklärung hat, um Waren im Versandverfahren zu befördern. Das physische VBD muss ebenfalls mit den im Versand beförderten Waren mitgeführt werden.

Das Speditionsunternehmen muss den GVMS verwenden, um alle Referenznummern des VBD für jeden Anhängertransport mit einer

GMR zu verknüpfen. Sie können GVMS auf zwei Arten verwenden:

- ein direkter Link von ihrem eigenen System in das GVMS
- der Online-Dienst auf GOV.UK – hierfür sind eine Government Gateway-Benutzer-ID und ein Passwort erforderlich

Für jeden Anhängertransport aktualisieren die Speditionsunternehmen oder Fahrer die GMR mit der korrekten VRN für den begleiteten Transport oder TRN für einen unbegleiteten Transport. Die VRN/TRN kann aktualisiert werden, um im Falle von Änderungen angepasst zu werden, muss aber korrekt sein, wenn die GMR dem Beförderer am Ärmelkanal am Abfahrtsort vorgelegt wird.

Ohne eine vollständige GMR können Fahrer nicht an Bord internationaler Fähren oder des Eurotunnels gehen. Sie dürfen nicht bis zur Grenze fahren:

- bevor nicht alle notwendigen Referenzen der GMR hinzugefügt wurden
- wenn ein Meldeverweis nicht in der GMR aufgenommen wurde

Fahrer müssen die GMR bei Ankunft am Abfahrtsort am Ärmelkanal dem Beförderer vorlegen, um nachzuweisen, dass sie über die erforderlichen Nachweise für den legalen Warentransport verfügen.

Fahrer müssen die Anweisungen der Grenzbehörden befolgen, sich gegebenenfalls zu einem bestimmten Ort für Kontrollen zu begeben.

ATA-Übereinkommen - Warentransport nach Großbritannien

Vor Verlassen der EU

Wenn der Händler veranlasst, dass die Waren im Rahmen des ATA-Übereinkommens befördert werden, muss dem Fahrer das Carnet ATA-Dokument vom Händler ausgehändigt werden.

An der EU-Grenze

Der Fahrer muss das Carnet ATA vorlegen und sicherstellen, dass es von den EU-Zollbehörden entsprechend den EU-Verfahren abgestempelt wird.



An der britischen Grenze

Der Fahrer muss die lokalen Verfahren des Hafens für die Vorlage eines Carnet ATA befolgen.

TIR-Übereinkommen - Warentransport nach Großbritannien

Vor Verlassen der EU

Wenn der Händler veranlasst, dass die Waren im Rahmen des TIR-Übereinkommens befördert werden, muss das Fahrzeug, mit dem die Waren befördert werden, über eine Zulassungsbescheinigung eines Straßenfahrzeugs für den Warentransport unter Zollverschluss verfügen.

Das Speditionsunternehmen muss:

- dem Fahrer das Carnet TIR aushändigen
- sicherstellen, dass entweder der Händler oder das Speditionsunternehmen Vorkehrungen getroffen hat, um die Warenlieferung beim NCTS anzumelden und die Referenznummern bereithalten, um die Waren bei den britischen Zollbehörden vorzuzeigen
- den Fahrer anweisen, die Waren und das Carnet TIR mitzunehmen und der UK Border Force an einer britischen Bestimmungsstelle zu übergeben

An der EU-Grenze

Der Fahrer muss das Carnet TIR vorlegen und sicherstellen, dass es von den EU-Zollbehörden entsprechend den EU-Verfahren abgestempelt wird.

An der britischen Grenze

Der Fahrer muss die lokalen Verfahren des Hafens für die Vorlage eines Carnet ATA oder Carnet TIR befolgen.

Sobald das Fahrzeug seine Fahrt beendet hat, muss der Fahrer das Carnet TIR an sein Büro/ seinen Geschäftsführer zurückgeben.



Zusätzliche Anforderungen für die Beförderung bestimmter Waren nach Großbritannien

Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren in das Vereinigte Königreich

Wenn Waren in ein Verbrauchsteuerlager im Vereinigten Königreich transportiert werden, muss der Fahrer sicherstellen, dass er vor dem Verlassen des Hafens entweder eine Kopie des eAD oder der Handelsdokumente, aus denen das ARC eindeutig hervorgeht, besitzt. Fahrer sollten diese Dokumente von ihrem Kunden oder einem in ihrem Namen tätigen Vermittler erhalten.

