

3. kiadás, 2017. július

Eredeti szöveg

**Egységesített vasúti záruk**  
**Szabályok a záruk teherkocsikon és intermodális**  
**szállítóeszközökön való elhelyezésére**

*Scellés standardisés - Guide pour l'apposition de scellés sur les wagons et les unités de transport intermodales*

*Standardised seals - Guidelines for sealing wagons and intermodal transport units*

**A döntvényt a 4. fejezetbe kell beilleszteni**

4. Üzemvitel

**Érvényes:**

2017. július 1-től  
az UIC minden tagja részére

**Módosítások jegyzéke:**

1. 1. kiadás, 2007. január első kiadás
  2. 2. kiadás, 2014. július új kiadás
  3. kiadás, 2017. július új kiadás
- A döntvény felelőse felelős az UIC döntvényben van megnevezve.*

## Tartalom

Bevezetés .....	4
1. A egységesített plomba alkalmazása .....	5
1.1. Az egységesített plomba alkalmazása .....	5
1.1.1. Az áru azonosságának biztosítása .....	5
1.1.2. Az áruk azonosságának a vámkódex végrehajtási utasítása szerinti biztosítása .....	5
1.2. A szabályzat alkalmazásának célja .....	6
1.3. Az egységesített plombával szembeni követelmények .....	6
1.4. Az egységesített plomba megjelenése és műszaki jellemzői .....	7
1.5. Kivételek .....	7
2. Ellenőrző kérdéslista a kocsizárak teherkocsikra és intermodális fuvarozási egységeken való elhelyezéséhez .....	8
2.1. Az ellenőrző kérdéslista rendeltetése .....	8
2.2. A kérdéslista közzététele .....	8
A függelék – Az egységesített plomba megjelenése és műszaki jellemzői .....	9
B függelék – A vámzárak biztonsága .....	11
B1 Vámzárbiztosnak elfogadott kocsik és intermodális szállítási egységek .....	11
B2 A vámfelügyelet alatt fuvarozott áruk szállítására alkalmas kocsik különleges berendezései .....	11
C függelék – Különleges építésű kocsik .....	14
C1 Kéttengelyes fedett, eltolható oldalfalú kocsik .....	14
C2 Négytengelyes eltolható ponyvás pórekocsi .....	15
C3 Kéttengelyes fedett, egységes építésű kocsi .....	16
D függelék – A plomba meghatározása .....	17
Rövidítések jegyzéke .....	18
Fogalmak magyarázata .....	19
Felhasznált irodalom .....	20

## Bevezetés

A liberalizált európai vasúti közlekedést olyan folyamatos törekvések jellemzik, amelyek az ellenőrzésről és formaságokról való lemondás révén a határokon átívelő teherforgalom gyorsítását célozzák.

Ez a célkitűzés a küldemények az állomásokon, kikötőkben, konténerterminálokban és egyéb feladási helyeken való szabályszerű kezelését feltételezi. 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. Ennek érdekében 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 áruk vasúti fuvarozása során a vállalkozó vasúttársaságok fuvarozóként kezeskednek az áru vámjog szerinti azonosságáért.

Jelen szabályok tartalmazzák az egységesített plomba definícióját, amely a vasúti áruforgalomban a rakterek minimális lezárási követelményét jelenti. A szabályok tartalmazzák továbbá egy, a teherkocsik és a nemzetközi szállítási egységek lezáráására vonatkozó ellenőrző kérdéslistát is. A kérdéslista összeállítását az egyes zárszerkezetek eltérései indokolják.

## 1. A egységesített plomba alkalmazása

### 1.1. Az egységesített plomba alkalmazása

#### 1.1.1. Az áru azonosságának biztosítása

A rakott fedett teherkocsik (lásd a **fogalmak magyarázatát**), illetve a konténerek esetében az áru azonosságának biztosítására a feladó, a vámhatóság, vagy a fuvarozó bármelyike által elhelyezett zárat alkalmazzák. Az ép plomba bizonyítékként szolgál. A plomba képez a lopást megelőzni, de megakadályozni nem. A plomba bűnjelek megőrzésére is alkalmas, hiszen épsége révén azt bizonyítja, hogy a kocsiból, illetve a konténerből senki nem vett ki semmit, illetve ennek ellentétét is, hogy oda engedély nélkül nem rakott be semmit.

