

**Egységesített vasúti zárok – eurolomba
Szabályok a zárok teherkocsikon és intermodális
szállítóeszközökön való elhelyezésére**



**NEMZETKÖZI
VASÚTEGYLET**

A döntvényt a 4. fejezetbe kell beilleszteni:

IV. Üzemvitel

Érvényes:

2014. január 1-től, az UIC minden tagja részére

Módosítások jegyzéke:

- | | |
|-------------------------|-------------|
| 1. kiadás, 2007. január | első kiadás |
| 2. kiadás, 2014. július | új kiadás |

A döntvény felelőse felelős az UIC döntvényben van megnevezve.

Tartalom

Bevezetés	3
1. A egységesített eurolomba	4
1.1. A egységesített eurolomba alkalmazása	4
1.1.1. Az áru azonosságának biztosítása	4
1.1.2. Az áruk azonosságának a vámkódex végrehajtási utasítása szerinti biztosítása	4
1.2. Jelen szabályzat alkalmazásának célja	5
1.3. Az eurolombával szembeni követelmények	5
1.4. Az eurolomba megjelenése és műszaki jellemzői	5
1.5. Kivételek	5
2. Ellenőrző kérdéslista a kocsizárak teherkocsikra és intermodális fuvarozási egységekre való elhelyezéséhez	6
2.1. Az ellenőrző kérdéslista rendeltetése	6
2.2. A kérdéslista közzététele	6
A függelék – Az eurolomba megjelenése és műszaki jellemzői	7
B függelék – Vámszárak	9
B1 Vámszárbiztosnak elfogadott kocsik és intermodális szállítási egységek	9
B2 A vámfelügyelet alatt fuvarozott áruk szállítására alkalmas kocsik különleges berendezései	9
C függelék – Különleges építésű kocsik	12
C1 Kéttengelyes fedett, eltolható oldalfalú kocsik	12
C2 Négytengelyes eltolható ponyvás pórekocsi	13
C3 Kéttengelyes fedett, egységes építésű kocsi	14
D függelék – A plomba meghatározása	15
Rövidítések jegyzéke	16
Fogalmak magyarázata	17
Szakirodalom	18

Bevezetés

A liberalizált európai vasúti közlekedést olyan törekvések jellemzik, amelyek a határokon átívelő teherforgalom gyorsítását, és az ellenőrzésről és formáságokról való lemondást célozzák.

Ez a célkitűzés a küldemények az állomásokon, kikötőkben, konténerterminálokban és egyéb feladási helyeken való szabályszerű kezelését kívánja meg. A kezelés szerves része az áru azonosságának biztosítása, azaz, annak a formális jogi szabályzás szerinti megállapítása, hogy a feladott áru az átvevőhöz érkezéskor is a feladáskori állapotban van. A plombával biztosítható, hogy az áruval menet közben történt bármilyen manipuláció felismerhető legyen.

Az azonosság szabályszerűen végrehajtott biztosítása a feladási és a kiviteli eljárásban is a vámjog által előírt feltétel, amely a raktérezárak és darabárúzárok, illetve megfelelő feltételek esetén az áru leírása révén biztosítható. Az egyszerűsített vasúti feladási eljárás (vgVV) során a vállalkozó vasúttársaságok fuvarozóként kezeskednek az áru vámjog szerinti azonosságáért.

Jelen szabályok tartalmazzák az egységesített europa-plomba definícióját. Az europa-plomba a vasúti áruforgalomban a raktérek minimális lezárási követelményét jelenti. A szabályok tartalmazzák továbbá egy, a teherkocsik és a nemzetközi szállítási egységek lezárására vonatkozó ellenőrző kérdéslistát. A kérdéslista összeállítását az egyes zárszerkezetek eltérései indokolják.

1. A egységesített eurolomba

1.1. A egységesített eurolomba alkalmazása

1.1.1. Az áru azonosságának biztosítása

A rakott fedett teherkocsik, illetve a konténerek esetében az áru azonosságának biztosítására a feladó, a vámhatóság, vagy a fuvarozó által elhelyezett zárat alkalmazzák. A plomba a bizonyítékok megőrzésére szolgál. A plombával az árudézmálást csak megelőzni lehet, de megakadályozni már nem. A plomba önmagában nem bizonyít semmit, de épsége azt bizonyítja, hogy a kocsiból, illetve a konténerből senki nem vett el semmit, illetve ennek ellentétét, hogy oda engedély nélkül nem rakott be semmit.

Abban az esetben, ha a kocsikban vagy a konténerben a fuvarlevélen nem szereplő áru, pl. adózatlan cigaretta is van, úgy a sértetlen zár lehetőséget nyújt az áru berakóhelyig való visszakövetéséig.

1.1.2. Az áruk azonosságának a vámkódex végrehajtási utasítása szerinti biztosítása

Az Európai Közösség vámkódexének végrehajtási utasítása a közösségi vámeljárásban vámfelügyelet mellett fuvarozandó áruk átadását azok lezárásától teszi függővé.

Az áru azonosságának biztosítása mind a teherkocsik, mind pedig a konténerek esetében a raktér lezárásával történik, ahol a rakomány található. Ennek feltétele, hogy

- az adott szállítóeszköz legyen lezárással biztosíthatóként elismerve (lásd a B függelék 1. pontját¹),
- maga a zár az előírt tulajdonságokkal rendelkezzen.

A vámeljárás céljának megfelelően ilyen módon biztosítható, hogy a fuvarozó ténylegesen azt az árut szállítsa a feladótól az átvevőig, amelyre a vámhatóság a vámot kiszabta, és az áru mennyisége tekintetében a feladó országban történt lezárás időpontja és a célországba való érkezés időpontja között sem veszteség, sem pedig többlet nem lépett fel.