Wenn der Importeur jedoch ein vereinfachtes Zollverfahren benutzt hat, das die Ankunft der Waren verzögert, wird die Erstellung des eAD ebenfalls verzögert bis die Waren eingetroffen sind. Der Fahrer muss stattdessen sicherstellen, dass er vor Verlassen des Hafens im Besitz einer Kopie der vorab eingereichten Zollanmeldung ist, die die Einzelheiten einer Garantie für die Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren enthalten muss.

Für den Fall, dass sich die Waren am Ende des nächsten Arbeitstages nach der Einfuhr noch immer auf ihrem Weg zur Lieferadresse befinden, muss der Importeur (oder sein Vertreter) dem Fahrer eine Kopie des eAD oder des ARC aushändigen, um die Anforderungen an die Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren zu formalisieren.

Beförderung von lebenden Tieren und Pflanzen und Pflanzenprodukten mit hoher Priorität nach Großbritannien

Wenn der Fahrer Pflanzen und Pflanzenerzeugnisse, lebende Tiere oder unter CITES fallende Güter mit hoher Priorität befördert, muss der EU-Exporteur oder sein Vertreter sicherstellen, dass er die folgenden Dokumente und/oder Daten der Lieferungen beilegt. Der Fahrer muss diese beim Einchecken an der EU-Grenze vorlegen:

- das Original-EHC, falls eines benötigt wird, mit einer physischen Unterschrift
- jegliche erforderliche CITES-Dokumentation

Die Kontrollen dieser Produkte werden am Bestimmungsort bis Juli 2021 durchgeführt.

Anforderungen ab April und Juli für die Warenbeförderung nach Großbritannien

Im April und Juli 2021 wird es weitere Änderungen bei der Warenbeförderung zwischen der EU und Großbritannien geben.

Ab April 2021 wird es zusätzliche Anforderungen für Produkte tierischen Ursprungs (z.B. Fleisch, Honig, Milch- oder Eierprodukte) und aller regulierten Pflanzen und Pflanzenprodukte geben. Für diese Produkte wird eine Voranmeldung und die entsprechende Gesundheitsdokumentation, z.B. EHCs, erforderlich sein. Alle physischen Kontrollen von Pflanzen oder pflanzlichen Produkten werden am Bestimmungsort bis Juli 2021 weiter durchgeführt.

Ab Juli 2021 werden bei allen Produkten vollständige Importkontrollen und Überprüfungen durchgeführt. Für Importe aus der EU nach Großbritannien werden ENS-Sicherheitserklärungen erforderlich. Es wird das gleiche Modell eingesetzt, das derzeit für den weltweiten Handel verwendet wird.

Weitere Versionen dieses Handbuchs werden diese neuen Verfahren im Detail erläutern.

SICHERUNG EINES FAHRZEUGS BEI FAHRTEN NACH UND VOM VEREINIGTEN KÖNIGREICH

Britische, Nicht-EU- und EU-Speditionsunternehmen und ihre Fahrer müssen Fahrzeuge bei der Fahrt in das Vereinigte Königreich sichern, um das Risiko Opfer von Straftaten zu werden, zu verringern.

Fahrer, die die Grenze zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU überqueren, müssen sich der potenziellen Gefahren für Fahrzeuge bewusst sein und sich darüber informieren, wie sie illegale Einwanderer aufhalten können. Ein illegaler Einwanderer ist eine Person, die sich in oder auf einem Fahrzeug versteckt, um die Grenzkontrollen des Vereinigten Königreichs zu umgehen.

Wenn ein Fahrer ein Fahrzeug nicht sichert und illegale Einwanderer in das Vereinigte Königreich und in britisch kontrollierte Zonen befördert, kann der Fahrer, Eigentümer oder Mieter des Fahrzeugs bei Entdecken mit einer Geldstrafe von jeweils bis zu 2.000 £ für jede gefundene Person belegt werden (auch als „Zivilstrafe“ benannt).

