

# BR EXIT

*Konsekwencje  
dla transportu  
drogowego*

**KONFERENCJA**



przewoźnik

Patronat medialny

Organizator



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY

Patronat honorowy

2 lutego 2018 / 2 February 2018

# Consequences for the road transport

# Konsekwencje dla transportu drogowego

# BR EXIT

Consequences  
for the road  
transport

CONFERENCE

**W**ielka Brytania wyjdzie z Unii Europejskiej o północy 29 marca 2019 roku. Co przyniesie to zdarzenie? Jakie zmiany czekają obywateli, przedsiębiorców, przewoźników? Na te pytania starało się znaleźć odpowiedź Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce podczas konferencji zorganizowanej pod patronatem Ministerstwa Infrastruktury, która odbyła się 2 lutego w Warszawie. Zaprośiliśmy osoby kompetentne zarówno ze świata polityki jak i transportu. Gospodarzem spotkania był prezes ZMPD Jan Buczek.

**O**n midnight 29 March 2019 Great Britain will leave European Union. What this event will bring to the citizens, entrepreneurs, road carriers? Answer to those questions were looked for by Association of International Road Carriers in Poland (ZMPD) during international conference on consequences of Brexit for road transport industry organized under patronage of Polish Ministry of Infrastructure. The conference was held on 2 February 2018 in Warsaw. We invited competent persons from world of politics and transport. The conference was hosted by ZMPD president Jan Buczek.

# Participants

## Brexit: consequences for road transport industry

### OPENING of conference

- Jan Buczek** – President of ZMPD
- Jonathan Knott** – British Ambassador to Poland
- Justyna Skrzydło** – Vice Minister of Infrastructure
- Bogdan Rzońca** – Head of Infrastructure Commission in the Polish Parliament RP
- Bogusław Liberadzki** – Vice President of the EU Parliament

### PANEL I. Brexit – fears and concerns of the transport and logistic industry

- Professor Wojciech Paprocki** – Warsaw School of Economics - keynote speaker
- Paul O’Sullivan** – Deputy Director for Roads EU Exit, Department of Transport (DFT) - UK
  - Elżbieta Łukacijewska** – Member of the European Parliament - PL
  - Duncan Buchanan** – Director, Road Haulage Association Ltd (RHA) - UK
  - Marek Tarczyński** – Council President of the Polish International Freight Forwarders Association (PIFFA) - PL
  - Isabelle Maitre** – Head of the Permanent Delegation to the European Union, Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) - FR
  - Joanna Popiołek** – Deputy Director of the Transport Department, Association of International Road Transport Carriers in Poland (ZMPD)- PL
  - Barbara Edelmuller-Generaux** – co-owner of a transport company that carry out transport to the Great Britain (BATIM International Transport and Forwarding Trade Sp. j.) - PL

### PANEL II. Brexit – possible scenarios for the transport and logistic industry

- Matthias Maedge** – General Delegate, Brussels (IRU) - keynote speaker
- Kosma Tadeusz Złotowski** – Member of the European Parliament - PL
  - Tomasz Michalak** – Customs Attaché to the EU and WCO, Permanent Representation of the Republic of Poland to the European Union in Brussels - PL
  - Bogdan Oleksiak** – Director of the Road Transport Department, Ministry of Infrastructure - PL
  - Arthur van Dijk** – President, Transport en Logistiek Nederland (TLN) - NL
  - Pauline Bastidon** – Head of European Policy, Freight Transport Association (FTA) - UK
  - Roxana Ilie** – Interna&External Affairs, National Union of Road Hauliers from Romania (UNTRR) - RO
  - Martin Johnson** – Deputy Director for Transport, Energy and Environment, Department for Exiting the EU (DExEU) - UK
  - Karen Wheeler** – CBE, Director General Border Coordination, HM Revenue & Customs - UK

# Uczestnicy

## Brexit: konsekwencje dla transportu drogowego

### OTWARCIE konferencji

- Jan Buczek** – Prezes ZMPD
- Jonathan Knott** – Ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce
- Justyna Skrzydło** – Wiceminister Infrastruktury
- Bogdan Rzońca** – Przewodniczący Komisji Infrastruktury Sejmu RP
- Bogusław Liberadzki** – Wiceprzewodniczący Parlamentu Europejskiego

### PANEL I. Brexit – obawy i zagrożenia dla branży transportu i logistyki

- Profesor Wojciech Paprocki** – Szkoła Główna Handlowa (SGH) - moderator
- Paul O’Sullivan** – Zastępca Dyrektora ds. Dróg, Departament Transportu, WB
  - Elżbieta Łukacijewska** – poseł do Parlamentu Europejskiego - PL
  - Duncan Buchanan** – Dyrektor, Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych (RHA) - WB
  - Marek Tarczyński** – Przewodniczący Rady, Polska Izba Spedycji i Logistyki (PISIL) - PL
  - Isabelle Maitre** – Szefowa Stałego Przedstawicielstwa przy Unii Europejskiej, Krajowa Federacja Przewoźników (FNTR) - FR
  - Joanna Popiołek** – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD) - PL
  - Barbara Edelmuller-Generaux** – współwłaściciel firmy transportowej realizującej przewozy do Wielkiej Brytanii (BATIM Transport Międzynarodowy i Spedycja Sp. j.) - PL

### PANEL II. Brexit – możliwe scenariusze dla branży transportu i logistyki

- Matthias Maedge** – Delegat Generalny IRU w Brukseli - moderator
- Kosma Tadeusz Złotowski** – poseł do Parlamentu Europejskiego - PL
  - Tomasz Michalak** – Attaché ds. celnych , Stałe Przedstawicielstwo RP przy Unii Europejskiej - PL
  - Bogdan Oleksiak** – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury - PL
  - Arthur van Dijk** – Prezes, Transport i Logistyka Holandia (TLN) - NL
  - Pauline Bastidon** – Szefowa ds. Polityki europejskiej, Stowarzyszenie Transportu Towarowego (FTA) - WB
  - Roxana Ilie** – Sprawy wewnętrzne i zewnętrzne, Narodowa Unia Przewoźników Drogowych Rumunii (UNTRR)
  - Martin Johnson** – Zastępca Dyrektora ds. Transportu, Energii i Środowiska, Department ds. Wyjścia z UE - WB
  - Karen Wheeler** – Generalny Dyrektor Koordynacji Granic, ds. Podatków i Cei - WB

# Jan Buczek

Prezes ZMPD / ZMPD President

W czerwcu 2016 roku w referendum Brytyjczycy zdecydowali o wystąpieniu z Unii Europejskiej. Brytyjski rząd już w marcu 2017 roku ogłosił zastosowanie artykułu 50 Traktatu Unii Europejskiej, zatem wyjście Wielkiej Brytanii z UE stało się oczywistym dla wszystkich faktem.

Jedyną kwestią, która nam wszystkim spędza sen z powiek, są warunki rozstania. Niedawno rozstrzygnięto sprawy o zasadniczym znaczeniu: budżetu, bo pamiętajmy, że Wielka Brytania jest jednym z największych płatników do unijnej kasy; praw obywateli UE w Wielkiej Brytanii oraz obywateli brytyjskich w UE; a także ruchu granicznego pomiędzy Irlandią i Wielką Brytanią.

Możemy oczekiwać, że teraz ruszą negocjacje dotyczące kolejnych spraw, w tym transportu drogowego. Dla naszej branży Brexit, obok Pakietu Mobilności, to zasadniczy problem. Obie kwestie i brak konkretów dotyczących zmiany reguł w najbliższej przyszłości niepokoją firmy transportowe. Niewiedza to największe zagrożenie dla biznesu. Dla przedsiębiorców perspektywa kilku lat to dosłownie chwila, stąd aktualne informacje są bardzo ważne, bo pozwalają świadomie wybrać: inwestować, czy wycofać się z rynku?

