



Brüssel, den 3. Februar 2016
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2015/0241 (NLE)

13276/15
ADD 1 REV 1 (de)

UD 205

VORSCHLAG

Nr. Komm.dok.:	COM(2015) 512 final/2 ANNEX 1 - PART 1/2
Betr.:	ANHANG zum Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Verwaltungsausschuss des TIR-Übereinkommens zum Vorschlag zur Änderung des Zollübereinkommens über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage eine **neue Fassung** des Dokuments COM(2015) 512 final ANNEX 1 - PART 1/2.

Anl.: COM(2015) 512 final/2 ANNEX 1 - PART 1/2



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 28.1.2016
COM(2015) 512 final/2

ANNEX 1 – PART 1/2

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2015) 512 final of 20.10.2015.

Concerns the German language version.

Several changes were made for the sake of terminological consistency.

The text shall read as follows:

ANHANG

zu

Vorschlag für einen Beschluss des Rates

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Verwaltungsausschuss des TIR-Übereinkommens zum Vorschlag zur Änderung des Zollübereinkommens über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR zu vertreten ist

ANHANG

zu

Vorschlag für einen Beschluss des Rates

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Verwaltungsausschuss des TIR-Übereinkommens zum Vorschlag zur Änderung des Zollübereinkommens über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR zu vertreten ist

ÄNDERUNGEN DES ZOLLÜBEREINKOMMENS ÜBER DEN INTERNATIONALEN WARENTRANSPORT MIT CARNETS TIR (TIR-ÜBEREINKOMMEN VON 1975)

Anlage 6, neue Erläuterung 0.42a

Eingefügt wird eine neue Erläuterung zu Artikel 42a mit folgendem *Wortlaut*:

„0.42a Der Ausdruck „umgehend“ in Artikel 42a bedeutet, dass nationale Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Anwendung des TIR-Übereinkommens bzw. auf das Funktionieren des TIR-Systems haben können, der TIR-Kontrollkommission schriftlich schnellstmöglich und nach Möglichkeit vor Inkrafttreten der Maßnahmen mitzuteilen sind, damit die TIR-Kontrollkommission ihre Überwachungsaufgabe wirksam erfüllen und ihrer Verantwortlichkeit nachkommen kann, die Maßnahmen auf Vereinbarkeit mit dem TIR-Übereinkommen gemäß Artikel 42a des TIR-Übereinkommens und ihren in Anlage 8 des TIR-Übereinkommens festgelegten Aufgaben zu prüfen.

Anlage 2 Artikel 4 Absatz 2 Ziffer i

Ziffer i erhält folgende *Fassung*:

i) Schiebeplanen, Boden, Türen und alle anderen Bestandteile des Laderaums müssen entweder durch Vorrichtungen, die von außen nicht entfernt und wieder angebracht werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, oder durch eine Konstruktion zusammengefügt sein, die ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht verändert werden kann.

Anlage 2 Artikel 4 Absatz 2 Ziffer iii

Ziffer iii erhält folgende *Fassung*:

iii) Die Führung der Schiebeplane, die Schiebeplanenspannvorrichtungen und andere bewegliche Teile müssen so zusammengefügt sein, dass zollamtlich verschlossene Türen und andere bewegliche Teile nicht ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren von außen geöffnet oder geschlossen werden können. Die Führung der Schiebeplane, die Schiebeplanenspannvorrichtungen und andere bewegliche Teile müssen so zusammengefügt sein, dass der Zugang zum Laderaum nach Sicherung der Verschlussvorrichtungen ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht möglich ist. Ein Beispiel für eine solche Konstruktion ist in der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung 9 enthalten.