Das Gesetz gilt für alle Einfahrten in das Vereinigte Königreich oder die britischen Kontrollzonen, einschließlich von europäischen Häfen und durch den Eurotunnel.

Fahrzeuge sichern

Für Speditionsunternehmen umfasst ein effektives System:

- schriftliche Anweisungen für Fahrer darüber wie das System zu benutzen ist
- stabile Sicherheitseinrichtungen zur wirksamen Sicherung des Fahrzeugs, der Ladung und des Laderaums

- Schulungsnachweis für Fahrer über die Nutzung des Systems und der Sicherheitseinrichtungen
- Bereitstellung von Sicherheitschecklisten für Fahrzeuge für Fahrer
- Kontrollen zur Bestimmung, ob Fahrer die Verhaltenskodizes einhalten

Für Fahrer umfasst ein effektives System:

- Anwendung von Sicherheitseinrichtungen (z. B. Vorhängeschloss, eindeutig nummerierte Siegel und Planenseile) zur Sicherung der Fahrzeuge nach dem Beladen
- gründliche Überprüfung der Sicherheitseinrichtungen und des Fahrzeugs nach jedem Halt und vor der Einreise in das Vereinigte Königreich
- Aufzeichnung umfassender Kontrollen auf einer Sicherheitscheckliste für Fahrzeuge, um die Einhaltung der Vorschriften nachzuweisen, und zur Vorlage bei einem Grenzschutzbeamten bereitzuhalten

Fahrer sollten den 10-Schritte-Leitfaden zur Verhinderung illegaler Einreisen befolgen und diesen während der gesamten Fahrt bei sich tragen.

Wenn sich eine Person im Fahrzeug versteckt

Wenn ein Fahrer den Verdacht hat, dass jemand versucht, in sein Fahrzeug einzudringen, oder in sein Fahrzeug eingedrungen ist, muss er die örtliche Polizei verständigen, sobald ihm dies sicher erscheint. Rufen Sie 999 im Vereinigten Königreich oder 112 in der EU an, bevor Sie in den Hafen einfahren.

CHECKLISTE FÜR ZOLLDOKUMENTE

Die für jede der vier Arten der Warenbeförderung erforderlichen Zolldokumente für jeden Abfahrtschafen und jedes Bestimmungsland:

Zollroute/ Einfuhrpunkt	Für alle Bestimmungsorte erforderliche Dokumente	Von Dover oder dem Eurotunnel	Nach Frankreich	In die Niederlande
CTC	Versandbegleitdokument mit Hauptreferenznummer (MRN) Ausfuhranmeldung (MRN) Sicherheit: UK EXS/EU ENS	Überprüfung eines Lkws – KAP	NCTS Französisches System: Smart Border	NCTS Niederländisches System: Portbase
Carnet ATA	Spediteur: Carnet ATA Fahrer: Carnet ATA Sicherheit: UK EXS/EU ENS	Überprüfung eines Lkws – KAP	NCTS Französisches System: Smart Border	NCTS Niederländisches System: Portbase
Voranmeldung	Ausfuhranmeldung (MRN) Versandhauptreferenznummer (MRN) Sicherheit: UK EXS/EU ENS	Überprüfung eines Lkws – KAP	NCTS Französisches System: Smart Border	NCTS Niederländisches System: Portbase
TIR	Carnet TIR und Zulassungszertifikat für TIR-Fahrzeuge Ausfuhranmeldung (MRN) Sicherheit: UK EXS/EU ENS	Überprüfung eines Lkws – KAP	NCTS (bei Ankunft in der EU) Französisches System: Smart Border	NCTS (bei Ankunft in der EU) Niederländisches System: Portbase
Zollroute/ Einfuhrpunkt	Für alle Bestimmungsorte erforderliche Dokumente	Nach Belgien	Nach Spanien	In die Republik Irland
CTC	Versandbegleitdokument mit Hauptreferenznummer (MRN) Ausfuhranmeldung (MRN) Sicherheit: UK EXS/EU ENS	NCTS Belgisches System: RX SeaPort Digital System	NCTS Spanisches System: Teleport 2.0	NCTS
Carnet ATA	Spediteur: Carnet ATA Fahrer: Carnet ATA Sicherheit: UK EXS/EU ENS	NCTS Belgisches System: RX SeaPort Digital System	NCTS Spanisches System: Teleport 2.0	NCTS
Voranmeldung	Ausfuhranmeldung (MRN) Versandhauptreferenznummer (MRN) Sicherheit: UK EXS/EU ENS	NCTS Belgisches System: RX SeaPort Digital System	NCTS Spanisches System: Teleport 2.0	NCTS
TIR	Carnet TIR und Zulassungszertifikat für TIR-Fahrzeuge Ausfuhranmeldung (MRN) Sicherheit: UK EXS/EU ENS	NCTS (bei Ankunft in der EU) RX SeaPort Digital System	NNCTS (bei Ankunft in der EU) Spanisches System: Teleport 2.0	NCTS (bei Ankunft in der EU)