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

#### 1.1.2. Az áruk azonosságának az Európai Unió vámkódex szerinti biztosítása

Az Európai Közösség vámkódexének végrehajtási utasítása (lásd a **BIZOTTSÁG (EU) 2015/2447 sz. végrehajtási rendelete**) a közösségi vámeljárásban vámfelügyelet mellett fuvarozandó áruk átadását azok lezárásától teszi függővé.

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

- az adott szállítóeszköz lezárással biztosíthatóként legyen elismerve (lásd a **B függelék** 1. pontját), valamint
- 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.

Az **A Függelék** 6. oldalán ismertetett egységes mintának megfelelő plomba 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, egységesített zárok felhelyezésétől el lehet tekinteni.

A kocsi lezárásától el lehet tekinteni

- a. ha a feladóhely szerinti illetékes vámhatóság (lásd a **fogalmak magyarázatát**) amely a közösségi feladási eljárással szállított árut nem zárja le, hanem az áru a fuvarbejelentésben leadott vagy a kiegészítő okmányokban található leírására támaszkodik, annak feltétele mellett, hogy az áru leírása a lehető legpontosabb, hogy az áru könnyen azonosítható és hogy a leírás a mennyiségre és a típusra vonatkozó adatokat, valamint a különleges ismertetőjegyeket, mint a sorozatszámot tartalmazza.
- b. Amennyiben a feladóhely szerinti illetékes vámhatóság nem hoz eltérő határozatot, úgy sem a szállítóeszközt, sem pedig az egyes, az árukat tartalmazó csomagolási egységeket lezárni, ha az áruk szállítása vasúton történik, és a vasút áru azonosságának biztosítására intézkedéseket tett

## 1.2. Jelen szabályzat alkalmazásának célja

- egységesített, a vámhatóságok és a vasútvállalatok is elismert plomba alkalmazása
- a küldemények akadálytalan átadása a fuvarozásban résztvevő vasutak és egyéb fuvarozók között
- időmegtakarítás és költségcsökkentés az európai szállítási hálózatokon belül
- a bizonyítási eljárás egyszerűsítése az áruk (részleges) elveszése esetén, és ezzel a felesleges kártérítési 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 plomba tekintetében

## 1.3. Az egységesített plombával szembeni követelmények

Az egységesített plombának a következő tulajdonságokkal kell rendelkeznie:

- nem sérülhet meg a rendes használattól. 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 lehessen felhasználni. A többszöri felhasználást ki kell zárni
- hamisíthatatlan legyen és a számát könnyen olvashatóan kell kialakítani
- azonosító jellel és egyedi ellenőrzőszámmal rendelkezzen
- az anyagának olyannak kell lennie, hogy véletlenül ne lehessen letörni, nyom nélkül hamisítani, vagy újra felhasználni
- a kocsira könnyen fel lehessen helyezni

#### **1.4. Az egységesített plomba megjelenése és műszaki jellemzői**

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

#### **1.5. Kivételek**

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

## 2. Ellenőrző kérdéslista a kocsizárak teherkocsikra és intermodális fuvarozási egységeken 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. TIR), vagy más műszaki jellegű jogszabály (pl. Technical Specifications for Interoperability OPE) alapján lezárásra alkalmasként került forgalomba (lásd a Rövidítések jegyzékét). 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 kocsik és konténerek előírászerű lezárását.

Emiatt a CIT (lásd a [rövidítések listáját](#)) „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 lezártnak lehessen tekinteni.

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

### 2.2. Az ellenőrző kérdéslista közzététele

A kocsik és konténerek lezárási ellenőrző kérdéslistája letölthető a CIT (lásd a [rövidítések listáját](#)) honlapjáról ([www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)).