A vizsgálatot végző vámhatóságok rendszerint csak a zár – szemmel látható – sértetlenségét vizsgálják, de az áru állapotának időigényes vizsgálatára nem kerül sor.

- a. A kocsik lezárásától el lehet tekinteni, ha a berakott áru azonossága a feladási adatok, a kísérő okmányok, illetve az azonosság biztosítására tett esetleges egyéb intézkedések alapján megállapítható. Az áru leírása abban az esetben alkalmazható az azonosság megállapítására, ha az az áru fajtájának és mennyiségének megállapításához megfelelően részletezve van.
- b. Az egyszerűsített vasúti feladási eljárásban a vámhatóság a vasúttársaságok által a fedett teherkocsikba és a konténerekbe rakott áru azonosságának biztosítására tett intézkedéseket figyelembe véve a kocsik lezárásától eltekinthet.

Az A Függelék 6. oldalán ismertetett egységes mintának megfelelő eurolomba megfelel a vasúti áruforgalomban előírt minimális követelményeknek, és az egyszerűsített vasúti feladási eljárás során vasúti, illetve feladói zárnak minősül. Amennyiben a feladó, illetve a vámhatóság pl. a tengeri forgalomra magasabb rendű zárat helyez el, úgy a további zárok felhelyezésétől el lehet tekinteni.

¹ A "RIV" jelölés jelentése, hogy az azzal jelölt fuvarozási eszköz a közúti járműveken elhelyezett TIR táblákhoz hasonlóan lezárással biztosítható.

1.2. Jelen szabályzat alkalmazásának célja

A szabályzat célja

- egy egységesített plomba alkalmazása, amelyet a vámhatóságok és a vasútvállalatok is elismernek,
- az egyszerűsített vasúti feladási eljárás feltételeinek biztosítása,
- a küldemények akadálytalan átadása a fuvarozásban résztvevő vasutak és egyéb fuvarozók között,
- az időmegtakarítás és a költségcsökkentés az európai szállítási hálózatokon belül,
- a bizonyítási eljárás egyszerűsítése az áruk (részleges) elveszése esetén, és ezzel a kártalanítási viták elkerülése,
- a terrorcselekmények, az embercsempészet, a személyi biztonságot és az árut vagy a környezetet veszélyeztető visszaélések és egyéb bűncselekmények megelőzése,
- hogy a vasútvállalatok tájékoztathassák ügyfeleiket az egységesített eurolomba tekintetében.

1.3. Az eurolombával szembeni követelmények

Az egységesített eurolomba

- nem sérülhet meg a rendes használatból. Olyan módon kell kialakítani, hogy segédeszközök nélkül ne lehessen eltávolítani vagy manipulálni.
- könnyen vizsgálhatónak és felismerhetőnek kell lennie,
- kialakításánál fogva olyanak kell lennie, hogy azon bármilyen törés vagy levétel, vagy bármilyen egyéb manipuláció szabad szemmel látható nyomokat hagyjon,
- **egyszer** legyen felhasználható. A többszöri felhasználást ki kell zárni.
- hamisíthatatlan legyen és a számát könnyen olvashatóan kell kialakítani,
- azonosító jellel és egyedi ellenőrzőszámmal rendelkezzen,
- anyagának olyannak kell lennie, hogy véletlenül ne lehessen letörni, nyom nélkül hamisítani, vagy újra felhasználni,
- legyen a kocsin való elhelyezés során könnyen és egyszerűen kezelhető.

1.4. Az eurolomba megjelenése és műszaki jellemzői

A egységesített eurolomba megjelenését és műszaki jellemzőit az A függelék tartalmazza.

1.5. Kivételek

Ha a kocsi, illetve a konténerre annak kialakítása miatt nem lehet az A függelékben leírtaknak megfelelő plombát felhelyezni, akkor a vasútvállalatnak olyan plombát kell alkalmaznia, amely az 1.3. pontban felsorolt követelményeknek megfelel.

2. Ellenőrző kérdéslista a kocsizárak teherkocsikra és intermodális fuvarozási egységekre való elhelyezéséhez

2.1. Az ellenőrző kérdéslista rendeltetése

A rakterek plombával való lezárásának feltétele, hogy a kocsit, illetve a konténert, ahová az áru be van rakva, lezárással biztosíthatónak lehessen tekinteni. Ez az eset akkor áll fenn, ha a kocsi, illetve a konténer valamely nemzetközi megállapodás (pl. TIR²), vagy más műszaki jellegű jogszabály (pl. TSI) alapján lezárásra alkalmasként került forgalomba. A záaraknak a fuvarozási eszközökön egyszerűen és hatékonyan elhelyezhetőeknek kell lenniük.

A teherkocsik és a konténerek, valamint azok zárszerkezeteinek egymástól való nagy eltérései megnehezíti a vasutak dolgozói számára a kocsik és konténerek előírás szerű lezárását. Emiatt a CER „Plomba” munkacsoportja összeállította és folyamatosan fejleszti az ellenőrző kérdéslistát, amely a nemzetközi forgalomban résztvevő kocsik és konténerek tekintetében rögzíti a felhelyezendő záarak darabszámát és helyét, hogy az adott szállítóeszközt lezárnak lehessen tekinteni.

A kérdéslista szöveges meghatározásokat és ábrákat is tartalmaz, amelyek alapján a lezárás helye is látható.