Anhang 2 neuer Artikel 5

Nach dem geänderten Artikel 4 wird eingefügt:

Artikel 5

Fahrzeuge mit einer Dachschiebeplane

1. Die Artikel 1, 2, 3, 4 und 4 gelten auch für Fahrzeuge mit Dachschiebeplane, soweit sie darauf anwendbar sind. Außerdem müssen diese Fahrzeuge den Bestimmungen dieses Artikels entsprechen.
2. Die Dachschiebeplane muss den Erfordernissen der nachstehenden Ziffern i bis iii entsprechen.
 - i) Die Dachschiebeplane muss entweder durch Vorrichtungen, die von außen nicht entfernt und wieder angebracht werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, oder durch eine Konstruktion zusammengefügt sein, die ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht verändert werden kann.
 - ii) Die Dachschiebeplane muss den festen Teil des Daches an der Laderaumvorderseite so überdecken, dass die Dachplane nicht über die Oberkante des Dachholms gezogen werden kann. An beiden Längsseiten des Laderaums ist in den Saum der Dachplane ein vorgespanntes Stahlseil derart einzuführen, dass es nicht entfernt und wieder eingeführt werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen. Die Dachplane muss so am Laufwagen gesichert werden, dass sie nicht entfernt und wieder gesichert werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.
 - iii) Die Führung der Dachschiebeplane, die Schiebeplanenspannvorrichtungen und andere bewegliche Teile müssen so zusammengefügt sein, dass zollamtlich verschlossene Türen, Dächer und andere bewegliche Teile nicht ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren von außen geöffnet oder geschlossen werden können. Die Führung der Dachschiebeplane, die Schiebeplanenspannvorrichtungen und andere bewegliche Teile müssen so zusammengefügt sein, dass der Zugang zum Laderaum nach Sicherung der Verschlussvorrichtungen ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht möglich ist.

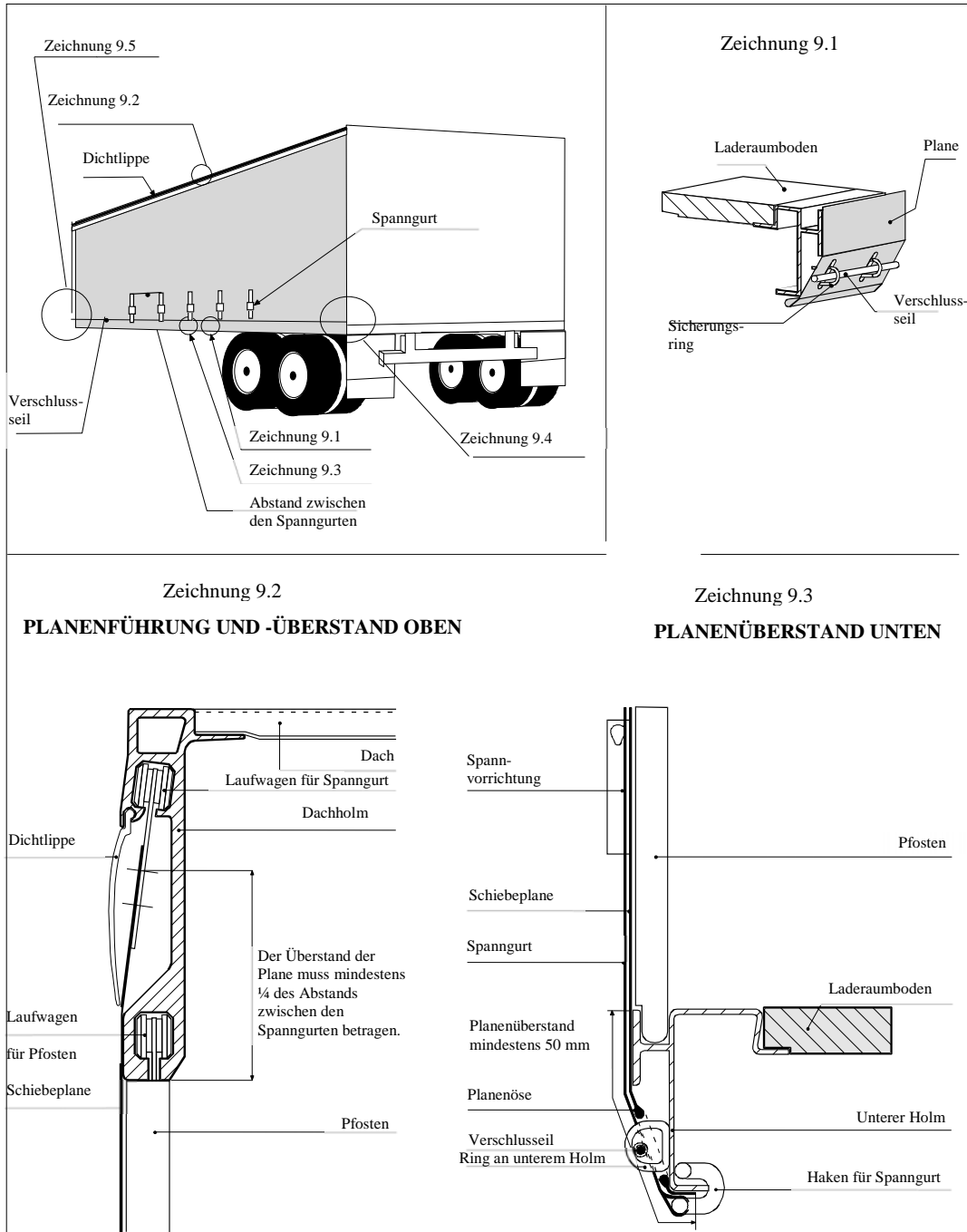
Ein Beispiel für eine mögliche Konstruktion ist in der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung 10 dargestellt.