ZMPD reprezentuje dużą grupę przewoźników wykonujących transport między kontynentem a Wyspami. Aktywnie szukamy odpowiedzi na pytanie, co będzie z nami po Brexicie. Zorganizowaliśmy konferencję, aby poinformować o potrzebach i obawach branży, dotrzeć do decydentów polskich i europejskich oraz przygotować firmy transportowe na nadchodzące wyzwania.

In June 2016 referendum British citizens voted to leave the European Union. British government already decided in March 2017 to invoke article 50 of the Treaty on European Union, and so the United Kingdom exit from European Union is undisputable fact.

The most important question that makes us sleepless are conditions of withdrawal. Crucial issues of settlement of British contribution to EU budget, protecting rights of UE citizens in Britain and British citizens in the EU and border traffic between Ireland and Britain have been solved lately.

We can expect now that negotiations will cover more detailed issues, including road transport. For our industry Brexit, next to Mobility Package introduced by European Commission, is a crucial problem. Both issues and lack of information concerning new regulations disturb our companies. Ignorance is the biggest threat to business, uncertainty makes our future hazy. For us perspective of a few years is just like a short moment, and that is why precise and current information are of paramount importance as they found a basis for sound business decisions: to invest or to pull back?

ZMPD represents important group of road haulers specializing in transport between The Isles and the Continent. We actively look for an answer what will happen after Brexit. That is why we organized conference, as it is our intention to spread information about our needs and fears, to reach Polish and European politicians and to prepare road transport companies to face incoming challenges.

**T**here are 1200 Polish trucks entering United Kingdom every day. They carry each year over 9 million ton of goods. Polish transport companies won second place (behind Irish operators and ahead of Spanish) in bilateral traffic, while secured first place in third countries and cabotage transport.

**K**ażdego dnia do Wielkiej Brytanii wjeżdża 1200 polskich ciężarówek. Na ich pokładach przewożone jest rocznie 9 mln ton ładunków. Polscy przewoźnicy zajmują drugą pozycję w przewozach dwustronnych (za irlandzkimi, a przed hiszpańskimi) i pierwszą w przewozach z krajów trzecich i kabotażu.

## How Brexit could look like?



In a letter from 29 March 2017 British Prime Minister Theresa May assured President of the European Council Donald Tusk she expect her country to have a new and special partnership with the European Union. Prime Minister underlined Britain is leaving the European Union but not leaving Europe.

She noted that if Britain leave the European Union without agreement the default position is that both United Kingdom and European Union would have to trade on World Trade Organisation terms.

British government announced Great Britain withdrawal from customs union and single market but British officials did not tell what they choose instead. Chief UE negotiator Michel Barnier insisted that in this situation border checks between Northern Ireland and the Republic of Ireland are unavoidable. Both London and Brussels wished to avoid

W piśmie z 29 marca 2017 roku premier Wielkiej Brytanii Theresa May zapewniała przewodniczącego Rady Europejskiej Donalda Tuska, że ma nadzieję na specjalne stosunki z Unią Europejską już po wyjściu. Premier podkreślała, że Wielka Brytania wychodzi z Unii Europejskiej, ale nie opuszcza Europy.

Wspomniała jednocześnie, że jeśli nie uda się uzgodnić wszystkich szczegółów opuszczenia UE, wówczas wymiana gospodarcza będzie odbywała się na zasadach określonych przez Światową Organizację Handlu.

Jednocześnie rząd brytyjski ogłosił wyjście Wielkiej Brytanii z unii celnej oraz ze wspólnego rynku, ale nie określił, co wybiera w zamian. Główny negocjator UE Michel Barnier stwierdził, że przy takim założeniu kontrole na granicy brytyjsko-irlandzkiej są nie do uniknięcia, a tego z kolei chciano unik-

## Jak może wyglądać Brexit?

nać zarówno w Londynie, jak i w Brukseli. Sytuacja zatem jest bardzo niejasna.

Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk w liście skierowanym do uczestników konferencji wyraził pogląd, że wspólnym celem powinno być ukształtowanie przyszłych relacji w sposób gwarantujący zachowanie podstawowych, uniwersalnych swobód przepływu towarów, osób i usług. W tym kontekście szczególna rola przypada międzynarodowemu transportowi drogowemu.

Minister przypomniał, że wspólnie z partnerami ze Zjednoczonego Królestwa Polska oceniała protekcyjności rozwiązania przyjmowane przez niektóre państwa członkowskie UE jako wysoce ryzykowne dla konkurencyjności europejskiej gospodarki. Wyraził nadzieję, że to wspólne stanowisko zostanie utrzymane również podczas negocjacji dotyczących przyszłych relacji bilateralnych.

this very situation so it is unclear how future will look like.

Minister of Infrastructure Andrzej Adamczyk in a letter addressed to conference participants expressed belief that common goal is to shape future relations to preserve basic universal freedoms of movement of goods, people and services. In this context international road transport has particular role to play.

Minister reminded that together with partners from the United Kingdom Poland viewed protectionists solutions implemented by some UE member states as highly risky for the European Union economy competitiveness. Minister expressed hope that common position will be retained during future bilateral negotiations. Fundamental message is efficient international road transport.

# Andrzej Adamczyk

MINISTER OF INFRASTRUCTURE / MINISTER INFRASTRUKTURY



**Common goal is to shape future relations to preserve basic universal freedoms of movement of goods, people and services. In this context international road transport has particular role to play.**

**Wspólnym celem powinno być ukształtowanie przyszłych relacji w sposób gwarantujący zachowanie podstawowych, uniwersalnych swobód przepływu towarów, osób i usług. W tym kontekście szczególna rola przypada międzynarodowemu transportowi drogowemu.**

## British reassurance

During the conference British ambassador to Poland Jonathan Knott noticed that now both sides are about to start negotiations on implementation period the aim of which is to provide certainty for citizens and business.

Ambassador promised there is going to be one set of changes as the United Kingdom moves from the UE membership to the position outside EU. During this period access to the market will be on current regulations. – We are confident in the UK that in March we conclude negotiations on implementation period. Business will have much bigger degree of certainty – ambassador said.

Long term future relationships after 2021 should give greatest possible access to the markets. – We recognize that Brexit is a source of uncertainty in road haulage industry. I recognize this is very serious issue in Poland as there are 1200 Polish trucks entering Great Britain every day – ambassador noticed.

He promised Great Britain will have practical approach to regulations. – For us this is for interests of both sides to manage this future relationships and to look after customs

## Brytyjczycy uspokajają

Ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathan Knott. – Moment wdrażania będzie ograniczony w czasie. W tym okresie Wielka Brytania będzie nadal współpracować z UE zgodnie z unijnymi regulacjami prawnymi. Nasi koledzy w Brukseli są zgodni, że to powinno tak wyglądać – zapewnił ambasador. Przekonywał, że brytyjski rząd ufa, iż jest to umowa wykonalna i że zamknie negocjacje w marcu 2019 r.

Ambasador podkreślił, że jest świadom roli polskiego transportu drogowego i jego znaczenia na europejskim rynku. Podał dane: – Każdej doby na terytorium Wielkiej Brytanii wjeżdża 1200 polskich ciężarówek. Dodał, że celem rządu Jej Królewskiej Mości jest utrzymanie przewozów na obecnym poziomie, bez wprowadzenia pozwoleń, z obecnym systemem wzajemnego uznawania firm. – Naszym zdaniem od tego będą zależały nasze przyszłe stosunki. Dlatego Ministerstwo Transportu Wielkiej Brytanii współpracuje bardzo ściśle z Ministerstwem ds. Wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej oraz instytucjami zajmującymi się tym, aby wyeliminować wszelkie przeszkody w przyszłości przy przekraczaniu granicy między Unią Europejską i Zjednoczonym Królestwem – zapewnił am-

basador. – Mamy nadzieję, że rządy pozostałych dwudziestu siedmiu krajów UE będą miały podobne podejście do tego zagadnienia – dodał ambasador.

and border arrangements. Our goal is to keep road transport at the current level and to achieve this without permits. We very much hope that EU-27 governments will share your voice – ambassador added.