2.2. A kérdéslista közzététele

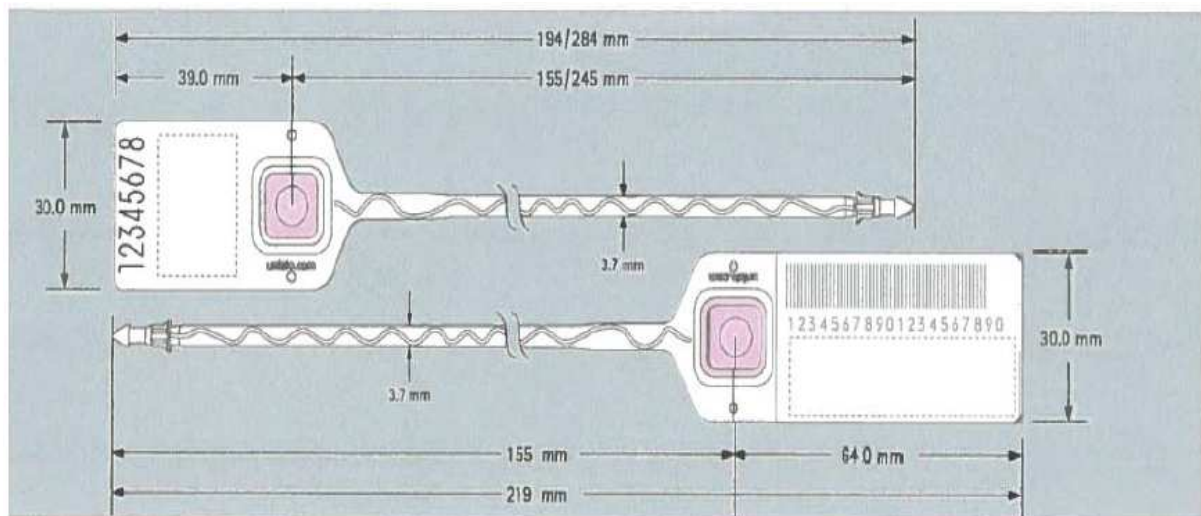
A kocsik és konténerek lezárási ellenőrző kérdéslistája letölthető a CIT honlapjáról: www.cit-rail.org

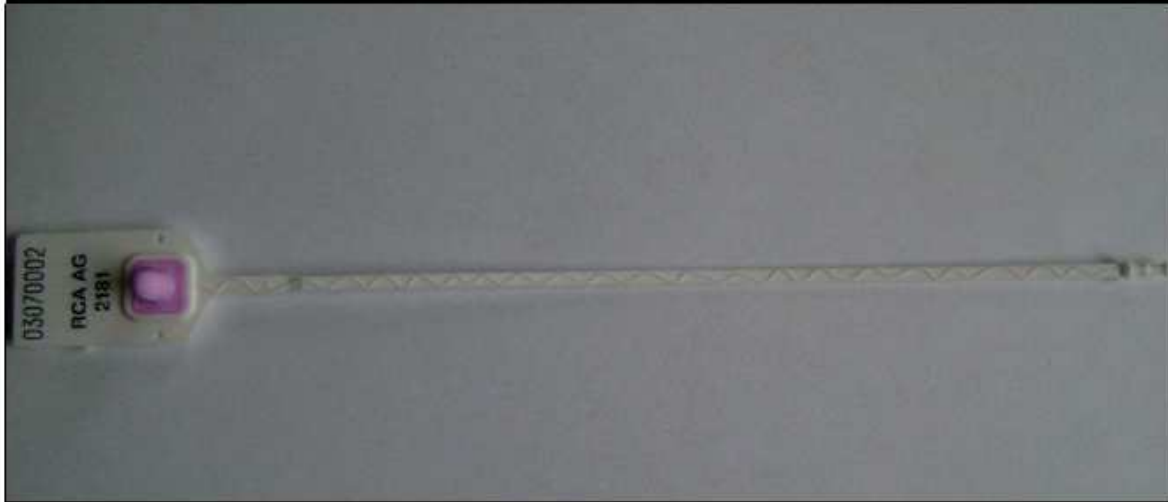
² A rövidítések jegyzékét lásd a 16. oldalon.

A függelék

Az egységesített eurolomba megjelenése és műszaki jellemzői

a zár anyaga	a szalag és a zár borítója:	polipropilén
	tábla:	műanyag
szalag	nincsenek bütykök	
zár	egy részes	
zárás	a szalagon levő korongot a tábla süllyesztékén át kell fűzni	
hossz	min. 280 mm a zárközéptől mérve (a teljes hossz min. 343 mm)	
szalagátmérő	3,7 - 3,9 mm	
táblaméret	30 x kb. 30 mm (a zár alapjáig)	
szín	bármilyen	
logófelület	22 x 15 mm	





B függelék

B1 Vámzárbiztosnak elismert kocsik és intermodális szállítási egységek

Vámzárbiztosnak azokat a kocsikat lehet tekinteni,

1. amelyekre a vámzárakat egyszerűen és hatásosan fel lehet helyezni,
2. amelyek olyan kialakítással rendelkeznek, hogy azokból szemmel látható nyom, vagy a zár feltörése nélkül árut nem lehet kivenni, illetve árut oda behelyezni,
3. amelyekben nincsenek az áru elrejtésére alkalmas rejtékhelyek,
4. amelyekben a raktér a vámhatóság számára, ellenőrzés céljából könnyen hozzáférhető.

A vámzárbiztosnak elismert kocsik "TEN" jelzéssel vannak megjelölve.

B2 A vámfelügyelet alatt fuvarozott áruk szállítására alkalmas kocsik különleges berendezései

Általános rendelkezések

Beszakadt falú vagy padlójú kocsiban csak olyan árut szabad fuvarozni, amelyet sem teljes egészében, sem pedig részben nem lehet a kocsi falának vagy padlójának nyílásán keresztül kivenni vagy kicserélni.

Folyadékokat és szemcsés vagy por halmazállagú árut akkor sem szabad ilyen kocsiban fuvarozni, ha az áru valamilyen csomagolással rendelkezik.

A kocsikat és a kocsik egyes részeit úgy kell kialakítani, hogy azokat könnyen és biztonságosan le lehessen zárni annak érdekében, hogy a raktérbe berakott árut erőszak alkalmazása és látható nyomok nélkül ne lehessen kivenni, vagy más árut oda berakni.