Anhang 2 Zeichnung 9

Die vorhandene Zeichnung 9 wird *ersetzt* durch

Zeichnung 9

BEISPIEL FÜR DIE KONSTRUKTION EINES FAHRZEUGS MIT SCHIEBEPLANEN

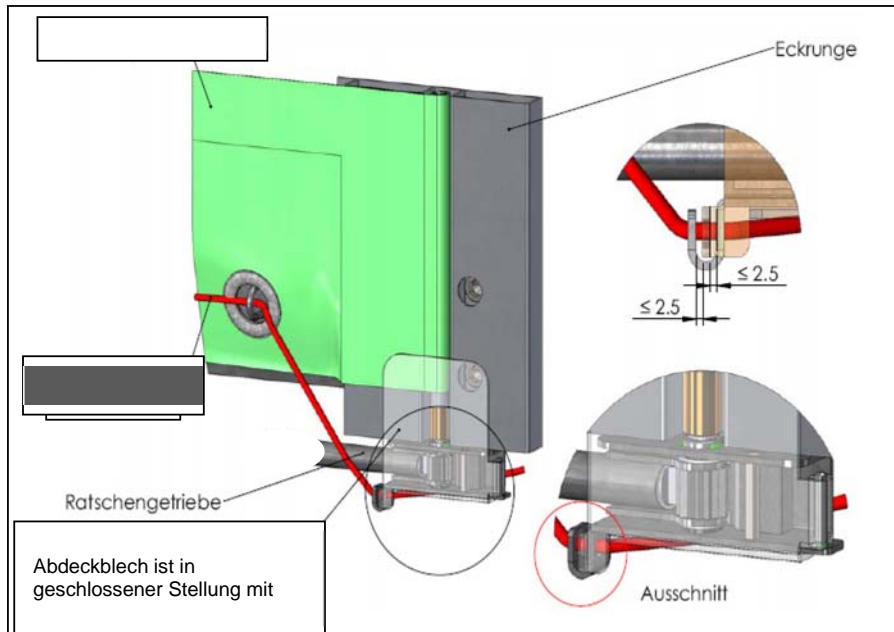


Zeichnung 9, Fortsetzung

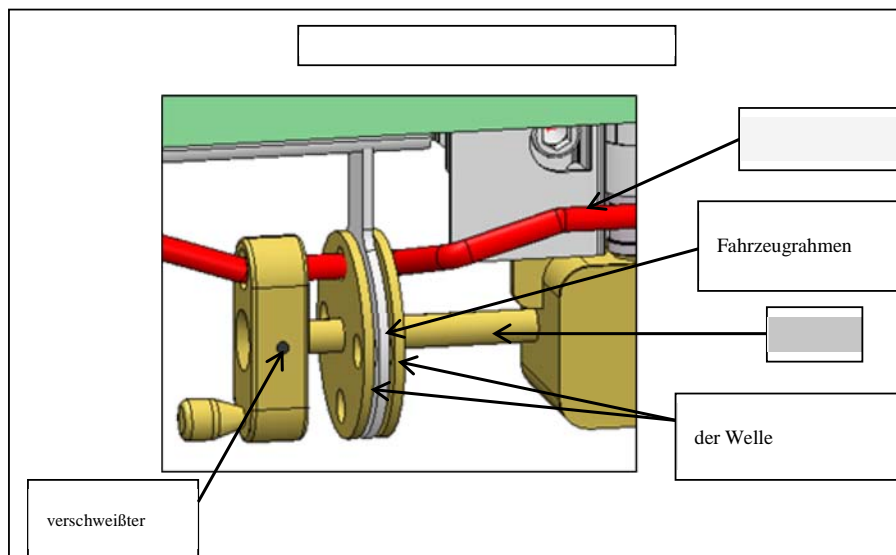
Zeichnung 9.4

Zur Spannung der Schiebepflan in waagerechter Richtung dient ein Ratschengetriebe (üblicherweise am hinteren Ende des Behälters). Die Zeichnung veranschaulicht anhand der Beispiele a) und b), wie das Ratschengetriebe oder das Spanngetriebe gesichert werden können.

