



Bruksela, 21 września 2020 r.
REV1 – zastępuje zawiadomienie z dnia 7
marca 2018 r.

ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

WYSTĄPIENIE ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA Z UE A PRZEPISY UE W DZIEDZINIE ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

Dnia 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej i stało się „państwem trzecim”¹. Umowa o wystąpieniu² określa okres przejściowy, który kończy się dnia 31 grudnia 2020 r. Do tego czasu prawo Unii stosuje się w całości do Zjednoczonego Królestwa i na jego terytorium³.

W okresie przejściowym UE i Zjednoczone Królestwo będą prowadzić negocjacje w sprawie porozumienia dotyczącego nowego partnerstwa, przewidującego w szczególności strefę wolnego handlu. Nie jest jednak pewne, czy takie porozumienie zostanie zawarte i czy wejdzie w życie z końcem okresu przejściowego. W każdym razie skutkiem takiego porozumienia byłyby stosunki, które z punktu widzenia warunków dostępu do rynku znacznie różniłyby się od udziału Zjednoczonego Królestwa w rynku wewnętrznym⁴, w unii celnej UE oraz w obszarze podatku VAT i podatku akcyzowego.

Dlatego też wszystkim zainteresowanym stronom, a w szczególności podmiotom gospodarczym, przypomina się o sytuacji prawnej mającej zastosowanie po zakończeniu okresu przejściowego.

Porady dla zainteresowanych stron

Aby zaradzić skutkom opisanym w niniejszym zawiadomieniu, podmioty żeglugi śródlądowej powinny przede wszystkim:

- w razie potrzeby dostosowywać rozkłady; oraz

¹ Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE.

² Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej, Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7 („umowa o wystąpieniu”).

³ Z zastrzeżeniem niektórych wyjątków przewidzianych w art. 127 umowy o wystąpieniu, z których żaden nie jest istotny w kontekście niniejszego zawiadomienia.

⁴ W szczególności umowa o wolnym handlu nie przewiduje takich zasad rynku wewnętrznego (w obszarze towarów i usług), jak zasada wzajemnego uznawania, zasada kraju pochodzenia i harmonizacja. Umowa o wolnym handlu nie znosi również formalności celnych i kontroli celnych, w tym formalności dotyczących pochodzenia towarów i materiałów użytych do ich wytworzenia, ani zakazów i ograniczeń przywózowych i wywózowych.

- dopilnować, aby kapitanowie posiadali świadectwa wydane przez państwa członkowskie UE.

Uwaga

Niniejsze zawiadomienie nie odnosi się do przepisów UE dotyczących:

- wymogów technicznych dotyczących statków żeglugi śródlądowej,
- przewozu towarów niebezpiecznych, ani
- praw pasażerów.

Tych kwestii dotyczą inne zawiadomienia, które zostaną lub zostały opublikowane⁵.

Po zakończeniu okresu przejściowego przepisy UE w dziedzinie żeglugi śródlądowej nie będą już miały zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Wiąże się to z następującymi konsekwencjami⁶:

1. TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY

Zgodnie z art. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1356/96 operatorzy⁷ prowadzący **transport międzynarodowy towarów lub pasażerów w żegludze śródlądowej** w Unii muszą mieć siedzibę w jednym z państw członkowskich UE. Statki wykorzystywane w takiej działalności transportowej również muszą być zarejestrowane w jednym z państw członkowskich UE. Po zakończeniu okresu przejściowego operatorzy z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie oraz statki zarejestrowane w tym państwie przestaną spełniać wspomniane wymogi i z tego powodu stracą dostęp do wewnętrznego rynku transportu śródlądowego w UE.

2. KABOTAŻ

Zgodnie z art. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3921/91⁸ przewoźnicy towarów lub osób śródlądową drogą wodną, którzy posiadają siedzibę w jednym z państw

⁵ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_pl

⁶ W odniesieniu do tych przepisów Zjednoczone Królestwo zezwoliło na odstępstwo zgodnie z art. 7 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1). Podobną możliwość wprowadzenia odstępstwa przewiduje art. 24 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/1629 (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118) uchylającej dyrektywę 2006/87/WE ze skutkiem od 7 października 2018 r.

⁷ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1356/96 z dnia 8 lipca 1996 r. w sprawie wspólnych zasad mających zastosowanie do transportu towarów lub pasażerów w żegludze śródlądowej między państwami członkowskimi w celu wprowadzenia swobody świadczenia takich usług transportowych, Dz.U. L 175 z 13.7.1996, s. 7.

⁸ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiające warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w państwie członkowskim mogą dokonywać

członkowskich UE, mogą prowadzić **kabotaż** w innym państwie członkowskim. Właściciele statków wykorzystywanych w tym celu muszą być obywatelami państw członkowskich UE oraz muszą posiadać miejsce zamieszkania w jednym z tych państw. Właściciele, którzy są osobami prawnymi, muszą posiadać zarejestrowaną siedzibę w jednym z państw członkowskich UE oraz w większości należeć do obywateli jednego z tych państw. Po zakończeniu okresu przejściowego przewoźnicy z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie oraz właściciele statków, którzy są obywatelami Zjednoczonego Królestwa lub osobami prawnymi z zarejestrowaną siedzibą w tym państwie, przestaną spełniać wspomniane wymogi i z tego powodu nie będą już mogli prowadzić kabotażu w UE.

3. ŚWIADECTWA KAPITANÓW

Jak stanowi art. 1 ust. 4 dyrektywy Rady 96/50/WE⁹, **świadectwa kapitanów łodzi** wydawane przez państwa członkowskie UE zgodnie z tą dyrektywą są ważne na wszystkich drogach wodnych odpowiedniej grupy w Unii. Po zakończeniu okresu przejściowego świadectwa kapitanów łodzi wydane przez Zjednoczone Królestwo zgodnie z dyrektywą 96/50/WE nie będą już ważne na żadnych drogach wodnych w UE.

Ogólne informacje można znaleźć na stronie internetowej Komisji dotyczącej transportu śródlądowego (https://ec.europa.eu/transport/modes/inland_en). W razie potrzeby na stronie tej będą zamieszczane dodatkowe informacje.

Komisja Europejska
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu

transportu rzeczy lub osób żegluga śródlądową w państwie członkowskim, Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 1.

⁹ Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie, Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 31.