

In één oogopslag: wat hebt u minimaal nodig?

Benodigde documenten	Huidige situatie	Situatie na Brexit
Op de persoon	a. paspoort of identiteitskaart b. rijbewijs c. verklaring van dienstbetrekking	a. paspoort of identiteitskaart (link naar rijksoverheid) b. rijbewijs (link naar RDW) c. verklaring van dienstbetrekking (link naar Kiwa)
Op het voertuig	a. kentekenbewijs voor trekkend en getrokken voertuig b. WA-verzekering verplicht, de groene kaart wordt erkend c. apk-rapport Let op: u mag met een Nederlands gekentekende trekker géén Britse of Ierse oplegger/aanhangwagen door Duitsland vervoeren	a. kentekenbewijs voor trekkend en getrokken voertuig b. WA-verzekering verplicht, de groene kaart wordt erkend (link naar TVM) c. apk-rapport Let op: u mag met een Nederlands gekentekende trekker géén Britse of Ierse oplegger/aanhangwagen door Duitsland vervoeren
Op de lading	a. CMR-vrachtbrief, geheel ingevuld volgens de bepalingen van de CMR	a. CMR-vrachtbrief, geheel ingevuld volgens de bepalingen van de CMR b. factuur bij NCTS-vervoer (T1 & T2) en TIR-vervoer c. productgebonden goederen die aan keuring onderhevig zijn: Fytosanitair (link naar KCB) Veterinair (link naar NVWA) Let op: begeleid vervoer certificaat meegeven aan chauffeur, onbegeleid vervoer (vóór aankomst op keurpunt) via een koerier naar degene die als expediteur op zal treden

Transport-vergunningen	Huidige situatie	Situatie na Brexit
Algemeen	Gewaarmerkte kopie communautaire vergunning (Eurovergunning)	Transitieperiode: geldigheid Eurovergunning tot 31 december 2020. Indien geen handelsdeal met het Verenigd Koninkrijk voor 31 december 2020: CEMT-vergunning noodzakelijk, tenzij alsnog andere oplossing wordt gevonden
Cabotage	Cabotage is toegestaan onder dekking van de Eurovergunning	Cabotage blijft in ieder geval mogelijk tot 31 december 2020

Gevolgen Brexit vanuit Nederland: praktische informatie

TLN krijgt veel vragen over de praktische gevolgen van de Brexit. Onderstaand de antwoorden op de meest gestelde vragen. Uiteraard is deze lijst niet compleet. Mocht u nog vragen hebben, stuur ze dan naar brexit@tln.nl.

Blijft de Code 95 geldig in het Verenigd Koninkrijk?

Ja, zowel met als zonder deal zal de Europese Code 95 erkend blijven om transport over de weg uit te voeren in het Verenigd Koninkrijk na de Brexit.

Heb ik per se een paspoort nodig om naar het Verenigd Koninkrijk te reizen na een no-deal Brexit?

Voorlopig niet. Het Verenigd Koninkrijk heeft aangegeven dat er tijdens de overgangperiode tot en met 31 december 2020 geen paspoort nodig is om te reizen. Een identiteitskaart is dan ook voldoende. Vanaf 1 januari 2021 is reizen met een paspoort wel verplicht.

Bron: Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/brexit/vraag-en-antwoord/heb-ik-na-de-brexit-een-paspoort-nodig-voor-een-bezoek-aan-het-verenigd-koninkrijk>

Heeft een chauffeur een visum nodig om naar het Verenigd Koninkrijk te reizen na een no-deal Brexit?

Voorlopig niet. Hoewel hier geen concrete afspraken over zijn, blijft het voorlopig mogelijk voor EU-burgers om visumvrij naar het Verenigd Koninkrijk met een maximum van 3 maanden.

Bron: Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/brexit/vraag-en-antwoord/heb-ik-na-de-brexit-een-visum-nodig-om-naar-het-verenigd-koninkrijk-te-reizen>

Heeft een Nederlandse chauffeur in Britse dienst een werkvergunning nodig na 31 januari 2020?

In het geval van een no-deal is dit voorlopig nog niet nodig. Gedurende de overgangperiode die is afgesproken door de Europese Commissie kunnen EU-burgers blijven wonen, werken en studeren in het Verenigd Koninkrijk en andersom. Deze overgangperiode geldt tot 31 december 2020. Na deze datum is het nog erg onzeker wat er staat te gebeuren.

Kan ik met mijn Eurovergunning in het Verenigd Koninkrijk blijven rijden?

Ja, tijdens de overgangperiode gelden alle huidige EU-afspraken en regels nog voor het Verenigd Koninkrijk.

Blijft cabotage mogelijk na 31 januari 2020?

Ja, ook voor cabotage geldt de overgangperiode.



Heb ik een groene kaart nodig voor vervoer in het Verenigd Koninkrijk?

Ja.

Wat moet ik regelen voor de douane?