A sérült kocsik nem alkalmasak vámáru szállítására, ha a sérülés következtében keletkezett nyílásán át az árut ki lehet venni, vagy ki lehet cserélni.

A kocsikban és a kocsik egyes részeiben nem lehetnek rejtett, vagy nehezen hozzáférhető helyek, ahová az árut vagy az útipoggyászt el lehetne rejtteni.

A több szakasszal rendelkező kocsik esetében az egyes szakaszokat különböző betűvel meg kell jelölni.

Fedett, eltolható tetejű vagy oldalfalú kocsik és tartálykocsik

Az oldalfalnak, a kocsipadlónak és a rakománynak olyan módon kell rögzíthetőnek lennie, hogy azokat erőszak alkalmazása és szemmel látható nyom nélkül ne lehessen sem kioldani, sem pedig újra rögzíteni.

A kocsik bezárt ajtóit, illetve egyéb zárt mozgatható részei és a rögzített részei között legfeljebb 20 mm-es rés engedhető meg.

A tolóajtók alsó vezetősinjét, illetve a mozgatható részek alsó és felső megvezetését úgy kell kialakítani, hogy lezárt tolóajtót, illetve a lezárt mozgatható részeket szemmel látható nyom nélkül ne lehessen sem kinyitni, sem pedig kiemelni.

A tolóajtókat, illetve a mozgatható részeket úgy kell kialakítani, hogy azokat zárt állapotban szemmel látható nyom nélkül ne lehessen sem kinyitni, sem pedig kiemelni, vagy pedig olyan szerkezettel kell azokat felszerelni, amely lehetővé teszi a vámzárak, vámpecsétek vagy más

ezekkel egyenértékű vágzárak felhelyezését.

Az ajtók, fedelek és egyéb mozgatható alkatrészek csuklópántjait és görgőtartóit úgy kell kialakítani, hogy azokat kívülről erőszak alkalmazása és szemmel látható nyomok nélkül ne lehessen a helyükről elmozdítani.

Az ajtók, fedelek és egyéb mozgatható alkatrészek csuklópántjainak és zsanérjainak kívülről hozzáférhető csapszegeinek végét el kell szegecselni vagy le kell hegeszteni. Ez az előírás nem vonatkozik azokra a kocsikra, amelyek esetében az ajtók, fedelek és egyéb mozgatható alkatrészek a kialakításuknál fogva akkor sem nyithatók, illetve emelhetők ki, ha a zsanér csapszegét eltávolították.

A kocsik rendeltetésszerű használata során nem használt ajtókat deszkával, lécekkel vagy vaspántokkal kell úgy lezárni, hogy azokat kívülről ne lehessen kinyitni.

Az ajtókat, fedeleket és egyéb mozgatható alkatrészeket, valamint a tartálykocsik tartálytérbe vezető nyílásait olyan gyűrűvel kell ellátni, amelyre a vágzárak, vágpecséték és egyéb ezekkel egyenértékű vágzárak felhelyezhetők. A tartálykocsik csőcsatlakozóját úgy kell kialakítani, hogy arra a vágzárát, vágpecsétet vagy egyéb ezekkel egyenértékű vágzárát fel lehessen helyezni, kivéve, ha a csatlakozó csővezeték a tartálytértől el van választva, vagy a rögzítő csapszeg menetes rész le van hegesztve, vagy el van szegecselve. A gyűrűk átmérője nem lehet kisebb, mint 15 mm.

A gyűrűket vagy az egyéb vágzár felhelyezésére alkalmas alkatrészeket úgy kell rögzíteni, hogy azokat erőszak alkalmazása vagy szemmel látható nyomok nélkül ne lehessen eltávolítani.

A zárszerkezetek rögzítő anyáit alapvetően a kocsi belsejében kell elhelyezni. Amennyiben ez nem lehetséges, akkor a rögzítő csapszeg kiálló menetes részét el kell szegecselni vagy el kell hegeszteni, vagy más módon lehetővé kell tenni, hogy vágzárát, vágpecsétet vagy más ezekkel azonos értékű vágzárát fel lehessen helyezni.

A kocsi ablakait, szellőző- és egyéb nyílásait úgy kell kialakítani, hogy azokon keresztül a rakományt ne lehessen kivenni, vagy más árut betenni.

Ha az ablakok vasrudakkal, ráccsal, rostéllyal vagy lyuklemezzel vannak biztosítva, akkor a szabadon maradó rések felülete nem lehet 30 cm^2 -nél nagyobb. A felsorolt biztosító szerkezeteket olyan módon kell rögzíteni, hogy azokat erőszak alkalmazása vagy szemmel látható nyomok nélkül ne lehessen eltávolítani.

A kocsi ablakainak eltolható vagy lehajtható ablaktáblával való biztosítása esetén az ablaktábláknak oly módon kell zárhatóaknak lenniük, azokat erőszak alkalmazása vagy szemmel látható nyomok nélkül ne lehessen kinyitni.

Kívülről eltolható vagy lehajtható ablaktáblákat vágzárral, vágpecséttel, vagy ezekkel egyenértékű vágzárral kell lezárni. A padlóba épített, 35 cm-nél nagyobb átmérőjű lefolyónyílásokat ráccsal, rostéllyal, stb., vagy az előző bekezdésben megadott módon kell biztosítani.

Ha az árut különleges tulajdonságai miatt részben nyitott ajtajú fedett kocsiban kell szállítani, akkor az ajtókat rögzítőkarral, vagy más rögzítő alkalmasossággal fel kell szerelni. Az ajtók rögzítését úgy kell kialakítani, hogy azt részben nyitott ajtó esetén se lehessen erőszak alkalmazása és szemmel látható nyom nélkül kioldani. Az ajtó nyílását ráccsal, lécezéssel, stb. le kell zárni, ha azon át annak méreténél fogva a kocsiból az árut ki lehet venni, vagy oda árut lehet berakni.