ZOLLDOKUMENTE

TIR, ATA, CTC, EINFUHRANMELDUNG

Französische Standard-Einfuhranmeldung (für die kurze Strecken)

Der meisten Waren werden über diese Strecke mit einer EU-Einfuhranmeldung befördert.

Versandreferenznummer aus einer EU-Einfuhranmeldung

Diese kann digital übermittelt werden.

Übereinkommen über das gemeinsame Versandverfahren – Versandbegleitdokument (VBD)

Das „gemeinsame“ Versandverfahren wird für den Warenverkehr zwischen der EU und den anderen Ländern, die das Übereinkommen über das gemeinsame Versandverfahren unterzeichnet haben, oder zwischen den an das gemeinschaftliche Versandverfahren angeschlossenen Ländern angewendet:

- Island, Norwegen, Liechtenstein
- Die Schweiz, die Türkei, Nordmazedonien
- Serbien und die EU

Ein Versandbegleitdokument (VBD) ist erforderlich, wenn Waren über das gemeinsame Versandverfahren befördert werden

- Dieses kann digital übermittelt werden

Carnet ATA

Ein Carnet ATA dient zur Vermeidung von Steuern für Waren, die aus geschäftlichen Gründen vorübergehend in ein Land befördert werden, einschließlich:

- Muster, die auf Messen oder Verkaufsveranstaltungen präsentiert werden
- Werbematerialien
- Film- und Tonaufnahmen
- Ausrüstung, die Sie für Ihre Arbeit benötigen, z. B. Laptops, Kameras oder Tonausrüstung
- Güter für erzieherische, wissenschaftliche oder kulturelle Zwecke
- persönliche Gegenstände und Sportartikel

Zusätzliche Zertifikate für bestimmte Waren

Lizenz für kontrollierte Drogen

- Das Dokument wird dem Dokument auf der rechten Seite sehr ähnlich sein
- Exportlizenz für Chemikalien
- Das Prüfverfahren, ob eine Lizenz erforderlich ist, sowie die anschließende Beantragung ist im Dual-Use-Leitfaden auf GOV.UK enthalten. Dieser Leitfaden umfasst einen Absatz über Chemikalien mit Links zu den Anforderungen des Chemiewaffenübereinkommens und zusätzlichen Genehmigungen, die für bestimmte Länder erforderlich sind.
- Weitere Informationen finden Sie unter: <https://www.ecochecker.trade.gov.uk/spirefox5live/fox/spire/>
- Die Verordnung (EG) Nr. 428/2009 ermöglicht derzeit den Transport aller in Anhang I der Verordnung aufgeführten Güter – die so genannte Dual-Use-Liste – in EU-Mitgliedstaaten ohne Einzelgenehmigung. Derzeit wird die Verordnung auf den Versanddokumenten angegeben.