Ongeacht of het Verenigd Koninkrijk na 31 december 2020 met of zonder deal de EU verlaat, er zullen na Brexit datum altijd douaneformaliteiten en -controles zijn. Voor douanegerelateerde vragen is het verstandig de website van Belastingdienst-Douane te raadplegen:

https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/douane_voor_bedrijven/content/wat-betekent-de-brex-it-voor-mijn-douanezaken

Moet ik als vervoerder de douaneaangiftes zelf doen?

In de (douane)wetgeving is niet uitdrukkelijk geregeld wie verantwoordelijk is voor het doen van douaneaangiftes. Het Douanewetboek van de Unie zegt dat iedere persoon die de goederen bij de douane aanbrengt, dan wel laat aanbrengen, en vervolgens alle bescheiden kan overleggen die noodzakelijk zijn voor de aangifte, aangifte kan doen. In de regel is dat de im- of exporteur van de goederen. Maar veel bedrijven kiezen er in de praktijk voor om deze complexe activiteit uit te besteden aan een douane-expediteur. Als vervoerder moet u in ieder geval weten of dit voor uw te vervoeren goederen goed is geregeld. Ga daarom na bij uw opdrachtgever of dit het geval is. Er hoeft maar één deelzending niet in orde te zijn en uw gehele vrachtauto staat stil.

Ik houd de controle liever zelf: loont het als vervoerder om zelf douaneaangiftes te gaan verzorgen?

Aangifte doen vergt minimaal investeringen in (dure) douaneaangiftesoftware, voldoende kennis en kunde van douaneprocessen, het aanstellen van kundig personeel (declaranten) en het bijhouden van wetgeving. Als u heel veel aangiftes per jaar doet, kan het lonen, maar weeg de kosten en de baten goed tegen elkaar af. Gezien het korte tijdsbestek, is uitbesteding naar grote waarschijnlijkheid de enige reële oplossing.

Loont het als vervoerder om een Authorized Economic Operator (AEO)-status te behalen?

Nee, een AEO-status, ofwel een toegelaten marktdeelnemer, heeft uitsluitend voordelen als deze zelf aangifte gaat doen of als deze een vergunning voor een douaneregeling wil aanvragen. Zoals een douane-entrepot. Voordelen van een AEO-status zijn onder andere minder fysieke en documentcontroles.

Gevolgen Brexit vanuit het Verenigd Koninkrijk: praktische informatie

TLN krijgt ook vragen over de gevolgen van de Brexit vanuit Brits perspectief: ondernemers met een vestiging in het Verenigd Koninkrijk, ondernemers die gebruikmaken van chauffeurs uit het Verenigd Koninkrijk, ondernemers die rijden met Verenigd Koninkrijk-gekentekende voertuigen. Hieronder de antwoorden op de meest gestelde vragen.

Kan ik als Brits bedrijf met mijn Eurovergunning in de EU blijven rijden na 31 januari 2020?

Ja, dat is mogelijk tot 31 december 2020. Tijdens de overgangperiode gelden alle huidige EU-afspraken en regels nog voor het VK. Een CEMT-vergunning is nodig wanneer u een EU-lidstaat slechts wilt doorkruisen naar een niet-EU-lidstaat, bijvoorbeeld Zwitserland.

Mogen Britse vervoerders cabotage en derde landen vervoer ritten uitvoeren?

Tijdens de overgangperiode gelden alle huidige EU-afspraken en regels nog voor het Verenigd Koninkrijk. Britse vervoerders mogen dus tot en met 31 december 2020 cabotage en derde landen vervoer ritten uitvoeren.

Blijft een Britse Code 95 (of CPC) geldig in de EU na de Brexit?

Wanneer het Verenigd Koninkrijk zonder deal de EU verlaat, worden Britse chauffeurs gezien als chauffeurs uit een 'derde land'. Als zodanig worden hun kwalificaties niet erkend binnen de EU. Het is dus raadzaam om vóór 31 december 2020 het Britse rijbewijs met CPC om te ruilen voor een Nederlands rijbewijs met Code 95. Op deze manier kunnen Britse chauffeurs in Nederlandse dienst onafhankelijk van de uitkomst van de Brexit blijven rijden binnen de EU zonder nascholing te hoeven volgen. Na de Brexit-datum is het niet meer mogelijk de Code 95 te laten bijschrijven op het rijbewijs.

Bron: Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/brexit/vraag-en-antwoord/is-mijn-britse-rijbewijs-nog-geldig-in-nederland-na-de-brexit>

Heeft een Britse chauffeur (in Nederlandse dienst) een werkvergunning nodig na 31 januari 2020?

Tijdens de overgangperiode gelden alle huidige EU-afspraken en regels nog voor het Verenigd Koninkrijk. Gedurende de overgangperiode kunnen EU-burgers blijven wonen, werken en studeren in het Verenigd Koninkrijk en andersom. Meer info via deze [link](#) naar rijksoverheid.