# Jonathan Knott

AMBASADOR WIELKIEJ BRYTANII W POLSCE / BRITISH AMBASSADOR TO POLAND

**Celem rządu Jej Królewskiej Mości jest utrzymanie przewozów na obecnym poziomie, bez wprowadzenia pozwoleń, z obecnym systemem wzajemnego uznawania firm.**

**Our goal is to keep road transport at the current level and to achieve this without permits. Great Britain will have practical approach to regulations. This is for the interests of both sides.**

# Bogdan Rzońca



CHAIRPERSON OF SEJM'S INFRASTRUCTURE COMMITTEE / PRZEWODNICZĄCY SEJMOWEJ KOMISJI INFRASTRUKTURY

***Sejm is very much interested in the Brexit issue. We have to prepare for the situation that will happen after 2019.***

***Sejm jest zainteresowany Brexitem. Musimy się dobrze przygotować do sytuacji, która nastąpi po 2019 roku.***

## A look from Parliament

Vice President of the European Parliament Bogusław Liberadzki admitted that all that is known is the date of British withdrawal from the EU. – There are economic negotiations ahead where market access rules will be defined – he noticed.

The outcome of negotiations depend on who is involved. – We want Brexit on partnership basis and transport sector must not be separated from the other topics of negotiations – underlined MEP and member of European Parliament's Transport and Tourism Committee Kosma Złotowski.

## Z punktu widzenia parlamentarzystów

Wiceprzewodniczący Parlamentu Europejskiego Bogusław Liberadzki przyznał, że wiemy jedynie kiedy Wielka Brytania przestanie być członkiem Unii Europejskiej. – Przed nami są negocjacje w sprawach gospodarczych, które zdefiniują reguły dostępu do rynku – zauważył.

Wynik negocjacji na temat Brexitu będzie zależał od tego, kto je prowadzi. – Chcemy Brexitu na zasadach partnerskich, a sektor transportowy nie może zostać oddzielony od innych tematów negocjacji – podkreślił poseł

Parlamentu Europejskiego oraz członek Komisji Transportu i Turystyki Kosma Złotowski.

Dodał, że scenariusz rozmów może przyjąć model wschodni lub zachodni. Zachodni może zakładać przyszłe relacje Wielkiej Brytanii z Unią Europejską na wzór Szwajcarii. – To jest maksimum tego, co da się osiągnąć, Londyn nie może spodziewać się niczego więcej w istniejącej atmosferze braku zaufania między Londynem i Brukselą – stwierdził poseł.

Dodał, że większość posłów (liberałowie, socjaliści) chce ukarać Wielką Brytanię za decyzję jej obywateli. – W ten sposób dochodzimy do scenariusza wschodniego, w którym

He added that he can see two possible scenarios of negotiations. Western one similar to Swiss model which is maximum London can expect in existing political atmosphere of mistrusts between London and Brussels. This is positive scenario for road transport industry though it will harm current business relations. – We can imagine that Brussels would opt for other, Eastern scenario. This is still possible as majority of MEPs from liberals and socialist still want to punish Great Britain for decision to leave. In extreme case it can lead to detailed negotiations which would be worst option for economy and road transport sector in particular. That is why we should avoid extreme solutions – appealed Złotowski.



# Bogusław Liberadzki

WICEPRZEWODNICZĄCY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO / VICE PRESIDENT OF THE EUROPEAN PARLIAMENT

***Wiemy jedynie kiedy Wielka Brytania przestanie być członkiem Unii Europejskiej. Przed nami są negocjacje w sprawach gospodarczych, które zdefiniują reguły dostępu do rynku.***

***We know little more than the date of British withdrawal from the EU. There are economic negotiations ahead where market access rules will be defined.***

# Elżbieta Łukacijewska



EUROPEAN PARLIAMENT'S TRANSPORT AND TOURISM COMMITTEE / POSEŁ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, CZŁONEK KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

**Transition period will last till 2021 and in this time there should be no changes. Great Britain should have the same regulations as the EU but will not take part in the EU bodies nor decisions taken by the EU.**

**Okres przejściowy potrwa do 2021 roku i w tym czasie nie powinno się nic zmieniać. Wielka Brytania powinna podlegać pod dorobek prawy UE, ale nie będzie uczestniczyła w pracach instytucji UE.**

More optimistic is MEP and member of European Parliament's Transport and Tourism Committee Elżbieta Łukacijewska. – We shall wait till negotiations are completed in fall this year. We hope for cooperation and understanding of chiefs of state forming European Council – Łukacijewska said.

A lot depend on Great Britain stance. – Looking at cooperation with British fellow members of Transport and Tourism Committee so far when it comes to cabotage or posting of workers I do hope we will find allies in British MEPs – Łukacijewska noted. – Artificial barriers

Zjednoczone Królestwo będzie traktowane jak państwo trzecie, bez żadnych przywilejów. Dlatego pierwszym celem jest uniknięcie skrajnych rozwiązań – zaapelował poseł.

Optymistycznie zapatruje się na przyszłość posłanka Parlamentu Europejskiego oraz członkini Komisji Transportu i Turystyki Elżbieta Łukacijewska. – Czekamy na zakończenie negocjacji, co powinno nastąpić jesienią tego roku. Liczymy na dobrą współpracę i zrozumienie szefów rządów tworzących Radę Europejską – stwierdziła.

Wiele zależy od Wielkiej Brytanii. – Patrząc na dotychczasową współpracę z brytyjskimi kolegami z Komisji Transportu i Turystyki, na których możemy liczyć, jeśli chodzi np. o kabotaż oraz delegowanie pracowników, mam nadzieję, że w brytyjskich postach znajdziemy sprzymierzeńców – przypuszcza posłanka. – Nie można wprowadzać sztucznych barier – podkreśliła posłanka.

Dodała, że okres przejściowy potrwa do 2021 roku i w tym czasie nie powinno się nic zmieniać. Wielka Brytania powinna podlegać pod dorobek prawny UE, ale nie będzie uczestniczyła w pracach jej instytucji i decyzjach podejmowanych w UE.

Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Bogdan Rzońca podkreślił, że Sejm jest zainteresowany Brexitem. – Konferencja pomoże nam dobrze zrozumieć i przygotować się do sytuacji, która nastąpi po 2019 roku. Jak mawia stare rzymskie powiedzenie: nawet najlepsze wiatry nie pomogą tym żeglarzom, którzy nie wiedzą dokąd płynąć. Gdy dowiemy się, w którym kierunku chce popłynąć Komisja Europejska i Wielka Brytania, będziemy razem żeglować i razem robić interesy – zakończył.

ers must not be put in place - she underlined.

Łukacijewska also noted that transition period will last till 2021 and in this time there should be no changes. Great Britain should have same regulations as the EU but will not take part in EU bodies nor decisions taken by the EU.

President of Sejm's Infrastructure Commission Bogdan Rzońca stressed that Sejm is very much interested in the Brexit issue and situation around it. – The conference will help to understand and to prepare for the situation that will happen after 2019. As an old Roman proverb says: even the best winds will not help sailors who do not know where to sail. When we learn in which direction European Commission and the United Kingdom want to navigate we will sail and make business together – concluded Rzońca.