Nyitott kocsik

A ponyva lekötésére alkalmas gyűrűkkel, vagy a ponyva rögzítésére használatos egyéb alkatrészszel rendelkező kocsikat csak akkor szabad vámfelügyelet alá eső küldemények szállítására használni, ha az egyes küldemények súlya legalább 25 kg, illetve ha a küldemények fedett, eltolható tetejű, vagy eltolható oldalfalú kocsikba való berakása a méretüknél (pl. nagyobb gépek) vagy egyéb tulajdonságuknál (pl. faáru, szén, gyapjú, homok, kavics, érc, bármely vasáru) fogva nehézségekbe ütközik.

Védőponyvák és vámzár-zsinór

A ponyvák kocsikon való rögzítéséhez a kocsikat el kell látni zárt, hegesztett gyűrűkkel. A kocsikon a gyűrűket egymástól legfeljebb 1150 mm távolságban kell felszerelni, olyan módon, hogy azokat kívülről erőszak vagy látható nyomok nélkül ne lehessen eltávolítani. A gyűrűket úgy kell elhelyezni, hogy az áru ponyvával való lefedése és a lezáró kötélfűzése után az ajtókat ne lehessen kinyitni és a kivehető oldalfalakat ne lehessen eltávolítani.

A ponyvát a szélei mentén a záró zsinór befűzésére alkalmas, fém ponyvagyűrűvel megerősített lyukakkal kell ellátni. A lyukak egymástól való távolsága megegyezik a kocsikra szerelt rögzítő gyűrűk egymástól való távolságával. Megfelelő méretű és jó állapotú ponyvát kell alkalmazni. A varrásnak a belső oldalra kell esnie. Dupla varrást kell alkalmazni, azaz a varrásnak két sorban, egymástól 15-25 mm-re kell esnie.

A vámzár-zsinórt úgy kell kialakítani, hogy a záró zsinórt könnyen el lehessen rajta helyezni. A zsinórnak egy darabból kell készülnie, teljes hosszában sima felülettel, egyforma kialakítással és ugyanolyan átmérővel kell rendelkeznie. A zsinór végeire gyűrűvel ellátott fémvéget kell erősíteni, amely a kötélvégek összecsomóztatása után lehetővé teszi a vámzár elhelyezését. A fémvégű zsinór helyett egy darabból álló, részben fémszálas zsinórt is lehet használni, amelyre a záró zsinórt közvetlenül is fel lehet helyezni, amennyiben a vámhatóság a fémszálas zsinórt biztosnak ítéli, és egyéb intézkedéseket nem tart szükségesnek.

C függelék

Különleges építésű kocsik

(kivonat az 571-3 sz. UIC-döntvényből)

C1 Kéttengelyes fedett, eltolható oldalfalú kocsik

Hbins kocsik (1A építési mód)

Közepes teherbírású kocsik, amelyek a padlóba és a homlokfalakra épített rögzítő alkatrészekkel rendelkeznek.

Hbillns kocsik (1B építési mód)

Közepes teherbírású kocsik, amelyek a küldemények biztosítására szolgáló, eltolható és rögzíthető válaszfalakkal rendelkeznek.

Hbbins kocsik (2A építési mód)

Nagy teherbírású kocsik, amelyek a padlóba és a homlokfalakra épített rögzítő alkatrészekkel rendelkeznek.

Hbbillns (2B építési mód)

Nagy teherbírású kocsik, amelyek a küldemények biztosítására szolgáló, eltolható és rögzíthető válaszfalakkal rendelkeznek.

Hbbills (3B építési mód)

Nagy teherbírású kocsik, amelyek a küldemények biztosítására szolgáló, a padlóba és a homlokfalakra épített rögzítő alkatrészekkel, valamint eltolható és rögzíthető válaszfalakkal rendelkeznek.

A felsorolt kocsik elsősorban raklapokra helyezett küldemények továbbítására épülnek. Természetesen alkalmasak bármilyen más, fedett kocsiban való elhelyezést igénylő küldemények továbbítására is, de azok nem érhetnek az eltolható oldalajtókhoz. A 2A és 2B építésű kocsik részben szabványosítva vannak. A két kocsitípusra vonatkozó, jelen pontban megadottakon felüli követelményeket, valamint az egyes alkatrészek és alkatrészcsoportok műszaki rajzait (ORE) a részleges szabványosításról szóló B 12/RP 48 sz. jelentés tartalmazza.

C2 Négytengelyes eltolható ponyvás pórekocsi

A kocsi típus két kiviteli módban épül.