UNITED KINGDOM CONTROLLED DRUG EXPORT LICENCE	
Home Office	MI5 USE OF BRIBES ACT 1971
	COPY 1: THIS COPY MUST BE ENDORSED BY THE LICENSEE FOLLOWING SHIPMENT
UNITED KINGDOM COMPETENT AUTHORITY: HOME OFFICE DRUGS LICENSING AND COMPLIANCE UNIT	LICENCE NO. SAMPLE
	ISSUE DATE. SAMPLE
	EXPIRY DATE. SAMPLE
IMPORTER (U.K. LICENSEE)	EXPORTER
SAMPLE	SAMPLE

Sicherheitserklärungen

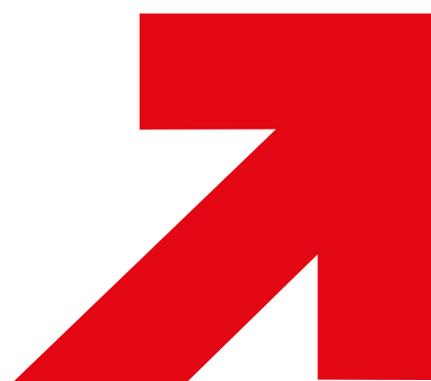
Sicherheitserklärungen

Die EU-Sicherheitserklärungen müssen 1 Stunde vor der Ankunft in der EU (bei Einreise über den Eurotunnel) bzw. 2 Stunden vor der Ankunft bei Einreise nach Dover eingereicht werden.

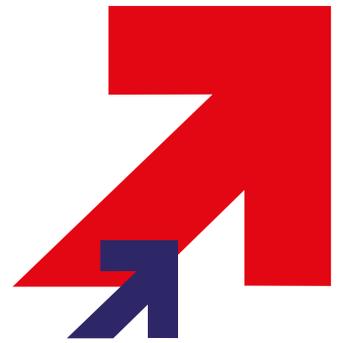
- Der Spediteur ist rechtlich dafür verantwortlich, diese Erklärung bei der einreise nach Frankreich abzugeben.

Ihr Zollvermittler sollte dieses Formular vor der Fahrt für Sie ausfüllen.

- Bitte stellen Sie sicher, dass dies vor dem Versand geschieht. Wenden Sie sich bitte an Ihren Zollvermittler, wenn Sie in Frankreich aufgrund einer fehlenden Sicherheitserklärung zurückgewiesen werden.



WEITERE INFORMATIONEN



Standorte der Speditionsberatungsstellen

<https://www.gov.uk/guidance/haulier-advice-site-locations>

Führerscheinkategorien

<https://www.gov.uk/driving-licence-categories>

Fahrten im Ausland

<https://www.gov.uk/driving-abroad/international-driving-permit>

Auslandsreisehinweise

<https://www.gov.uk/foreign-travel-advice>

Überprüfung eines Reisepasses für Fahrten nach Europa ab dem 1. Januar 2021

<https://www.gov.uk/check-a-passport-travel-europe-1-january-2021>

EKVM-Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr

<https://www.gov.uk/guidance/ecmt-international-road-haulage-permits>

GB-Aufkleber

<https://www.gov.uk/displaying-number-plates/flags-symbols-and-identifiers>

Französisches Smart Border-System

<https://www.douane.gouv.fr/fiche/la-frontiere-intelligente>

Elektronischer Datenaustausch (EDI) für Frankreich

<https://www.douane.gouv.fr/services-aide/edi>

Empfehlungen für die Durchfahrt durch niederländische Häfen

<https://www.getreadyforbrexit.eu/en/>

Portbase der Niederlande

<https://www.portbase.com/en/>

RX/Seaport import from the UK

<https://rxseaport.eu/en/import-wizard/>

RX/Seaport Export in das Vereinigte Königreich

<https://rxseaport.eu/en/export-wizard/>

C-Point – Hafen von Antwerpen

https://www.c-point.be/en/services?search%5bservice_category%5d%5b0%5d=Customs

Irische Steuerbehörde: Automatisiertes Import-System (AIS)

<https://www.revenue.ie/en/customs-traders-and-agents/customs-electronic-systems/ais/what-is-ais/index.aspx>

Irische Steuerbehörde: Zoll-Roll-on-Roll-off-Dienst

<https://www.revenue.ie/en/online-services/services/customs/customs-ro-ro-service.aspx>

Prüfen Sie, ob Sie Ihre Waren in die EU und die Länder des gemeinsamen Versandverfahrens befördern dürfen

<https://www.gov.uk/guidance/check-if-you-can-use-transit-to-move-goods-to-the-eu-and-common-transit-countries>