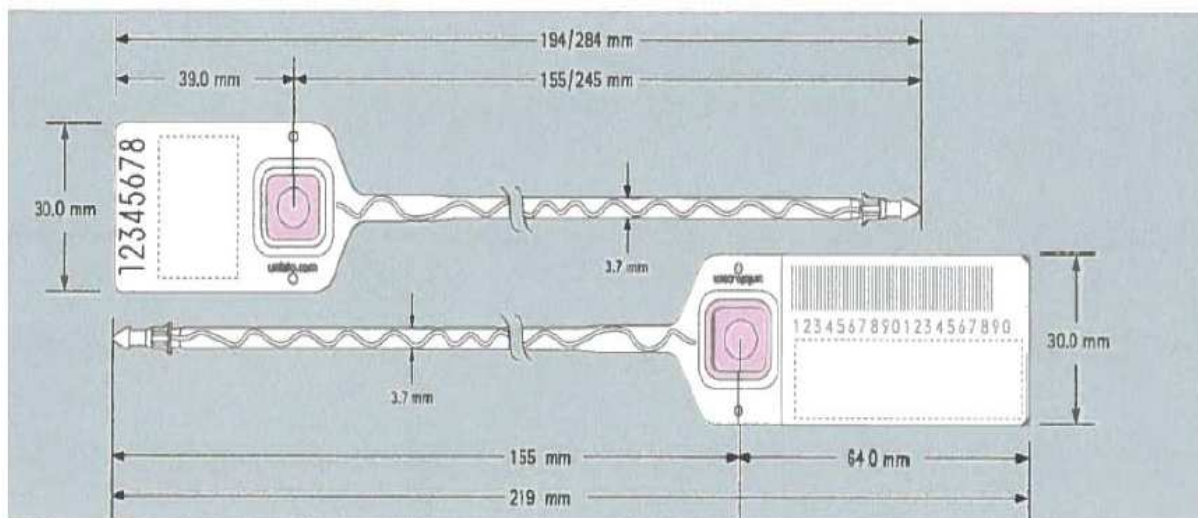


## A Függelék

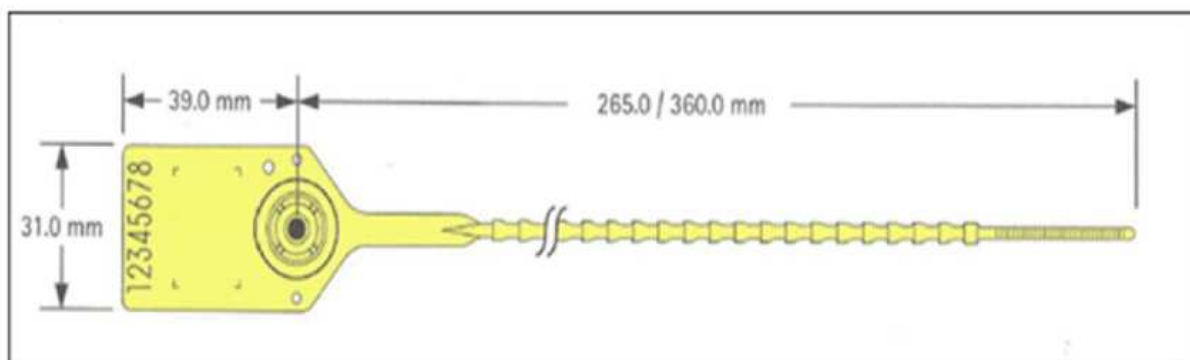
### Az egységesített plomba megjelenése és műszaki jellemzői

a zár anyaga:	a szalag és a zár borítója műanyag, pl. polipropilén, poliamid
tábla:	műanyag, fém
szalag:	műanyag, pl. polipropilén, poliamid, polietilén
zár:	két részes (zár és tábla)
záró rész:	a házban található tábla megakadályozza a plomba felnyitását
hossz:	különböző lehet
szalagszélesség:	különböző lehet
tábla	a táblának legalább akkorának kell lennie, hogy az zár egyértelmű azonosítása lehetséges legyen.
terhelhetőség:	legalább 20 kg húzás
szín:	bármilyen
logófelület:	a vasút neve, vagy egyértelmű azonosításra alkalmas logója
számozás:	egyértelmű folyamatos számozás, esetleg vonalkód