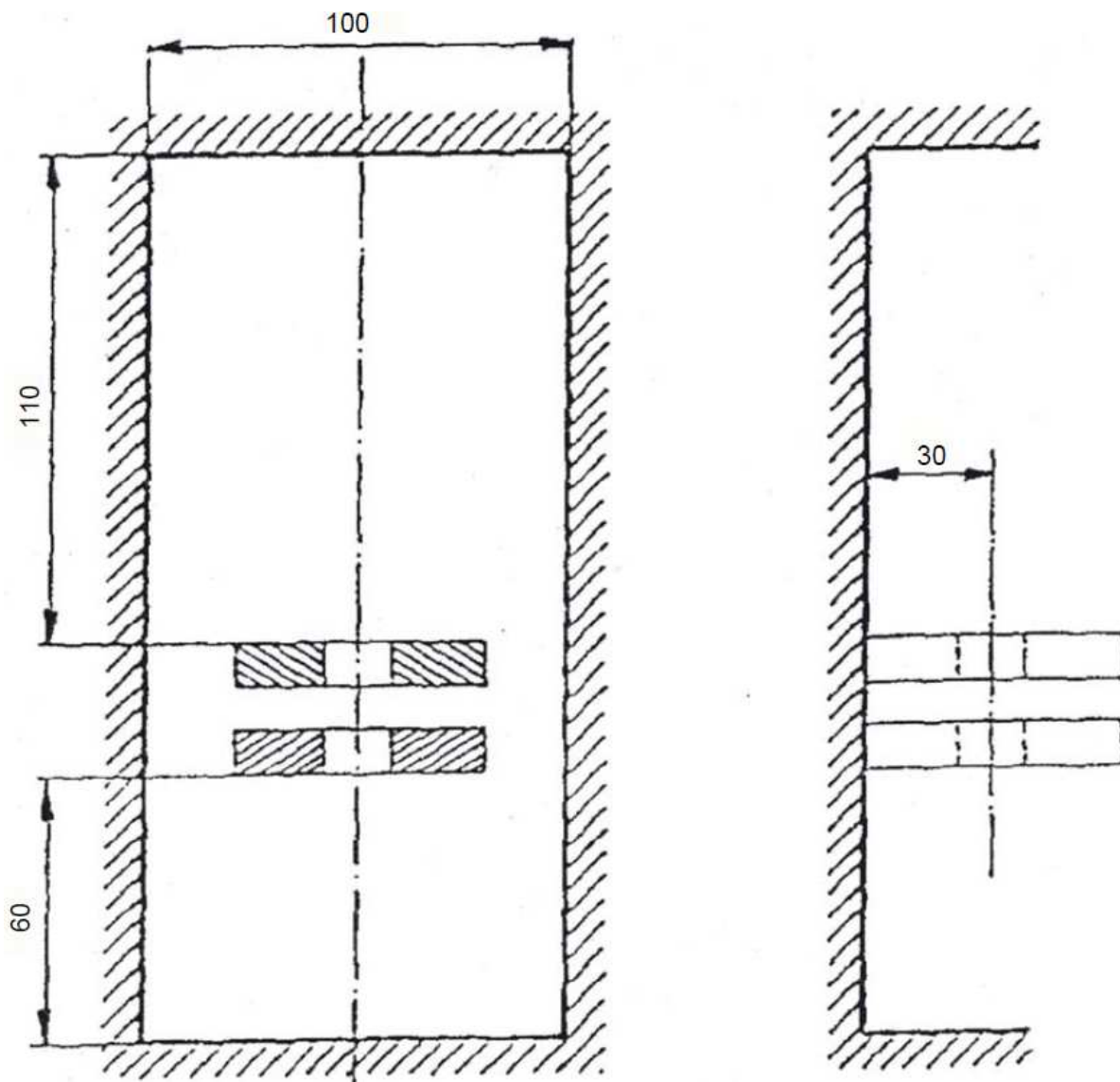
Rilns kocsi (A építési mód)

Az 1. típusú pórekocsik továbbfejlesztett változata

Rilns (B építési mód)

Új fejlesztésű kocsi típus.

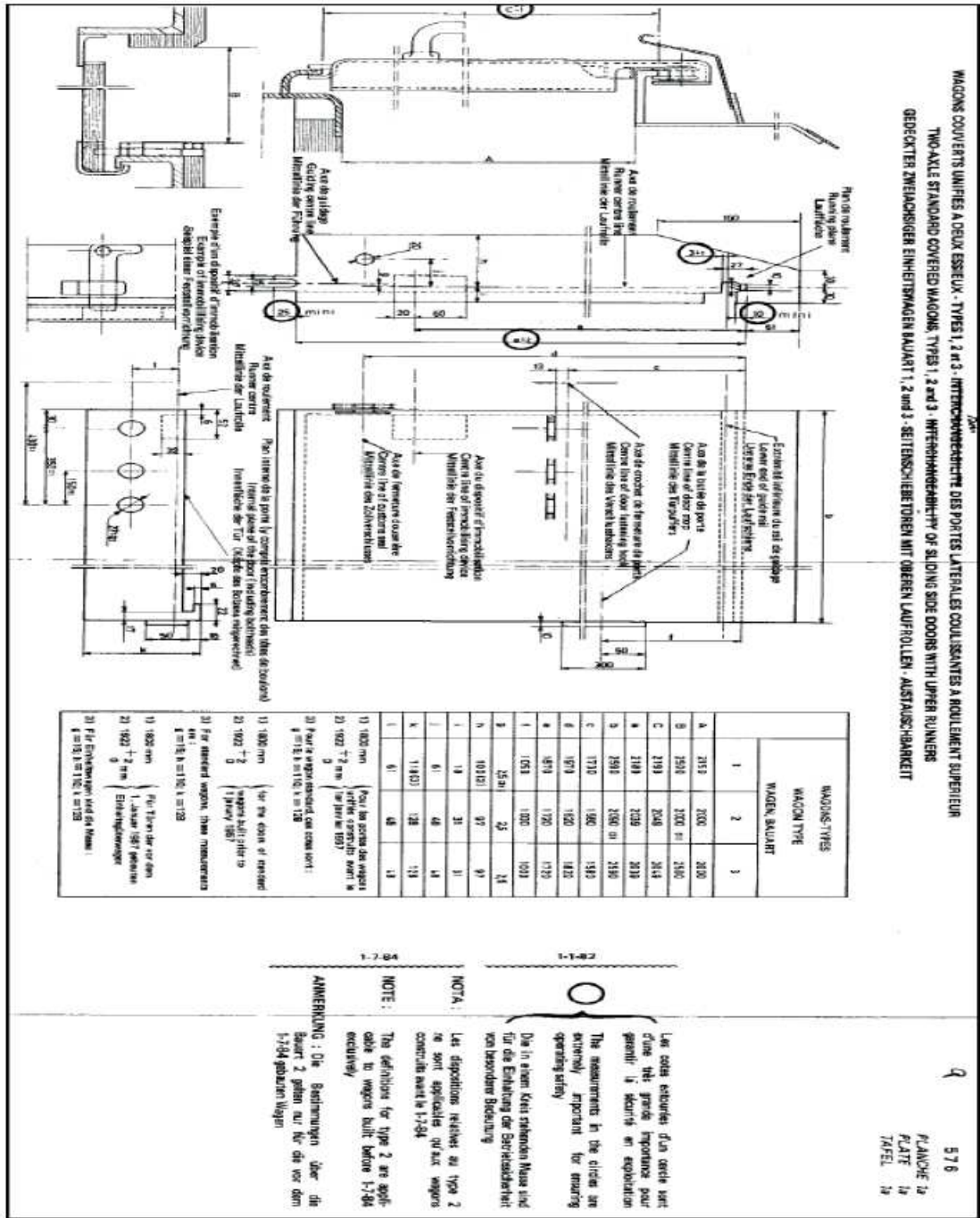
Négytengelyes kocsi típus, amely elsősorban raklapokra elhelyezett küldemények továbbítására épülnek. Természetesen alkalmasak bármilyen más, pórekocsin való elhelyezést igénylő küldemények továbbítására is.