a) Sicherung des Ratschengetriebes



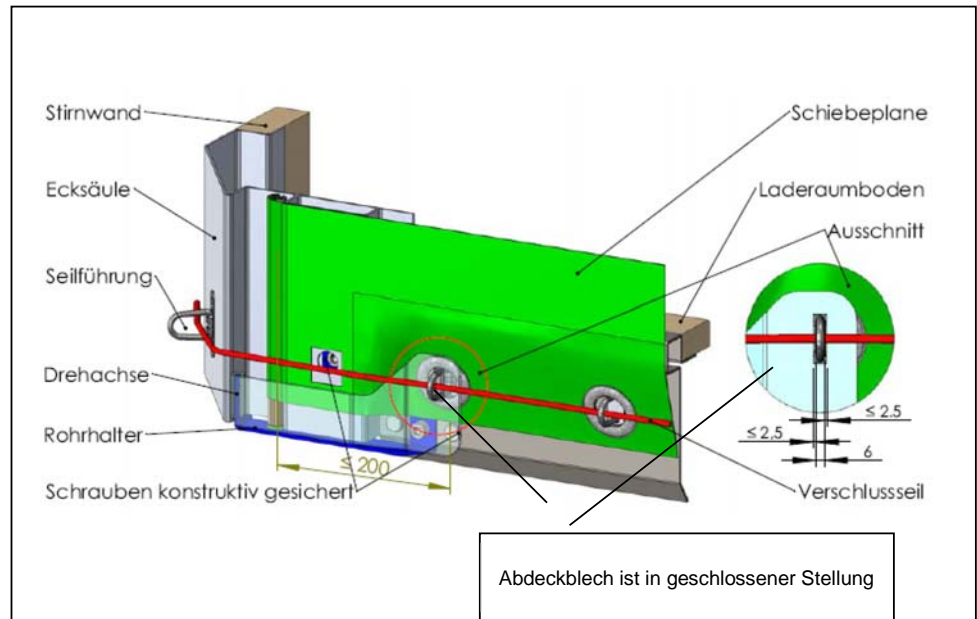
(b) Sicherung des Spanngetriebes



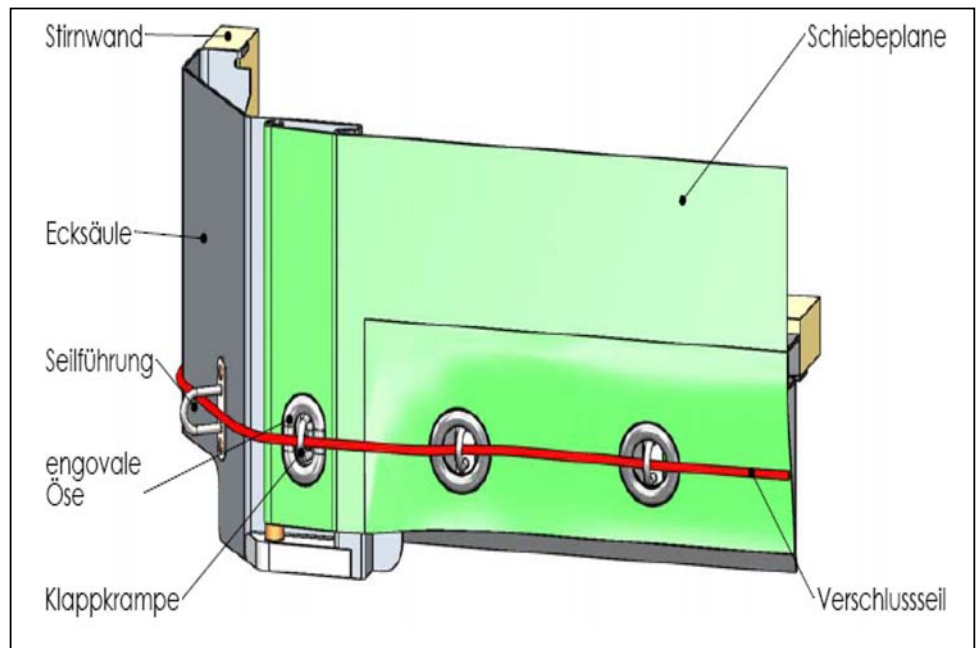
Zeichnung 9.5

Zur Sicherung der Schiebeplane auf der anderen Seite (in der Regel der Vorderseite des Fahrzeugs) können die folgenden Systeme a) und b) dienen.