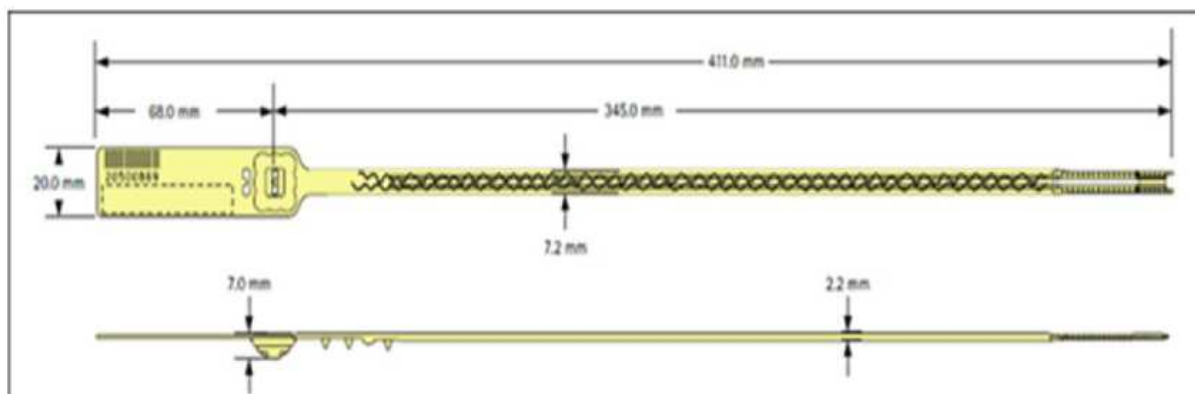
### 1. változat



### 2. változat



### 3. változat



## B függelék

### A vámzárak biztonsága

#### 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 rejtekhelyek,
4. amelyek raktere a vámhatóság számára, ellenőrzés céljából könnyen hozzáférhető.

A vámzárbiztosnak elismert új építésű kocsik "TEN" (lásd a [rövidítések listáját](#)) 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 nyíláson 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 rejteni.

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 vezetősínjét, 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 vámzárak 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 vámzárak, vámpecsétek és egyéb ezekkel egyenértékű vámzárak felhelyezhetők. A tartálykocsik csőcsatlakozóját úgy kell kialakítani, hogy arra a vámzárát, vámpecsétet vagy egyéb ezekkel egyenértékű vámzárát fel lehessen helyezni, kivéve, ha a csatlakozó csővezeték a tartálytértől vám szempontjából biztos módon 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, vámzár felhelyezésére alkalmas alkatrészeket úgy kell rögzíteni, hogy azokat erőszak alkalmazása és szemmel látható nyomok nélkül ne lehessen eltávolítani.

A zárszerkezetek rögzítő anyáit alapvetően a kocsi belsejében kell elhelyezni. Amennyiben ez nem lehetséges, akkor a rögzítő csavar kiálló menetes részét el kell szegecselni vagy le kell hegeszteni, vagy más módon lehetővé kell tenni, hogy vámzárát, vámpecsétet vagy más ezekkel azonos értékű vámzárát 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<sup>2</sup>-nél nagyobb. A felsorolt biztosító szerkezeteket olyan módon kell rögzíteni, hogy azokat erőszak alkalmazása vagy szemmel látható nyomok nélkül ne lehessen eltávolítani.

A kocsik 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 vámzárral, vámpecséttel, vagy ezekkel egyenértékű vámzárral kell lezárni. A padlóba épített, 35 cm-nél nagyobb átmérőjű lefolyónyílásokat ráccsal, rostéllyal vagy ezekkel egyenértékű módon kell biztosítani.

Ha az árut különleges tulajdonságai miatt részben nyitott ajtajú fedett kocsiban kell szállítani, akkor az ajtókat rögzítőkarral, vagy más rögzítő alkalmatossággal 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, vagy a fentiekben megadott, ezekkel egyenértékű módon 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 nyitott kocsikat (lásd a fogalmak magyarázatát) 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, gőztartályok) 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 távolságának meg kell egyeznie 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, ahol 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 összecsomózása 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 záró zsinór a fémszálas zsinórt biztosnak ítéli, és egyéb intézkedéseket nem tart feltétlenül szükségesnek.

## C függelék

### Különleges építésű kocsik

(kivonat az 571-3 sz. UIC-döntvényből, lásd a [felhasznált irodalmat](#))

#### 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.

##### *Hbillns kocsik (2B építési mód)*

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

##### *Hbbins kocsik (3A építési mód)*

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

##### *Hbillns kocsik (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 alkalmasak.

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 kocsi típusra 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 (lásd a [felhasznált irodalmat](#)) tartalmazza.