A vámzár számára szabadon hagyandó rész
az 1A, 1B, 2A, 2B, 3A és 3B kocsi típusok esetében

C3 Kéttengelyes fedett, egységes építésű kocsi

(Kivonat az 576 sz. UIC-döntvényből)



D függelék

A plomba meghatározása

A vámeljáráásban alkalmazott plombák (vámjog)

A vámrakok a (közösségi vagy közös feladási illetve kiviteli) vám eljárás keretében az árukon (a küldeménydarabokon a küldeményzárak) vagy a szállítóeszközökön (raktérzárak) elhelyezett zárok, melynek célja az áru azonosságának biztosítása. Az ilyen zárat a vámhivatal (feladási eljárásban a feladási vámhivatal, kiviteli eljárásban a kiviteli vámhivatal) helyezi fel, és csak a vámhivatal távolíthatja el, illetve csak a vámhivatal hozzájárulásával szabad eltávolítani.

Eltérés a fenti szabálytól:

1. Ha az adott országbeli jogszabályozás ezt amúgy is elő nem írja, akkor a vgVV-eljárás keretében az erre az eljárásra engedéllyel rendelkező fuvarozók fogatosítanak az áru azonosságának biztosítására szolgáló intézkedéseket. Megállapodhatnak a kocsis- és konténerforgalomban az ügyfeleikkel arról, hogy a feladó a küldemények lezárását a rakterek plombálása által teljesíti. Ilyen módon lehet valamennyi résztvevő érdekében a vasúti feladási eljárás előnyeit a legjobban kihasználni (lásd a Plomba a fuvarjogban c. szakaszt). A jelen döntvénynek megfelelő, egységesített eurolomba a vasúti teherforgalomban megfelel a vámleírások általános feltételeinek.
2. Az eljárások egyszerűsítése érdekében a gvV-eljárás keretében a vámhatóság felhatalmazhatja a főkötelezettet, hogy az árura, illetve a szállítóeszközre különleges zárat helyezzen fel.
3. Ha a vámhatóság az arra engedéllyel rendelkező feladó felhatalmazásakor rendelkezik az áru azonosságát biztosító intézkedésekről és az alkalmazandó zárról.

Plomba a fuvarjogban

A fedett kocsikra a feladó helyezi fel zárat, ha erre az adott ország jogszabályozása alapján joga van, vagy ha a fuvarozó és a feladó erről megállapodást kötött.

A rakottan feladott nagykonténereket, cseretartályokat, nyerges vontatmányokat és egyéb, az kombinált áruszállításban alkalmazott zárt intermodális szállítóeszközöket a feladó látja el zárral. A fuvarozó és a feladó közötti megállapodás alapján bizonyos forgalmakban el lehet tekinteni a zártól.

E zárat, amennyiben az előírt feltételeknek megfelelnek, egyben a vámjogban szabályozott áruazonosítási kötelezettség teljesítésének is lehet tekinteni.

Magán plomba

A feladó a fuvar- és vámjog által előírtakon túlmenően, kereskedelmi meggondolások alapján saját, vagy más egyéb zárat is felhelyezhet az árura és a szállítóeszközökre, például veszélyes áruk (lőszerek), érzékeny áruk (cigaretta) és nagy kereskedelmi értékű áru (elektronikai készülékek, informatikai berendezések) esetében.

E zárat, amennyiben az előírt feltételeknek megfelelnek, egyben a vámjogban szabályozott áruazonosítási kötelezettség teljesítésének is lehet tekinteni.

Rövidítések jegyzéke

CER	Európai Vasutak és Infrastruktúraüzemeltetők Közössége
CIM	A nemzetközi áruszállítási szerződés egységes jogi szabályozása
CIT	Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Bizottság
COTIF	Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény
EFTA	Európai szabadkereskedelmi térség (Izland, Lichtenstein, Norvégia, Svájc)
EU	Európai Unió
GLV-CIM	CIM fuvarlevél kézikönyv
GLV-CIM-SzMGSz	CIM-SzMGSz fuvarlevél kézikönyv
GTM-CIT	Árufuvarozási Kézikönyv
gVV	közösségi feladási eljárás
NCTS	új számítógépes támogatású átmeneti rendszer
OPE	Az interoperábilis műveletek és a közlekedés-szervezés műszaki előírásai
TEN	Transzeurópai hálózat
TIR	Nemzetközi fuvarozási tevékenység
UIC	Nemzetközi Vasútegylet
UTI	intermodális fuvarozási egység
vgVV	egyszerűsített közösségi feladási eljárás (egyszerűsített vasúti feladási eljárás)