## Kosma Złotowski

POSEŁ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, CZŁONEK KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI / EUROPEAN PARLIAMENT'S TRANSPORT AND TOURISM COMMITTEE

**Chcemy Brexitu na zasadach partnerskich, a sektor transportowy nie może zostać oddzielony od innych tematów negocjacji.**

**We want Brexit on partnership basis and transport sector must not be separated from other topics of negotiations.**

## What are we afraid of



**Z**MPD President Jan Buczek is convinced that customs administration and business should concentrate on the worst possible scenario. – We should presume that goods will have to be cleared by customs, that documents will not be complete and the whole process will last much longer than current 6 seconds. It could even extend to few hours and the trucks will have to be sidelined. Infrastructure on both sides of the Channel is not ready for such a scenario – noted President Buczek.

Brexit already happens, as there was visible drop in number of migrants between the United Kingdom and the EU – indicated Warsaw School of Economics professor Wojciech Paprocki.

Brexit creates three main problems for road transport industry:

**P**rezes ZMPD Jan Buczek uważa, że przygotowując się do Brexitu administracje państw oraz przedsiębiorcy powinni skupić się na najczarniejszym scenariuszu. – Należy założyć, że towar obłożony będzie cłem, że zabraknie dokumentów, a odprawa nie będzie trwała 6 sekund jak do tej pory, lecz może nawet kilka godzin i ciężarówkę trzeba będzie gdzieś odstawić – opisał prezes ZMPD. Na taki scenariusz brakuje infrastruktury po obu stronach. – Podpisanie porozumienia to dopiero początek wielkich kłopotów – ostrzegł prezes ZMPD.

Brexit z punktu widzenia gospodarczego już ma miejsce, zauważył prof. Wojciech Paprocki z SGH i wskazał, że w 2017 roku migracje pomiędzy Wielką Brytanią i UE były mniej liczne niż w latach poprzednich.

Brexit stwarza dla branży transportu samochodowego trzy zasadnicze problemy, dotyczące:

## Czego się obawiamy

- procedur i kontroli celnych,
- zasad odprawy granicznej kierowców,
- dostępu do rynku.

### Procedury celne

Posłanka Elżbieta Łukacijewska stwierdziła, że opuszczenie unii celnej przez Zjednoczone Królestwo zrodzi wiele nowych procedur, co wydłuży odprawy. Dodatkowe dwie minuty czekania na granicy zwiększają kolejki o 27 km. Minuta postoju to 1 funt kosztów dla firmy transportowej.

Zastępca dyrektora ds. dróg w brytyjskim Departamencie Transportu Paul O'Sullivan zapewnił polskich przewoźników, że ich rola jest dostrzegana. Polskie przedsiębiorstwa transportowe przewożą rocznie na Wyspy 9 mln ton ładunków. – Jesteśmy zainteresowani zawarciem odpowiednich umów doty-

- Custom control procedures,
- Driver's passport clearance,
- Access to the market.

### Custom control procedures

MEP Elżbieta Łukacijewska warned that EU abandonment by the United Kingdom will bring myriad of new procedures, complicating border crossing. Every additional two minutes per truck in procedures will grow the line of trucks by 27 km. A minute of idle stay is one pound of costs for the hauler.

Deputy Director for Roads EU Exit, Department of Transport Paul O'Sullivan assured that British recognized vital role of transport sector plays in Britain. Polish road transport industry moved 9 million tons of goods to Britain in 2015. There are more Polish lorries going to the UK than British. – We want

# Jan Buczek



PRESIDENT of ZMPD / PREZES ZMPD

***We should concentrate on the worst possible scenario and presume that goods will have to be cleared by customs, that documents will not be complete and the whole process will last much longer than current 6 seconds.***

to avoid or minimize border delays and any future systems like new procedures that restrict transport. Restrictions would be very burdensome for both sides. UK remains open to business. We share a goal of road transport working seamlessly after Britain leaves the EU. We are aiming for deep and special partnership. How we achieve this goals is a matter of negotiations – explained O’Sullivan.

There will be questions on regulatory alignments. O’Sullivan noted that leaving EU

***Przygotowując się do Brexitu należy się skupić się na najczarniejszym scenariuszu, w którym towar będzie obłożony cłem, zabraknie dokumentów, a odprawa nie będzie trwała 6 sekund jak do tej pory, lecz może nawet kilka godzin.***

czących przewozów pomiędzy Wielką Brytanią i członkami EU. Mamy także świadomość zagrożenia powstania opóźnień na granicach z powodu procedur. Mamy wspólne cele, aby zagwarantować płynność funkcjonowania transportu, zminimalizować opóźnienia na granicach, uprościć kontrole dokumentów, aby wszystko zajmowało jak najmniej czasu. Szukamy partnerskich stosunków. Jak je osiągnąć – to zależy od negocjacji. Potrzebujemy centralnych uzgodnień, aby zapewnić niezakłócony ruch pomiędzy Wielką Brytanią a UE. Myślę, że dalsze formalizowanie proce-

su dostępu do rynku będzie działało na niekorzyść transportu. Wielka Brytania w pełni uwzględnia dotychczas zawarte umowy i będziemy nadal wierni tym uwarunkowaniom – podkreślił zastępca dyrektora ds. Dróg Departamentu Transportu.

Podobnie liberalne podejście zaprezentował dyrektor brytyjskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych RHA Duncan Buchanan. – W procesie wyjścia widzimy 3 główne problemy dla przewoźników: dostęp do pracowników, wprowadzenie cła i dostęp do rynku oraz do zawodu – wyliczył Buchanan.

Przyznał, że najtrudniejszą kwestią jest wprowadzenie ceł. Procedury powinny być tak proste, jak to tylko możliwe. Ważne, aby przejazdy przez porty promowe były tak szybkie jak do tej pory. – Inaczej czeka nas katastrofa – przyznał zastępca dyrektora RHA. – Dokumentacja, która teraz nie musi być dokładna, w przyszłości zyska na znaczeniu. Musi być precyzyjna i ta zmiana już powinna się zacząć, aby jakość dokumentacji (choćby opis towaru) poprawiła się – zauważył Buchanan.

Także przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński uważa, że kwestie celne będą największym wyzwaniem.

doesn’t mean Britain will fall out of transport regulatory framework. There are number of international agreement the UK is signatory like ECMT. – The more we share discussions the more we help the negotiations. UK remains open for business and we look forward to work close with the EU on getting the best for the all parties involved – assured Deputy Director for Roads EU Exit.

Three key concerns for British road transport industry outlined RHA Director Duncan Buchanan. The most important questions are: labor, customs and access to the market.

There will be customs control after Brexit. – In customs procedures we need as much simplicity as is possible to achieve. Because of the very legal nature of things it will be difficult to keep the flow of goods through our ports, especially ro-ro ports. It is important to improve quality of paperwork, as currently it is pretty lax. In the future it will be much more demanding and it is important to start to work now to prepare. Work with drivers, forwarders and customers.

Chairman of Polish International Freight Forwarders Association Marek Tarczyński regards duty issues as the most important aspects of Brexit not only for transport industry

# Marek Tarczyński

PRZEWODNICZĄCY RADY POLSKIEJ IZBY SPEDYCJI I LOGISTYKI / CHAIRMAN OF POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

***Komplikacje z odprawami celnymi oraz napady nielegalnych imigrantów na ciężarówki mogą sprawić, że transport morski stanie się doskonałym rozwiązaniem.***

***Border delays and migrants assaults on trucks may cause short sea shipping to become attractive option for freight forwarders.***

but for forwarders as well. – European logistic business regards Brexit as regress – noted Tarczyński. PIFFA is worried by protracting negotiations on goods exchange regulations. – If politicians are to conclude talks in the autumn, there could be no time for authorities nor business to prepare – said Chairman.