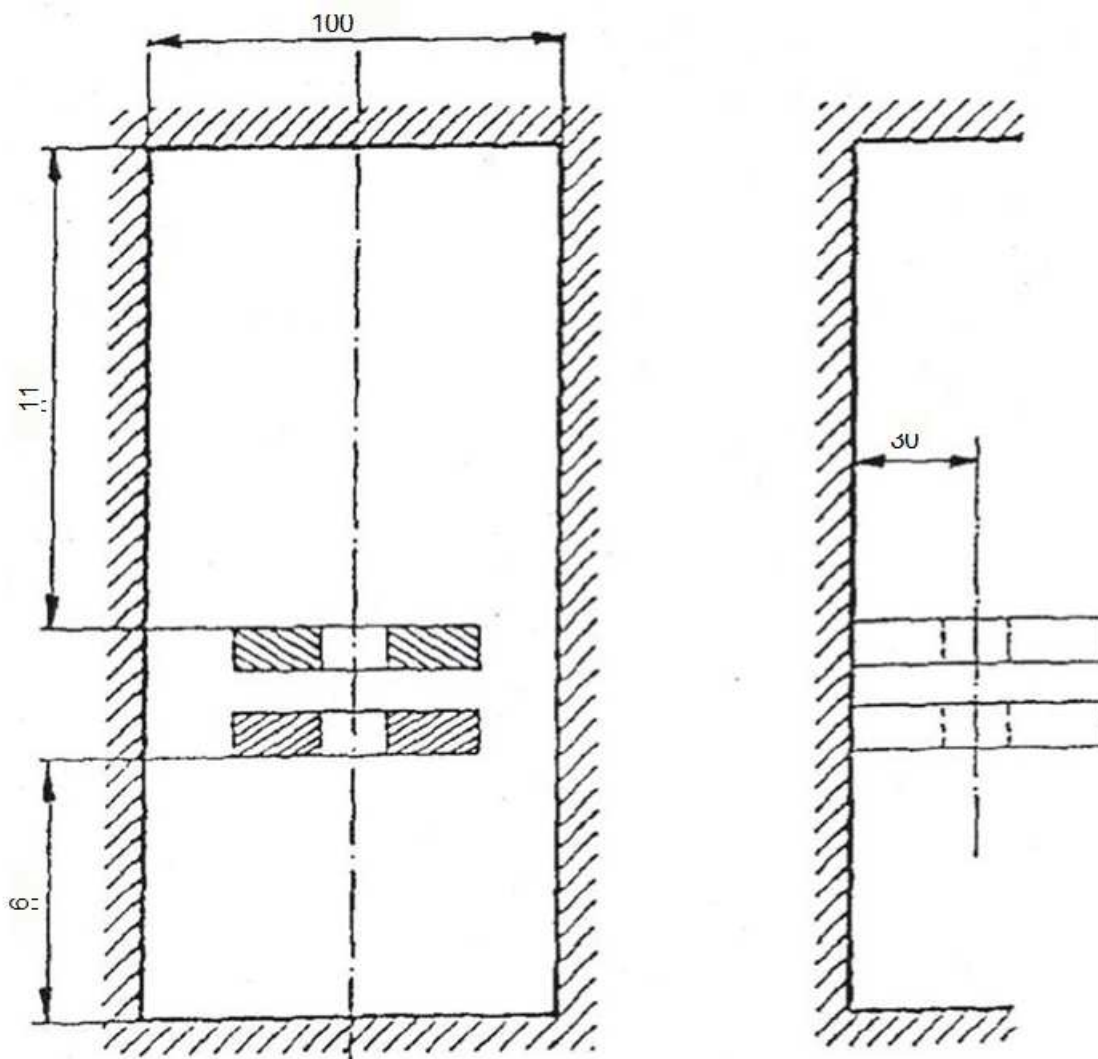
## C2 Négytengelyes eltolható ponyvás pórekocsi

A kocsi típus két kiviteli módban épül.