a) Abdeckblech



b) Engovale Öse, System gegen Anheben für das Spannrohr

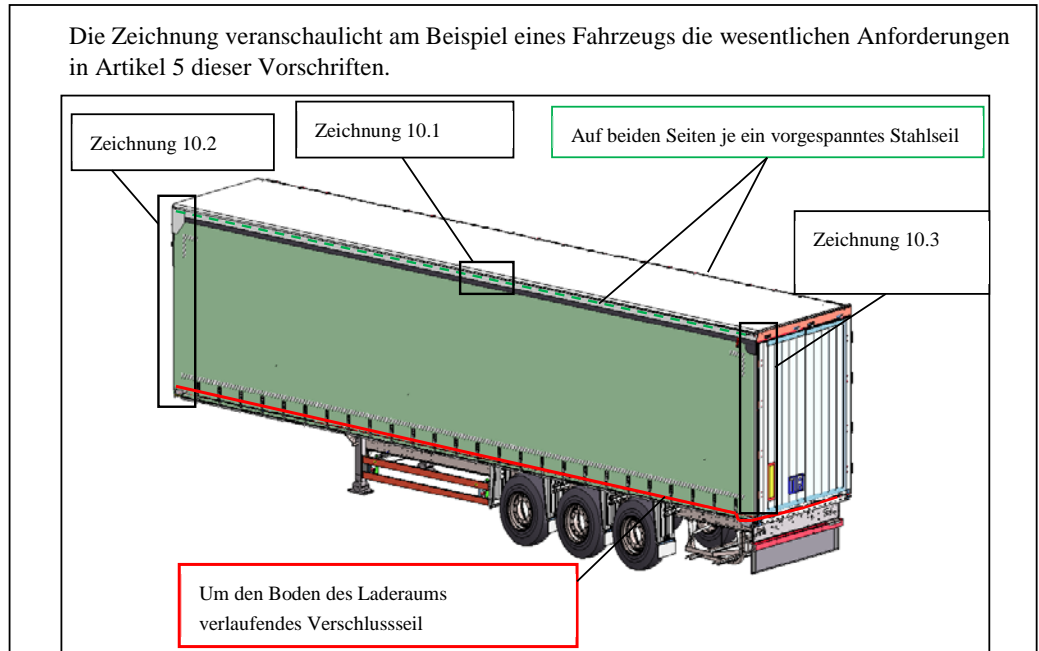


Anhang 2 neue Zeichnung 10

Hinter der neuen Zeichnung 9 wird eingefügt

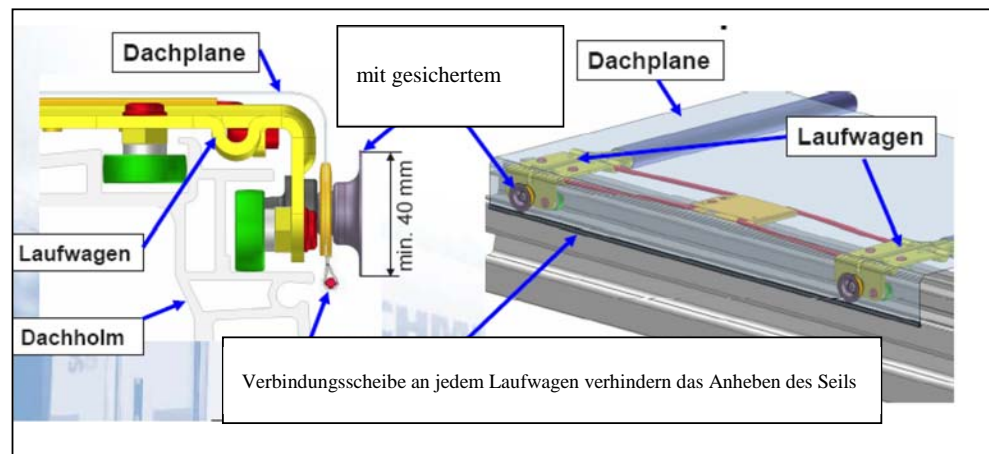
Zeichnung 10

**BEISPIEL FÜR DIE KONSTRUKTION EINES FAHRZEUGS MIT
DACHSCHIEBEPLANE**



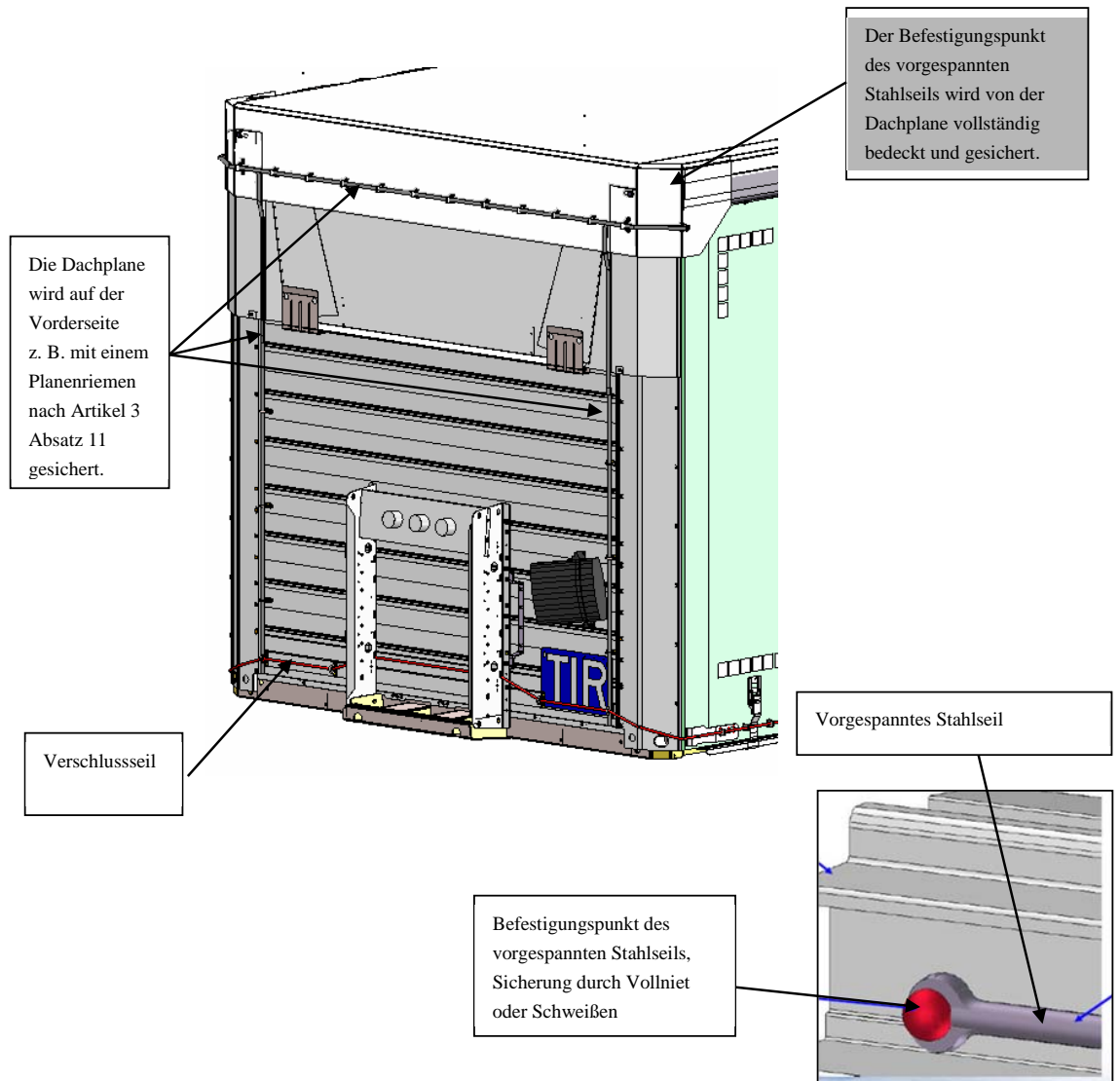
Zeichnung 10.1

Auf jeder Laderaumseite ist je ein vorgespanntes, in einem Saum verlaufendes Stahlseil befestigt. Dieses vorgespannte Stahlseil wird vorne (siehe Zeichnung 10.2) und hinten (siehe Zeichnung 10.3) am Aufbau befestigt. Die Zugkraft und die Verbindungsscheibe an