He admitted he has no worry about Polish customs system as it is already developed enough to cope with additional flow of documents for goods exchanged with the United Kingdom. – Border delays and migrants assaults on trucks may cause short sea shipping to become attractive option for freight forwarders – expected Tarczyński.

Head of the FNTR Permanent Delegation to the European Union Isabelle Maitre is also concerned with custom matters. – Currently 8 thousand trucks enter the UK every day. Our companies did not practice with customs checks since 1993 – alarmed Maitre. To FNTR is not clear how customs authorities could cope with eight thousand trucks per day if there are no personnel and administration urgently needs more infrastructure to custom clear the trucks. – We have to teach our employees customs procedures. Custom offices will have to quickly employ new personnel and there is a risk that because all happens in a hurry qualifications of the newly employed officers will not be as high as those already on the payroll – noticed Maitre.

Deputy Director Transport Department ZMPD Joanna Popiołek reminded about other controls like veterinary, phytosanitary as well as safety procedures and security information exchange. – We are interested in transit and have a lot of doubts with the transition of the United Kingdom from T1/T2 procedure that is Common Transit Procedure to the status of contracting party of this Convention. This will be difficult process and it is in the interest of European Commission to retain T1 and T2 procedures as a workable tool in transit with the United Kingdom. Yet ratification could be a time consuming process because there are 27 governments to ratify a new member. We are not sure that

niem i to nie tylko dla przewoźników, ale i dla spedytorów. – Dla logistyki w ujęciu europejskim traktujemy Brexit jako regres – ocenił zmiany Tarczyński. Przyznał, że PISiL martwią przedłużające się negocjacje w aspekcie celnym. – Jeżeli negocjacje zakończą się jesienią, może zabraknąć czasu na przygotowanie służb celnych i branży do odpraw – niepokoił się przewodniczący PISiL.

Tarczyński przyznał, że nie ma obaw o funkcjonowanie systemu celnego po stronie polskiej. – Nasz system jest na tyle rozbudowany, że udźwignie dodatkowe obowiązki związane z wymianą brytyjską. Natomiast komplikacje z odprawami celnymi oraz napady nielegalnych imigrantów na ciężarówki mogą sprawić, że transport morski stanie się doskonałym rozwiązaniem – przypuścił Tarczyński.

Przewoźnicy francuscy również obawiają się odpraw celnych. Szefowa stałego przedstawicielstwa przy UE Krajowej Francuskiej Federacji Przewoźników FNTR Isabelle Maitre przyznała, że ich największa obawa dotyczy kontroli celnych. – Nasze firmy nie spotykały się z kontrolą celną od 1993 roku – przypomina. Zastanawiała się, jak poradzić sobie z ośmioma tysiącami ciężarówek dziennie, gdy administracja sygnalizuje brak celników i potrzebę wzniesienia nowych obiektów do clenia ciężarówek. – Musimy podnieść kwalifikacje pracowników transportu, aby poradzić sobie z procedurami celnymi. Urzędy celne będą musiały szybko zatrudnić nowych funkcjonariuszy, możliwe, że bez kwalifikacji, bo zmusza do tego pośpiech – zauważyła Maitre.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu w ZMPD Joanna Popiołek wskazała, że nie można zapominać o formalnościach sanitarnych, weterynaryjnych, wymianie informacji dotyczących bezpieczeństwa. – Nas interesuje tranzyt i tu mamy wątpliwości związane z przejściem Wielkiej Brytanii z użytkownika procedury T1/T2, czyli Wspólnej Procedury Tranzytowej, do statusu państwa umawiającej się strony konwencji WPT. Jest to trudny proces, a w interesie KE jest, aby reżim T1 i T2 funkcjonował w kontaktach z Wielką Bry-

## Paul O'Sullivan



ZASTĘPCA DYREKTORA DS. DRÓG, BRYTYJSKI DEPARTAMENT TRANSPORTU / DEPUTY DIRECTOR FOR ROADS EU EXIT, DEPARTMENT OF TRANSPORT

***Mamy wspólne cele, aby zagwarantować płynność funkcjonowania transportu, zminimalizować opóźnienia na granicach, uprościć kontrole dokumentów, aby wszystko zajmowało jak najmniej czasu.***

***We want to avoid or minimize border delays and any future systems like new procedures that restrict transport. UK remains open to business. We share a goal of road transport working seamlessly after Britain leaves the EU.***

tanią. Jednak ratyfikacja może być czasochłonna, ponieważ muszą jej dokonać rządy 27 krajów. Nie wiadomo, czy wystarczą 2 lata okresu przejściowego – zastanawiała się Popiołek.

Z powyższego pojawia się kolejna wątpliwość: w jakim reżimie celnym mają jechać polscy przewoźnicy? Popiołek uważa, że nie jest wykluczone, że takim rozwiązaniem okaże się karnet TIR. Wielka Brytania jest stroną Konwencji TIR od 1982 roku. – Chciałabym, aby negocjatorzy mieli na uwadze, że potrzebujemy systemu tranzytowego – zaapelowa-

two years transition period will be enough – ponders Popiołek.

Above mentioned questions arose another issue which transit procedure Polish carriers should use? One cannot exclude that this will be a TIR carnet. Great Britain is a contracting party to TIR Convention since 1982. – I wish negotiators took into considerations we will need transit system – appealed Deputy Director Transport Department ZMPD.

This view is shared by representative of Customs Department Ministry of Finance Tadeusz

# Joanna Popiołek



DEPUTY DIRECTOR, TRANSPORT DEPARTMENT, ZMPD / ZASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMENTU TRANSPORTU W ZMPD

**Swiss model seems to be perfect as we do not want any permits. In other case road transport companies moving out of British market will flood other European countries, making discussions about Mobility Package much more difficult.**

**Nie chcemy zezwoleń i korzystny byłby model szwajcarski. Przesunięcie przewoźników z rynku brytyjskiego na inne utrudni dyskusje o Pakiecie Mobilności. Politycy muszą mieć świadomość, że wymiana handlowa sama się nie zrealizuje.**

Senda. – National Revenue Administration is aware of Brexit problem and we are going to set up in London in 2019 customs attaché to help Polish entrepreneurs – signaled Senda.

Industry representative and joint owner of Batim International Transport and Forwarding Company Barbara Edelmuller-Generaux assured that she will align to the administration requests yet first she must know what are they. – We serve British market for 22 years

ła zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD.

Podobnie ocenił sytuację Tadeusz Senda z Departamentu Cel Ministerstwa Finansów. –Krajowa Administracja Skarbowa dostrzega problem Brexitu i dlatego w Londynie ustanawiamy od 2019 roku stanowisko attache celnego dla polskich przedsiębiorców – zasygnalizował Senda.

Przedstawicielka branży Barbara Edelmuller-Generaux, współwłaścicielka firmy przewozowej Batim Transport Międzynarodowy i Spedycja zapewniła, że jej przedsiębiorstwo dostosuje się do wymogów, musi jednak wiedzieć jakie one są.

– Jeździmy do Wielkiej Brytanii od dwudziestu dwóch lat i podlegaliśmy różnym procedurom. Musimy brać pod uwagę także kwestie bezpieczeństwa związane z opóźnieniem odpraw w porcie. Chodzi o napady imigrantów lub zorganizowanych grup przestępczych na nasze ciężarówki – zauważyła.