*Rilns kocsi (A építési mód)* – az 1. típusú pórekocsik továbbfejlesztett változata

*Rilns kocsi (B építési mód)* – új fejlesztésű kocsi típus

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

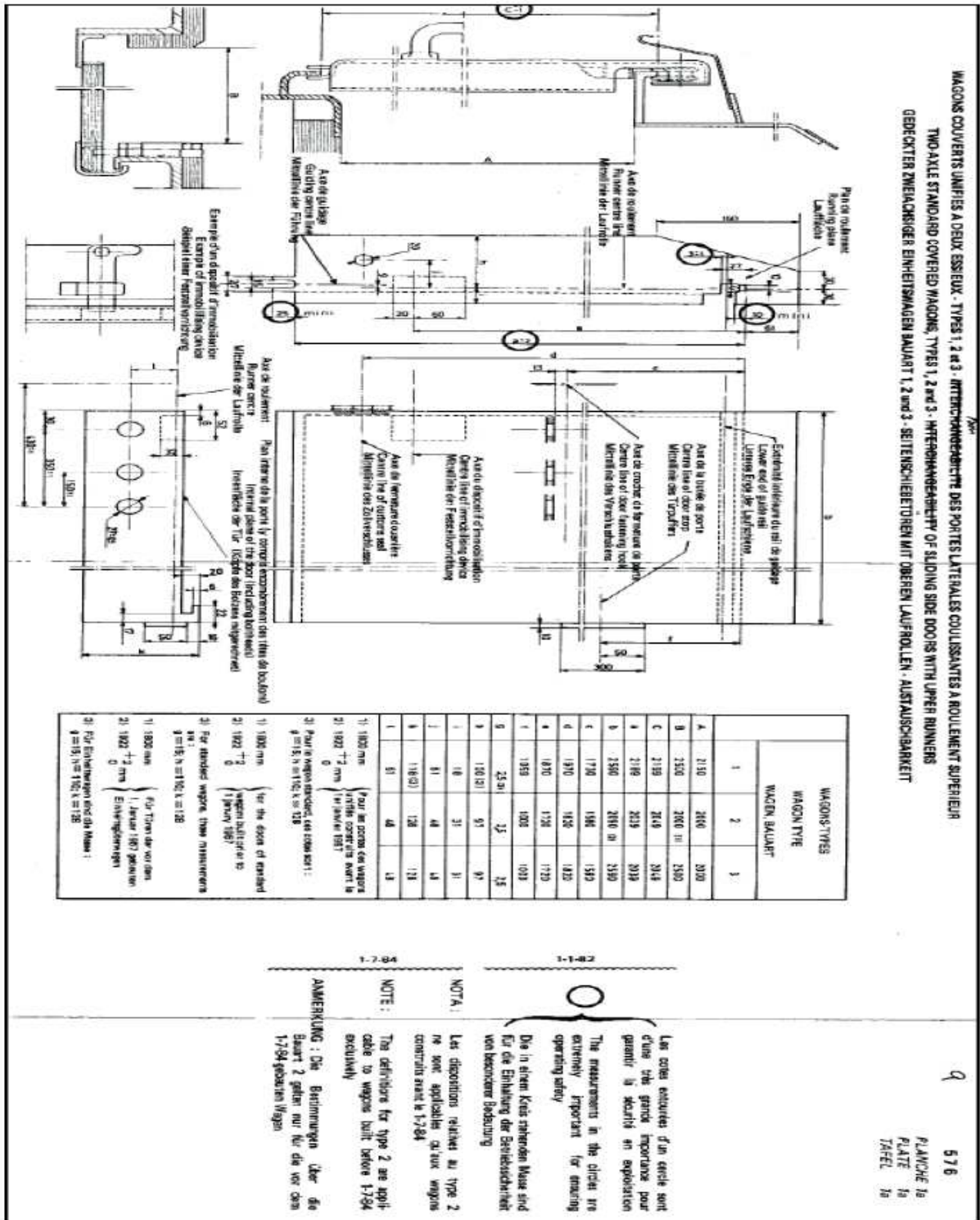


A vámzár számára szabadon hagyandó rész az 1A, 1B, 2A, 2B, 3A és 3B kocsi típusok esetében



**C3 Kéttengelyes fedett, egységes építésű kocsi**

(Kivonat az 576 sz. UIC-döntvényből, lásd a **felhasznált irodalmat**)