Britische Zollstellen

https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_list.jsp?Lang=en&DesLang=&AllRoles=N&Country=GB&Region=&City=&trafficTypeCode=&roles=DEP&Expand=true

EU-Zollstellen

https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_list.jsp?Lang=en&DesLang=&AllRoles=N&Country=&trafficTypeCode=&roles=DES&Expand=true

Beantragung eines Carnet ATA

<https://www.gov.uk/guidance/apply-for-an-ata-carnet>

TIR

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/tir-transports-internationaux-routiers-international-road-transport_en

Beantragung eines Zertifikats für ein Fahrzeug mit einem genehmigten Design für den TIR-Grenzübergang

<https://www.gov.uk/government/publications/initial-certificates-of-approval-for-individual-road-vehicles-produced-under-a-design-type-authorisation-application-form-gv69>

Verbrauchssteuerbeförderung: Internes Begleitdokument – verbrauchssteuerpflichtige Waren (W8)

<https://www.gov.uk/government/publications/excise-movements-internal-accompanying-document-products-subject-to-excise-duty-w8>

Leitfaden für die Ausfuhr oder Beförderung lebender Tiere und tierischer Erzeugnisse in die EU ab 1. Januar 2021

<https://www.gov.uk/guidance/exporting-animals-animal-products-fish-and-fishery-products-if-the-uk-leaves-the-eu-with-no-deal>

Veterinärgrenzkontrollstellen

https://ec.europa.eu/food/animals/vet-border-control/bip_en

Leitfaden für den Import und Export von Pflanzen und Pflanzenerzeugnissen ab dem 1. Januar 2021

<https://www.gov.uk/guidance/importing-and-exporting-plants-and-plant-products-from-1-january-2021>

Animal and Plant Health Agency

<https://www.gov.uk/government/organisations/animal-and-plant-health-agency>

Irische Steuerbehörde: Elektronische Zollsysteme

<https://www.revenue.ie/en/customs-traders-and-agents/customs-electronic-systems/index.aspx>

Warenbeförderung im Rahmen des Nordirland-Protokolls

<https://www.gov.uk/government/publications/moving-goods-under-the-northern-ireland-protocol>

Sichern Sie Ihr Fahrzeug, um illegale Einwanderung zu stoppen

<https://www.gov.uk/guidance/secure-your-vehicle-to-help-stop-illegal-immigration>

Leitfaden für Spediteure zur Verhinderung illegaler Einreisen

<https://www.gov.uk/government/publications/guidance-for-hauliers-on-preventing- clandestine-entrants>

Checkliste zur Fahrzeugsicherheit: Straßentransportunternehmen und Fahrer

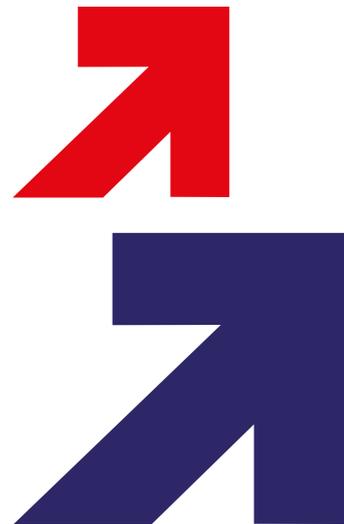
<https://www.gov.uk/government/publications/vehicle-security-checklist>