## Zasady odpraw granicznych kierowców

Kolejnym problemem, który trapi przewoźników, są zasady odpraw granicznych kierowców. Joanna Popiołek przyznała, że obecne formalności związane z przekraczaniem granicy są proste. Jednak w przypadku kierowców spoza UE, których w polskich przedsiębiorstwach przybywa, pojawiają się trudności w otrzymaniu wizy. – Wiemy, ile wymaga to zabiegów, dlatego nie chcemy wiz ani ograniczeń czasu przebywania kierowcy na terytorium Wielkiej Brytanii – zaapelowała Popiołek.

and saw different procedures. We have to take into account security issues that are the result of port delays. I mean immigrant or organized crime attacks – mentioned Batim owner.

## Rules of driver clearance procedures

Next problem road industry face are rules of driver clearance. For now they are very simple, in fact there are no formalities. But in a case of drivers from outside the EU which are more and more numerous in Polish transport companies, there are difficulties in obtaining visas. – We know how cumbersome the process is and that is why we do not want any visas nor time limits for foreign drivers in Great Britain – appealed Popiołek.

Her view was shared with Barbara Edelmuller-Generaux. She stressed that many goods require quick delivery (perishable products, assembly line components, air cargo trucked service) so swift driver clearance is of high importance for smooth flow of traffic.

Buchanan reminded about RHA pleas to British government to give industry access to the labor. It is vital that the UK maintain mutual recognition of qualifications. British indus-

# Isabelle Maitre

SZEFOWA STAŁEGO PRZEDSTAWICIELSTWA PRZY UE KRAJOWEJ FRANCUSKIEJ FEDERACJI PRZWOŹNIKÓW FNTR / HEAD OF THE FNTR PERMANENT DELEGATION TO THE EUROPEAN UNION

**Musimy podnieść kwalifikacje pracowników transportu, aby poradzi sobie z procedurami celnymi. Urzędy celne będą musiały szybko zatrudnić nowych funkcjonariuszy.**

**We have to teach our employees customs procedures. Custom offices will have to quickly employ new personnel hopefully with qualifications as high as those already on the payroll.**

try needs access to manpower. – We request government to allow free movement of labor. We have thousands of Polish drivers and from all over Europe working in the UK and they rely on certificate of competence. It is important that after the EU exit recognition of this qualification is maintained – underlined RHA Director.

Head of the FNTR Permanent Delegation to the EU admitted that social questions are important. She pointed at driving time regulations mutual recognition of qualifications. – Continuity of similar social conditions will make operation of haulers much easier. Transition period should be urgently defined because our businesses need certainty. Transition period of at least 2 years plus 3 is essential. We should avoid of successive regimes, companies can adopted once, not repetitively – Maitre said.

### Access to the market

Popiółek admits that Poland has a high stake in Brexit negotiations. – We would like to retain open access to the British market. – For us Swiss model seems to be perfect as we do not want any permits – noticed Popiółek.

She warned that in other case road transport companies moving out of British market will flood other European countries, making discussions about Mobility Package much more difficult. – Politicians had to be aware that international goods exchange will not execute itself – underlined Deputy Director ZMPD.

Liberal stance also has shown RHA representative. He expressed belief that the simplest solution would be for British international haulers to observe UE rules. He noted that mutual recognition of licenses is also of importance.

Head of the FNTR Permanent Delegation to the EU pondered what rules could regulate access to the market. – ECMT multilateral quota guarantee market access but doesn't

Podobne spostrzeżenie miała Barbara Edelmuller-Generaux, która przypomniała, że wiele towarów wymaga szybkiej dostawy (produkty łatwopsujące się, części na linię montażową, towary z listem lotniczym), dlatego powinna być zapewniona szybka odprawa kierowcy, aby ruch samochodów odbywał się płynnie.

Buchanan wspomniał o apelach RHA do brytyjskiego rządu. – Popieramy wzajemne uznawanie kwalifikacji po wyjściu Zjednoczonego Królestwa z UE. Mamy tysiące polskich i zagranicznych kierowców pracujących w przewozach krajowych i zagranicznych i ważne jest podtrzymanie uznawania tych kwalifikacji – podkreślił. Dodał, że pracownicy także mają prawo (jak każdy obywatel) do wyboru obywatelstwa.

Szefowa stałego przedstawicielstwa FNTR przy UE przyznała, że kwestie socjalne są istotne. Chodzi np. o czas pracy kierowców, wzajemne uznawanie kwalifikacji. – Ważne jest takie samo we wszystkich państwach rozumienie sprawy. Do tego dobrze byłoby wydłużyć okres przejściowy w formule 2 plus 3 lata – podkreśliła Maitre.

### Dostęp do rynku

Popiółek nie ukrywała, że interes Polski w tych negocjacjach jest bardzo duży. – Wysoka pozycja rodzi obawy, bo chcielibyśmy, aby dostęp do brytyjskiego rynku był maksymalnie uproszczony. Nie chcemy zezwoleń i korzystny byłby model szwajcarski – stwierdziła Popiółek. Ostrzegła, że przesunięcie przewoźników z rynku brytyjskiego na inne utrudni dyskusję o Pakiecie Mobilności. – Politycy muszą mieć świadomość, że wymiana handlowa sama się nie zrealizuje – podkreśliła zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD.

Liberalne stanowisko prezentował także zastępca dyrektora brytyjskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych. Buchanan stwierdził, że dla przyszłości branży ważne jest wzajemne uznawanie kwalifika-

## Duncan Buchanan



DYREKTOR BRYTYJSKIEGO STOWARZYSZENIA PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH RHA / DIRECTOR, ROAD HAULAGE ASSOCIATION LTD (RHA)

***Kwestia włączenia kabotażu nie ma dużego znaczenia. Na promach jest więcej polskich niż brytyjskich samochodów, ale nikt nie powinien szukać przewagi. Ważna jest wzajemność. Takie podejście jest najprostsze.***

cji na dotychczasowych zasadach, podobnie jak wzajemne uznawanie licencji przewoźników.

- Nie chcemy odrębnego systemu zezwoleń. To system z XIX wieku, biurokratyczny i kosztowny. Dostęp do rynku i zawodu powinien być regulowany tylko po to, aby zapewnić bezpieczeństwo i jednakowe standardy, a nie utrudniać życie konkurencji – podkreślił Buchanan.

***Mutual recognition of licenses is also of importance. Whether it include cabotage is less of importance for us. We would not welcome separate permit system. It smacks XIX century solution.***

permit cabotage. If cabotage is not allowed this is a problem for French haulers – noted Maitre.

– Whether it include cabotage is less of importance for us. Arrangement similar to Swiss is good. We should not seeking advantage, we should seek mutuality. We would not welcome separate permit system. It smacks XIX century solution. We need modern solution not going back to bureaucracy – underlined Buchanan.

# Jak rozwiązać problem Brexitu?

## How to solve Brexit problem?

**B**order and custom forces should process a truck every 6 seconds in order to keep uninterrupted flow of traffic between the United Kingdom and the EU after 2021. Number of customs declarations received by British authorities will grow from present 50 million to 250 million, and it can quickly grow even more because of growing popularity of e-commerce.

**S**łużby celne i graniczne powinny odprawiać ciężarówkę co 6 sekund, aby utrzymać niezakłócony przepływ towarów pomiędzy Zjednoczonym Królestwem i Unią Europejską po 2021 roku. Liczba deklaracji celnych składanych w Wielkiej Brytanii wzrośnie z obecnych 50 mln rocznie do 250 mln, a może ona szybko zwiększyć się na skutek rosnącego e-handlu.

# BR EXIT

**Konsekwencje  
dla transportu  
drogowego**

**KONFERENCJA**

## How to solve Brexit problem?



RU General Delegate to Brussels Matthias Maedge reminded that guidelines on the framework for future relationships between the United Kingdom and the European Union will be revealed on 23 March 2018.