Fogalmak magyarázata

feladóhely	az a vámhivatal, amelyben az árura vonatkozó egyszerűsített közösségi eljárás bejelentését elfogadják
vállalkozó vasúttársaság	fuvarozásszervező és vonatokat közlekedtető vállalat, amely árukat fuvarozási szerződés alapján vagy a nélkül, fuvarozóként szállít
fedett teherkocsi	Azok a (zárt) teherkocsik, amelyekben a fuvarozott árut a kocsi bizonyos részének (tolóajtó, ponyva, tolótető, kocsiajtó, dómfedél, teleszkóptető) mozgatása nélkül nem lehet megvizsgálni. A fedett kocsikhoz tartoznak a nyitott, ponyvával lefedett kocsik (pl. Eanos) is.
intermodális fuvarozási egység	nagykonténer, cserefelépítmény, nyerges vontatmány vagy egyéb hasonló, a kombinált forgalomban használt szállítóegység
nyitott kocsi	A fedett kocsik kategóriájába nem tartozó kocsik, tehát azok, amelyek esetében a fuvarozott árut a kocsi bizonyos részének mozgatása nélkül is meg lehet megvizsgálni.
átvételi hely	a feladó és a fuvarozó közötti megállapodásban az áru átadására és átvételére kikötött hely
feladási eljárás	a vámfelügyelet alatti szállítást lehetővé tevő vámeljárás
egyszerűsített közösségi feladási eljárás - vgVV	Az a feladási eljárás, amely során a CIM, illetve a CIM-SzMGSSz fuvarlevél egyben vámkormány is. Az eljárást a CIM fuvarlevél 58b, illetve a CIM-SzMGSSz fuvarlevél 66b rovatában elő kell jegyezni.
formális feladási eljárás - gVV	szokásos, elektronikus úton végrehajtott feladási eljárás (NCTS)

Szakirodalom

1. UIC döntvények

Nemzetközi Vasútegylet (UIC)

571-3 sz. UIC-döntvény (Az egységes teherkocsik és a különleges építésű teherkocsik jellemzői), 6. kiadás, 2004. november

576 sz. UIC-döntvény (A teherkocsik ajtai és zárható részei (csereképesség), 5. kiadás, 1975. július 1, és az 1-6. módosítások

2. Műszaki jelentés

Nemzetközi Vasútegylet (UIC)

B12/RP 48sz műszaki jelentés (A Hbi(II)ns és Hbbi(II)ns sorozatú (az 571-3 sz. UIC-döntvényben 2A és 2B megjelölésű), 22,5 tonna tengelyterhelésű eltolható oldalfalú kocsi részben egységesített jellemzői), 1989. április 1.

3. Nemzetközi előírások

Európai Tanács

A Tanács 2913/92/EGK rendelete a Közösségi Vámkódex létrehozásáról (1992. október 12.). Közzétéve az L302 sz. hivatalos közlönyben 1992.10.19-én. A Vámkódex létrehozásával a vám kérdésében megvalósul a teljes jogközösség.

Európai Bizottság

Az Európai Gazdasági Közösség, az Osztrák Köztársaság, a Finn Köztársaság, az Izland Köztársaság, a Norvég Királyság, a Svéd Királyság és a Svájci Kantonszövetség megállapodása a közösségi feladási eljárásról (11. cikk (Általános előírások), 82. cikk (Egyszerűsítések a vasúti áruforgalomban), I. Függelék 82. cikk). Közzétéve az L 226 sz. Hivatalos közlönyben 1987. augusztus 13-án.

Az EGK és az EFTA vegyes bizottságának 1/88 sz. 1988. Április 1-i döntése az 1987. május 20-án kelt Közösségi feladási eljárásról szóló megállapodás I., II. és III. Függelékének módosításáról. Közzétéve az L 162 sz. Hivatalos közlönyben 1988. június 29-én.

A Bizottság 1993. július 2-i 2454/93/EGK rendelete a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról (amely a több közösségi rendeletben és irányelvben foglalt végrehajtási utasításokat egy végrehajtási utasításba foglalja össze), 357. cikk (A zárakról szóló általános előírások), 420. és 435. cikk (Egyszerűsítések a vasúti áruforgalomban), közzétéve az L 253 sz. Hivatalos közlönyben 1993. július 2-án, illetve 1993. október 11-én.

A 2787/2000/EK rendelet az 2913/92 EGK rendeletben foglalt Vámkódex 2454/93/EK rendeletben foglalt végrehajtási utasításainak módosításáról, XI. Függelék, közzétéve az L 330 sz. Hivatalos közlönyben 2000. december 27-én.

Tájékoztató

Jelen döntvény teljes vagy részleges másolása, utánnyomása és bármely – akár elektronikus úton való – elosztása a saját, magánjellegű célokon kívül a Nemzetközi Vasútegylet előzetes és kifejezett engedélye nélkül tilos. A döntvény fordítása, módosítása vagy átírása, illetve átszerkesztése és sokszorosítása műszaki vagy egyéb eljárással szintén a szerzői jogvédelem körébe tartozik. A francia szellemi tulajdonról szól törvény L 122-4 és L 122-5 cikke alapján „a forrásmű elemzése és annak kritikai, polemikus, pedagógiai, tudományos vagy informális karakterét mutató rövid idézetek” csak a szerző és a forrás megemlítésével engedélyezett.”

© Nemzetközi Vasútegylet (UIC), Párizs, 2014

Nyomtatás: Nemzetközi Vasútegylet (UIC)

16, rue Jean Rey
F-70015 Párizs, Franciaország, 2014. július
Depot legal 2014. július

ISBN 978-2-7461-2289-5 (francia kiadás)

ISBN 978-2-7461-2290-1 (német kiadás)

ISBN 978-2-7461-2291-8 (angol kiadás)