## D függelék

### A plomba meghatározása

#### A vámeljáráásban alkalmazott plombák (vámjog)

A vámrakokat az áru azonosságának biztosítása céljából a (közösségi vagy közös feladási illetve kiviteli) vámeljáráás (lásd a **fogalmak magyarázatát**) keretében az árukön (a küldeménydarabokon a küldeményzárak) vagy a szállítóeszközökön (raktérrak) elhelyezett záarak. Az ilyen záarakat 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 áru azonosságának biztosítására megállapodhatnak a kocsis és konténerforgalomban az ügyfelekkel arról, hogy a feladó a küldemények lezárását a raktérek plombálása által teljesíti. A jelen döntvénynek megfelelő, egységesített plomba a vasúti teherforgalomban megfelel a vámelőírások általános feltételeinek.
2. Az eljárások egyszerűsítése érdekében a gVV-eljárás keretében a vámhatóság felhatalmazhatja a főkötelezettet, hogy az árura, illetve a szállítóeszközre különleges záarakat helyezzen fel.
3. Ha a vámhatóság felhatalmazásával rendelkező feladó rendelkezik az áru azonosságát biztosító intézkedésekről és az alkalmazandó záarakról.

#### Plomba a fuvarjogban

A fedett kocsikra a feladó helyezi fel záarakat, 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, a kombinált áruszállításban alkalmazott záart intermodális szállítóeszközöket a feladó látja el záarakkal. A fuvarozó és a feladó közötti megállapodás alapján bizonyos forgalmakban el lehet tekinteni a záarktól.

E záarakat, amennyiben az előírt feltételeknek megfelelnek, egyben a vámjogban szabályozott áruazonosítási kötelezettség teljesítésének is lehet tekinteni. Két- és többoldalú megállapodásban is ki lehet kötni, hogy a felek bizonyos forgalmakban eltekintenek a záarktól.

#### Magán plomba

A feladó a fuvar- és vámjog által előírtakon túlmenően, kereskedelmi megfontolások alapján saját, vagy más egyéb okokból is helyezhet fel záarakat az árura és a szállítóeszközökre, például veszélyes áruk (pl. lőszerek), érzékeny áruk (pl. cigaretta) és nagy kereskedelmi értékű áru (pl. elektronikai készülékek, informatikai berendezések) esetében. E záarakat, amennyiben az előírt feltételeknek megfelelnek, egyben a vámjogban szabályozott áruazonosítási kötelezettség teljesítésének is lehet tekinteni.

## Rövidítések jegyzéke

CIT	Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Bizottság
EU	Európai Unió
OPE	Az üzemeltetési és forgalomirányítási alrendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírások
TEN	transzeurópai hálózat
TIR	nemzetközi fuvarozási tevékenység
TSI	Átjárhatósági Műszaki Előírások
UIC	Nemzetközi Vasútegylet
vgVV	egyszerűsített közösségi feladási eljárás (egyszerűsített vasúti feladási eljárás)

## Fogalmak magyarázata

### A fogalmak jelen döntvény értelmében alkalmazott magyarázata

feladóhely	az a vámhivatal, amelyben az árura vonatkozó egyszerűsített közösségi eljárás bejelentését elfogadják
vállalkozó vasúttársaság	fuvarozásszervező és vonatokat közlekedtető vállalat, amely árut 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, dőmfedél, 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	vámfelügyelet alatti szállítást lehetővé tevő vámeljárás

## Felhasznált irodalom

### 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. Módosítás.

### 2. Műszaki jelentés

#### Nemzetközi Vasútegylet (UIC)

B12/RP 48 sz. 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 Parlament és az Európai Tanács

A Tanács 2013/952/EGK sz. rendelete a Közösségi Vámkódex létrehozásáról (1992. október 12.). Közzétéve az Európai Unió L 269 sz. hivatalos közlönyében 2013. október 10-én.

#### 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). Közzétéve az L 226 sz. Hivatalos közlönyben 1987. augusztus 13-án.

A Bizottság 2015. november 24-i 2015/2447 sz. Végrehajtási utasítása az Európai Parlament és Tanács 952/2013/EU sz. a közösségi vámkódex létrehozásáról szóló rendeletéhez. Közzétéve az Európai Unió L 343/558 sz. Hivatalos lapjában 2015. december 29-én.

## Tájékoztató

Jelen döntvény teljes vagy részleges másolása, utánnnyomása és bármely – akár elektronikus úton való – elosztása a saját, magánjelleű célokön 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 megemlézésével engedhető meg.”

© Nemzetközi Vasútegylet (UIC), Párizs, 2017

Nyomtatás: Nemzetközi Vasútegylet (UIC)

16, rue Jean Rey  
F-75015 Párizs, Franciaország, 2017. július  
Jogosultság: 2017. 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)