Withdrawal Agreement should be ready by October 2018. Member countries parliaments will have six months to consent and ratify Withdrawal Agreement. – Road transport is addressed as a priority in the guidelines. The check list is already being prepared with concrete measures for seamless road transport operation after Brexit – added Maedge.

Till December 2020 the United Kingdom will remain part of customs union and single market. After that date custom declarations will be introduced and with them custom clearance procedures will be held. IRU appealed

Delegat generalny IRU w Brukseli Matthias Maedge przypomniał, że publikacja wytycznych dla Brexitu przewidziana jest na 23 marca 2018 roku. Do października 2018 roku ma być gotowe Porozumienie Wyjściowe dla Wielkiej Brytanii.

Następnie parlamenty krajów unijnych będą miały pół roku na ratyfikację Porozumienia Wyjściowego. – Transport drogowy został określony jako priorytetowy w wytycznych dla negocjacji. Powstała lista spraw do omówienia, przygotowane są konkretne propozycje rozwiązań dla zapewnienia płynnego przekraczania granicy – opisał założenia Maedge.

Do grudnia 2020 roku Zjednoczone Królestwo pozostanie członkiem unii celnej i wspólnego rynku. Po tej dacie stosowane będą deklaracje celne i w ślad za nimi zostaną się kontrole. IRU postuluje więc odpo-

## Jak rozwiązać problem Brexitu?

wiednio długi okres przejściowy, umożliwiający przedsiębiorcom dostosowanie się do nowej sytuacji.

### Cło – możliwe scenariusze

Szefowa ds. Polityki Europejskiej w Stowarzyszeniu Transportu Towarowego (FTA) w Wielkiej Brytanii Pauline Bastidon podkreśliła skalę wyzwań. – Jeżeli odprawa pochłonie dodatkowe 2 minuty na ciężarówkę, to na granicy utworzy się 27-kilometrowa kolejka. Przez Calais przeprawia się 4 mln samochodów z najróżniejszymi ładunkami. Przewożymy leki o bardzo krótkim terminie przydatności, towary niebezpieczne, więc wydłużenie czasu transportu drogowego sprawi, że stanie się on kompletnie nieprzewidywalny, a zatem niewiarygodny i przez to bezużyteczny – podkreśliła Bastidon.

for transition period for everyone to prepare for new requirements.

### Customs – possible scenarios

Head of European Policy & Head of FTA Brussels Office Pauline Bastidon signaled that there are high stakes and the only thing we know is the date of exit. – If single truck border clearance will last extra 2 minutes then vehicles will form 27 km long que. There are 4 million trucks moving through Calais. Our members forward different loads: from nuclear medicines treating cancer that have to get to the patient very quickly to dangerous goods and Just-In-Time supply chains components. Any delays are not just question of making transport longer, but delays make transport unreliable and in fact useless – noted Bastidon.

# Matthias Maedge



IRU GENERAL DELEGATE TO BRUSSELS / DELEGAT GENERALNY IRU W BRUKSELI

**Road transport is addressed as a priority in the guidelines. The check list is already being prepared with concrete measures for seamless road transport operation after Brexit.**

That is why transport industry points out at Norway model or Swiss, though implementation will be time consuming as there are more than hundred agreements between Swiss and the European Union.

Customs Representative to the EU and WCO, Permanent Representation of Republic of Poland to the EU Tomasz Michalak reminded that template for future relationship between the UK and the EU can be agreement with Ukraine. This is one of the latest legal instruments created by the EU. – Quite new are also EU agreements with Canada and Japan – mentioned Michalak.

**Transport drogowy jest priorytetowy w wytycznych dla negocjacji. Powstała lista spraw do omówienia, przygotowane są propozycje rozwiązań dla zapewnienia płynnego przekraczania granicy.**

Dlatego branża transportowa uważa, że godny naśladowania jest model norweski. Interesujący jest także model szwajcarski, choć jego implementacja będzie wymagała sporo pracy. Szwajcaria i UE mają sto porozumień.

Attaché ds. celnych w Stałym Przedstawicielstwie RP przy Unii Europejskiej Tomasz Michalak wskazuje, że wzorem dla przyszłych stosunków Wielka Brytania – Unia Europejska może być także umowa UE z Ukrainą. – To jeden z najnowszych instrumentów prawnych stworzonych przez UE. Podobnie nowe są umowy z Kanadą i Japonią – wymienił Michalak.



# Tomasz Michalak

ATTACHÉ DS. CELNYCH W STAŁYM PRZEDSTAWICIELSTWIE RP PRZY UNII EUROPEJSKIEJ / CUSTOMS REPRESENTATIVE TO THE EU AND WCO, PERMANENT REPRESENTATION OF REPUBLIC OF POLAND TO THE EU

**Rozwiązaniem problemu przepustowości przejść granicznych jest cyfryzacja procesu i procedur. NCTS umożliwia kontrole wewnątrz kraju.**

Przypomniał, że przy kanale La Manche nie ma miejsca na infrastrukturę. – Rozwiązaniem może być tylko cyfryzacja procesu i procedur – stwierdził Michalak. Wskazał przy tym na NCTS, czyli Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy (New Computerized Transit System), który służy do obsługi procedury tranzytu w ramach Wspólnej Procedury Tranzytu i umożliwia kontrole wewnątrz kraju. Rozwiązaniem na przyszłość jest też procedura upoważnionego przedsiębiorcy (AEO).

Prezes Buczek dodał, że system TIR jest w zasięgu małych firm, z których składa się sektor transportu. – Jesteśmy gotowi do wdrożenia

**New Computerized Transit System which is part of the Common Transit Procedure transit system and allows checks in hinterland can be solution to the Brexit problem.**

He reminded that there is no space around ports of Calais and Dover. – Digitalization is the only solution – assured Michalak. He pointed out at the NCTS New Computerized Transit System which is part of the Common Transit Procedure transit system holds some promise and allows checks in hinterland. Some potential in the future also has Authorised Economic Operator procedure.

President Buczek added TIR carnet is within a reach of a small companies that create bulk of road transport industry. – We are ready to introduce electronic version of TIR carnet yet administration resistance, the UN do not allow us to do so – reminded ZMPD President.

# Karen Wheeler



DIRECTOR GENERAL FOR BORDER CO-ORDINATION AT HM REVENUE AND CUSTOMS / GENERALNY DYREKTOR DS. KOORDYNACJI GRANIC, URZĄD PODATKÓW I CŁ W WIELKIEJ BRYTANII

***There are 50 million customs declarations every year. After Brexit there is going to be additional 200 million customs declaration. Our systems will cope with the task.***

Director General for Border Co-ordination at HM Revenue and Customs Karen Wheeler admitted there are 50 million customs declarations every year collected at container ports. After Brexit there is going to be additional 200 million customs declaration at ro-ro ports. – We plan to process them electronically in a fully automatic way. We are already prepare for this together with custom administrations of other member states. Our systems will cope with the task – assured Wheeler.

She added the United Kingdom will become contracting party to Common Transit Pro-

***System elektroniczny używany przez brytyjskie władze celne podoła wyzwaniu. Deklaracji celnych jest 50 mln głównie w portach kontenerowych, a przybędzie ich 200 mln.***

elektronicznej formy, ale opór administracji, ONZ, nie pozwala nam na to – przypomniał prezes ZMPD.

Generalny dyrektor ds. Koordynacji Granic w Urzędzie ds. Podatków i Cł Karen Wheeler stwierdziła, że deklaracji celnych jest 50 mln, głównie w portach kontenerowych, a wraz z objęciem obowiązkiem składania deklaracji w ruchu promowym przybędzie ich 200 mln. – Chcemy przetwarzać je tylko elektronicznie, całkowicie automatycznie. Już się do tego przygotowujemy we współpracy z portami innych państw członkowskich – zapewniła Wheeler.