jedem Laufwagen verhindern das Anheben des Saums mit dem vorgespannten Stahlseil über den Dachholm hinweg.



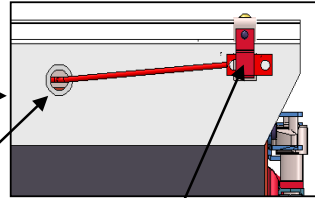
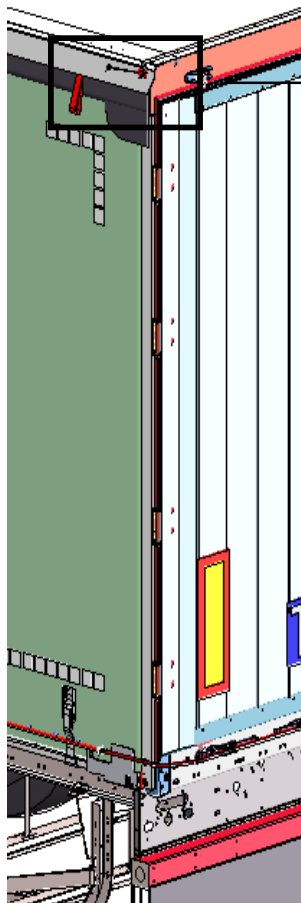
Zeichnung 10.2

Die Dachschiebeplane muss den festen Teil des Daches an der Vorderseite des Laderaums so überdecken, dass die Dachplane nicht über die Oberkante des Dachholms hinweg gezogen werden kann.



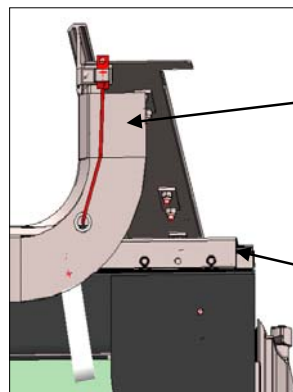
Zeichnung 10.3

Am hinteren Ende wird eine besondere Vorrichtung, z. B. eine Abschlussplatte, am Dach angebracht, um den Zugang zum Behälter ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren zu verhindern, nachdem die Türen geschlossen und zollamtlich verschlossen worden sind.



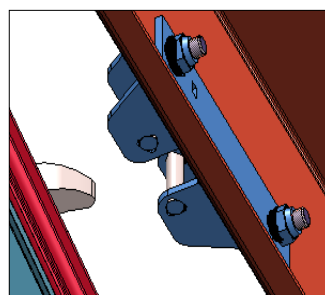
Vorgespanntes Stahlseil tritt in einen Saum ein.

Der Befestigungspunkt des vorgespannten Stahlseils ist vollständig abgedeckt, und das Abdeckblech ist durch Verschweißung oder Vollniet gesichert.



Spannvorrichtung an der Hebelmechanik. Durch Herunterklappen des Dachteils mit der Spannvorrichtung wird das vorgespannte Stahlseil gespannt.

Laufwagen der Dachplane (geschlossen) mit Verriegelungssystem (innen)



Durch Schließen und zollamtliches Verschließen der Türen werden die Systeme zollsicher.