Wat moeten Britse chauffeurs doen om in de EU te mogen rijden bij de Brexit?

- De chauffeur moet altijd zijn of haar Britse rijbewijs bij zich hebben
- Het paspoort van een chauffeur moet ten minste nog 6 maanden geldig zijn
- Een visum is niet nodig; het is toegestaan 90 dagen binnen een periode van 180 dagen te verblijven of werken in EU-land. Voor langer verblijf is wel een visum vereist
- Je hebt nog steeds een Driver Certificate of Professional Competence (CPC of Code 95) kwalificatie nodig. Voor Britse chauffeurs in Nederlandse dienst is het raadzaam de Britse CPC vóór 31 december 2020 te wijzigen naar een EU-CPC
- Voor de meeste landen is een zogenoemde IDP (International Driving Permit) nodig. Er zijn drie verschillende IDP's. Britse staatsburgers met een geldig rijbewijs kunnen een IDP halen bij een postkantoor, deze kost 5.50 GBP. Via [deze link](#) kunt u zien welk type IDP er nodig is per land. Chauffeurs uit andere EU-landen hebben geen IDP nodig om in het Verenigd Koninkrijk te rijden na de Brexit.

Bron: <https://www.gov.uk/guidance/driving-in-the-eu-after-brexit-international-driving-permits#get-an-idp>

Moeten Engelse opleggers straks een eigen registratiekenteken krijgen?

Tijdens de overgangsperiode gelden alle huidige EU-afspraken en regels nog voor het Verenigd Koninkrijk. Na de overgangsperiode heeft het ministerie van Transport in het Verenigd Koninkrijk heeft aangegeven dat, ongeacht of er een deal komt, Engelse opleggers van boven de 750 kilogram, ingezet voor commerciële doeleinden en opleggers vanaf 3,5 ton laadvermogen, ingezet in het internationale vervoer, bij de Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA) geregistreerd moeten worden en een eigen kenteken moeten krijgen. Uitsluitend trailers die worden ingezet voor het vervoer in het Verenigd Koninkrijk zelf (en naar Ierland) hoeven niet geregistreerd te worden.

Heb ik als Britse transporteur een groene kaart nodig in de EU?

Ja, zowel voor het voertuig als de trailer.

Procedures bij ferryterminals Nederland, België en Frankrijk (Eurotunnel)

Terminals hebben speciale Brexit-procedures afgesproken. Deze zijn per land verschillend. In Nederland en België geldt een verplichte registratie, Frankrijk werkt met een Smart Border. Hieronder per land kort de verschillende procedures uitgelegd.

Nederland

Nederland kiest voor een digitale ketenoplossing en kent een verplichte registratie bij Portbase. Alle douanedocumenten moeten voorafgaand aan het transport elektronisch worden aangemeld in Portbase. Voertuigen wier lading niet vooraf is aangemeld, wordt de toegang tot alle terminals ontzegd. Alle te nemen stappen worden overzichtelijk uitgelegd op de website: www.getreadyforbrexit.nl.

België: Zeebrugge

De vervoerder dient zich op <https://rxseaport.eu/nl/over-rx-seaport/> voor aan te melden via de e-Balie met de bijhorende MRN's (Movement Reference Number) en, indien nodig, de certificaten voor veterinaire en fytosanitaire producten. De vervoerder dient te beschikken over een EORI-nummer. Zorg voor een geldige reservering bij de ferrymaatschappij. Zonder reservering mag de vervoerder niet door naar de terminal. Voor diegene die de data in de e-Balie heeft ingegeven, bestaat de mogelijkheid de status van de zending via de webapplicatie Track and Trace via RX Dashboard op te vragen. Deze service is echter nog in ontwikkeling. Dezelfde procedure geldt voor onbegeleid transport. Ook in Zeebrugge geldt: niet voorbereid = niet toegelaten.

Frankrijk: Eurotunnel

Eurotunnel werkt met een zogenaamde Smart Border-oplossing. De vervoerder hoeft zich niet vooraf te registreren zoals in Nederland en België, maar moet enkel beschikken over de CMR-vrachtbrief, het MRN-nummer en eventuele fytosanitaire dan wel veterinaire certificaten. De MRN wordt via een barcode gescreend en die gegevens worden aan de Franse en Britse douane gestuurd. Indien er meerdere MRN-nummers zijn, kan er een Master MRN-nummer gemaakt worden: de zogenaamde enveloppe code.

Raadpleeg voor meer informatie deze website:

<https://pro.douane.gouv.fr/enveloppe/en/enveloppe> of deze [link](#) naar Eurotunnel.

In bijgaand pdf-document staat een uitgebreide presentatie van Eurotunnel over de Smart Border:



eurotunnelreadyforbr
exit_onlineversion240

Dit pdf-document verwijst nog naar de Brexit-datum van 31 oktober 2019, maar de werkwijze verandert naar verwachting niet.

<https://www.tln.nl/disclaimer>