# Jan Buczek

PREZES ZMPD / ZMPD PRESIDENT

***System TIR jest w zasięgu małych firm, z których składa się sektor transportu. Jesteśmy gotowi do wdrożenia elektronicznej formy, ale opór administracji, ONZ, nie pozwala nam na to.***

Dodała, że Wielka Brytania zostanie członkiem konwencji Wspólnej Procedury Tranzytowej, aby odprawiać ładunki wewnątrz kraju i unikać zatłoczenia w portach. – Uważamy, że nawet przy najgorszym scenariuszu utrzymamy niezakłócony przepływ ładunków. Nie wiemy, jak długi będzie okres przejściowy, musimy planować, że go nie będzie i to jest najczarniejszy scenariusz – stwierdziła Wheeler.

Prezes stowarzyszenia Transport i Logistyka Holandia Arthur van Dijk podkreślił, że holenderskie urzędy już teraz przerabiają 200 mln deklaracji celnych rocznie, a wkrótce na skutek rozwoju e-handlu będzie

***TIR system is within a reach of small companies that transport industry is made of. We are ready to introduce electronic version of TIR carnet yet administration resistance, the UN do not allow us to do so.***

cedure Convention in order to custom clear goods in hinterland and avoid congestion in ports. – We think that even in the worst case scenario we will be able to keep uninterrupted flow of goods through our ports. We do not know how long transition period will be, we have to plan as there is none and this is the worst case – Wheeler said.

President of Dutch TLN Arthur van Dijk underlined Dutch custom administration already has 200 million customs declaration annually, and soon the number will grow to 300 million because of e-commerce. After Brexit the number will swell to 400 million.

FTA representative appealed to governments for cooperation. – There are two sides of the border and responsibility to prepare is on both sides as well. WPT requests to check 50 per cent of poultry and 20 per cent of transports with beef. How to do it? How to help small and medium enterprises not to get lost in a maze of regulations? – asked Bastidon.

### Access to the market

Bastidon appealed for mutual license and permit recognition. Director Road Transport Department Infrastructure Ministry Bogdan Oleksiak reminded Great Britain is not contracting party to Vienna Convention on Road Traffic and the question is whether license permits will be mutually recognized after Brexit. Oleksiak also noted transition period should be long enough to allow all parties to prepare.

Deputy Director Transport, Energy, Environment Department for Exiting the European Union Martin Johnson assured that British government is fully aware of seriousness of the situation. – We work on transit period and in March we will show the details. We want free access to the markets – noted Johnson.

He added government tries to prepare procedures which will not hamper transport. – Preparations are in responsibility of both sides, not only British. We have whole portfolio of possibilities. We are very clear at which end of the spectrum we would like to end. What we are up to are the highest standards and I look forward for fruitful negotiations. In their outcome solutions will be reached and rules governing market access of the EU and the UK – described future scenario Johnson.

### Posting workers

Representative of National Union of Road Haulers from Romania Roxana Ilie admitted posting directive is of paramount impor-

ich 300 mln. Po Brexicie ta liczba wzrośnie do 400 mln.

Przedstawicielka FTA zaapelowała do polityków o współpracę. – Są dwie strony granicy i odpowiedzialność, aby się przygotować, leży po obu stronach. Chodzi m.in. o konwencję o Wspólnej Procedurze Tranzytowej. – Władze muszą sprawdzić na granicy 50 proc. drobiu i 20 proc. przesyłek z mięsem wołowym. Jak to wykonać? Jak pomóc małym i średnim przedsiębiorcom, aby nie pogubili się w gąszczu nowych przepisów? – podkreśliła Bastidon.

### Dostęp do rynku

Bastidon zaapelowała także o wspólne uznanie licencji i pozwoleń. Dyrektor Departamentu Transportu w Ministerstwie Infrastruktury Bogdan Oleksiak przypomniał, że Wielka Brytania nie jest stroną Konwencji o Ruchu Drogowym, zawartej w Wiedniu w 1968 roku. Czy zatem prawa jazdy będą wzajemnie uznawane? Oleksiak stwierdził, że należałoby wynegocjować jak najdłuższe okresy przejściowe, aby wszystkie strony mogły się przygotować.

Zastępca dyrektora ds. transportu, energii i środowiska w Departamencie Wyjścia z UE Martin Johnson zapewnił, że rząd docenia powagę sytuacji. – Pracujemy nad wprowadzeniem okresu przejściowego, w marcu przedstawimy detale. Chcemy swobodnego dostępu do UE – zapewnił Johnson.

Dodał, że rząd stara się opracować procedury, które w jak najmniejszym stopniu zakłócać przewóz towarów. – Przygotowania naturalnie dotyczą obu stron granicy, nie tylko brytyjskiej. Musimy myśleć, jak zapewnić ciągłość dostępu do rynku. Mamy cały wachlarz możliwości. Chodzi o przestrzeganie jak najwyższych standardów i liczyć na owocne negocjacje. W ich wyniku zostaną wypracowane rozwiązania o dostępie do rynku UE i Wielkiej Brytanii – opisał przyszły scenariusz Johnson.



## Martin Johnson

ZASTĘPCA DYREKTORA DS. TRANSPORTU, ENERGII I ŚRODOWISKA, DEPARTAMENT WYJŚCIA Z UE /  
DEPUTY DIRECTOR TRANSPORT, ENERGY, ENVIRONMENT, DEPARTMENT FOR EXITING  
THE EUROPEAN UNION

**Pracujemy nad wprowadzeniem okresu przejściowego, w marcu przedstawimy detale. Wiemy, jaki cel chcemy osiągnąć. Chcemy swobodnego dostępu do UE.**

### Delegowanie pracowników

Roxana Ilie z Narodowej Unii Przewoźników Drogowych Rumunii (UNTRR) przyznała, że delegowanie pracowników to bardzo ważna kwestia. Rumuni są trzecią grupą zagranicznych pracowników w Wielkiej Brytanii, po Polakach oraz Irlandczykach. Przedstawicielka UNTRR przypomniała, że Brytyjczycy niedawno sygnalizowali, że po wyjściu z UE mogą zaostriżyć politykę migracyjną i ograniczyć dostęp dla obywateli UE. – Dla nas to może być szansa na odzyskanie wykwalifikowanych pracowników, ale dla poszczególnych osób może to być problem – oceniła Ilie.

**We have whole portfolio of possibilities. We are very clear at which end of the spectrum we would like to end. We want free access to the markets.**

tance to the road transport industry. Romanians are third group (after Poles and Irish) among foreign workers in Great Britain. British officials signaled lately that after Brexit immigration policy can be stricter and access to the British labor market can be more difficult for the EU citizens. – For us it can be a chance to recover qualified employees, but for a particular person that can be a problem – noted Ilie.

# 4,4

**mln** trucks move between  
the UK and EU every year

# 550

**billion euro**  
value of goods exchanged

# 48 mln tons

weight of the cargo exceeds

**T**here are more than 4,4 million trucks move between the UK and EU every year. Four million of these movements are through the Port of Dover alone. Close to one fourth of those vehicles have Polish registration plates. Trucks carry lion share of goods exchange valued at more than 550 billion euro. Weight of the cargo exceeds 48 million tons.

# 4,4

**mln** samochodów  
ciężarowych w roku

# 550

**mld euro**  
wartość wymiany towarów

# 48 mln ton

masa przewiezionych  
towarów

**P**omiędzy Wielką Brytanią i kontynentem przejeżdża każdego roku 4,4 mln samochodów ciężarowych, w tym przez Dover 4 mln. Blisko co czwarta ciężarówka ma polską rejestrację. Samochody przewożą lwią część z towarów wymiany handlowej wartości ponad 550 mld euro i masie przekraczającej 48 mln ton.