ABKÜRZUNGEN

AEP Automatisierte Eingabeverarbeitung	HMRC Her Majesty's Revenue and Customs
AIS Automatisiertes Einfuhrsystem	IKS Internes Kontrollsystem
APHA Animal and Plant Health Agency	ID Identifikation
ARC Administrativer Referenzcode	IDP Internationaler Führerschein
ASN Anti-Schleusernetz	KAP Kent-Zugangserlaubnis
ATA Admission Temporaire/Temporary Admission	LHP Lokale Spediteurgenehmigung
BCP Grenzkontrollstelle	LRN Lokale Referenznummer
CHIEF Customs Handling of Import and Export Freight	MRN Versand-/Hauptreferenznummer (auch als „UK-Eintragsnummer“ bezeichnet)
CITES Übereinkommen über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen	NCTS EU-Versandverfahren
CPC Befähigungsnachweis	P2P Ausfuhrbewilligung
CSP Community System Provider	PBN Pre-Boarding-Anmeldung
CTC Gemeinsames Versandverfahren	POAO Erzeugnisse tierischen Ursprungs
DAERA Department of Agriculture, Environment and Rural Affairs	RoRo Roll on Roll off
DEP Designated Export Place	SPS Gesundheits- und Pflanzenschutz
DUCR Declaration Unique Consignment Reference	VBD Versandbegleitdokument
eAD Elektronisches Verwaltungsdokument	TARIC Integrierter Zolltarif der Europäischen Gemeinschaften
EKVM Europäischen Verkehrsministerkonferenz	TIR Carnet and Transport Internationaux Routiers
EDI Elektronischer Datenaustausch	TRN Kennzeichens des Anhängers
EWR Europäischer Wirtschaftsraum	TSAD Versandbegleitdokument/Sicherheit
EHC Genusstauglichkeitsbescheinigung	UK Vereinigtes Königreich (England, Schottland, Wales und Nordirland)
ENS Summarische Eingangsanmeldung	MwSt. Mehrwertsteuer
EORI Registrierung und Identifizierung von Wirtschaftsbeteiligten	VRN Amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs
ERN Exportreferenznummer	
EU Europäische Union	
EXS Summarische Ausgangsanmeldung	
GB Großbritannien (England, Schottland und Wales)	
GMR Warenversandnummer	
GVMS Goods Vehicle Movement Service	
Lkw Lastkraftwagen	
HMG Her Majesty's Government	

- 1 Lockerbie Lorry Park - A74(M) J17/18
- 2 Carlisle Stobart Truck Stop - M6 J44
- 3 Truckhaven - M6 J35
- 4 Wetherby - A1(M) J46
- 5 Hartshead Moor - M62 J25/26
- 6 Doncaster North - M18 J5
- 7 Ferrybridge - M62 J33
- 8 Charnock Richard Services Northbound - M6 J27
- 9 Heywood Distribution Truck Stop - M66 J3
- 10 Woodhall Northbound - M1 J30/31
- 11 Burtonwood - M62 J8
- 12 Warrington Lymm - M6 J20
- 13 Formula Services Truck Stop - M53 J9/10
- 14 RoadKing Holyhead Truck Stop - A55 J2
- 15 Sandbach Northbound - M6 J16/17
- 16 Sandbach Southbound - M6 J16/17
- 17 The Stockyard Truck Stop Rotherham - M18 J1
- 18 Stafford Northbound - M6 J14/15
- 19 Donington Park - M1 J23A/24
- 20 RoadKing Cannock (Hollies) Truck Stop - M6 J12
- 21 Peterborough - A1(M) J17
- 22 Tamworth - M42 J10
- 23 Leicester Forest East Northbound - M1 J21/21a
- 24 Leicester Forest East Southbound - M1 J21/21a
- 25 Hopwood Park - M42 J2
- 26 Rugby Stobart Truck Stop - M1 J18
- 27 Watford Gap Northbound - M1 J16/17
- 28 Watford Gap Southbound - M1 J16/17
- 29 Orwell Crossing Truck Stop - A14 J57/58
- 30 Strensham Northbound - M5 J8

- 31 Strensham Southbound - M5 J8
- 32 Cherwell Valley - M40 J10
- 33 South Mimms - A1(M) J23
- 34 Thurrock - M25 J30
- 35 Reading Eastbound - M4 J11/12
- 36 Medway Westbound - M2 J4/5
- 37 Medway Eastbound - M2 J4/5
- 38 Maidstone - M20 J8
- 39 Fleet Southbound - M3 J4A/5
- 40 Clacket Lane Eastbound - M25 J5/6
- 41 Sutton Scotney Northbound - A34
- 42 Sutton Scotney Southbound - A34
- 43 Ashford International Truck Stop - M20 J10
- 44 Cullompton Services - Extra - M5 J28
- 45 Rownhams Northbound (Eastbound) - M27 J3/4





HM Government

UK TRANSITION

KEEP YOUR BUSINESS MOVING