

Tarif 9751.00

Besondere Beförderungsbedingungen mit Preisen und Konditionen für den Deutsch – Tschechischen – Slowakischen Eisenbahngüterverkehr für Wagenladungen

(DCSKWT)

Einteilung des Tarifs

Teil I

Tarifbestimmungen

Vorwort

Abschnitt 1 – Besondere Beförderungsbedingungen

Abschnitt 2 – Allgemeine Tarifbestimmungen

Abschnitt 3 – Besondere Tarifbestimmungen

Teil II

Gütereinteilung

Verzeichnis der Güter, für die ein RID – Zuschlag erhoben wird

Teil III

Beförderungswege, Frachten

Abschnitt 1 – Beförderungswege, Übersichtskarte

Abschnitt 2 – Bahnstreckenverzeichnisse / Entfernungsanzeiger

Abschnitt 3 – Frachtsatzzeiger

Abschnitt 4 – Nebengebührentarif

Abschnitt 5 – Übersicht der nationalen Bedingungen der beteiligten Beförderer

Anlage 1 – ABB CIM des CIT

Anlage 2 – Bedingungen für die Verwendung der Wagenliste bei Abfertigung von Wagengruppen mit einem Frachtbrief

Inhaltsverzeichnis

Teil I	Seite
Vorwort	6
Abschnitt 1 – Besondere Beförderungsbedingungen.....	6
Abschnitt 2 – Allgemeine Tarifbestimmungen	9
§ 1 – Geltungsbereich des Tarifs.....	9
§ 2 – Beförderungswege.....	11
§ 3 – Tarifwahrung.....	11
§ 4 – Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren.....	11
Abschnitt 3 – Besondere Tarifbestimmungen	14
§ 5 - Wagen, die vom Kunden gestellt werden.....	14
§ 6 - Wagen der Beförderer mit besonderer Bauart.....	14
§ 7 - Sendungen in Wagengruppen.....	15
§ 8 - Neuaufgabe (Reexpedition).....	16
§ 9 - Haftung bei Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung beim Transport von Sendung von/nach Staaten, die das SMGS anwenden, im Transit über Tschechien/Slowakei.....	18

Teil II	
Gütereinteilung	16

Teil III	
Beförderungswege, Frachten	19
Abschnitt 1 – Beförderungswege, Übersichtskarte.....	20
Abschnitt 2 – Bahnhofsverzeichnisse / Entfernungsanzeiger	25
Abschnitt 3 – Frachtsatzzeiger/Frachten.....	26
Abschnitt 4 – Nebengebührentarif.....	40
Abschnitt 5 – Übersicht der nationalen Bedingungen der beteiligten Beförderer.....	41

Anlagen	42
Anlage 1 - Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM).....	42
Anlage 2 - Bedingungen für die Verwendung der Wagenliste bei Abfertigung von Wagengruppen mit einem Frachtbrief.....	46

Teil I

Vorwort

Mit diesem Tarif stellen die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher, dass im Geltungsbereich dieses Tarifes nach Abschluss von grenzüberschreitenden Beförderungsverträgen die Sendungen/leere Wagen durch aufeinanderfolgende Beförderer übernommen und aufgrund des Frachtbriefes/Wagenbriefes nach den Bedingungen dieses Tarifes weiterbefördert werden.

1. An diesem Tarif sind folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer beteiligt:

Eisenbahngesellschaft Cargo Slovakia AG (ZSSK CARGO)	- 2156
ČD Cargo AG (CDC)	- 2154
PKP Cargo S.A. (PKP)	- 2151
Rail Cargo Austria AG (RCA)	- 2181
DB Schenker Rail Deutschland AG (DBSDE)	- 2180

2. "Beförderer" im Sinne dieses Tarifes ist der vertragliche Beförderer und der aufeinanderfolgende Beförderer.
3. Veröffentlichungen zu den Tarifen werden von jedem Beförderer nach den in den jeweiligen Ländern gültigen Bestimmungen durchgeführt.
4. Die Veröffentlichungen zu diesem Tarif erfolgen:
 - bei der Eisenbahngesellschaft Cargo Slovakia AG im „Prepravny a tarifny vestnik (PTV)“
 - bei der ČD CARGO AG im „Přepavní a tarifní vestník“
 - bei der Rail Cargo Austria AG im „Anzeigebblatt für Verkehr“
 - bei der DB Schenker Rail Deutschland AG im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger (TVA)“ in Frankfurt/Main
5. Der Tarif wird in deutscher Sprache und in tschechischer und slowakischer Übersetzung herausgegeben. Bei etwaigen Abweichungen ist der deutsche Wortlaut maßgebend.
6. Der Tarif kann bezogen werden:

in Deutschland von der Deutschen Bahn AG, DB Services Technische Dienste GmbH -
Druck und Informationslogistik – Logistikcenter, Kriegsstr. 1, D- 76131 Karlsruhe;

Der Tarif kann im Internet eingesehen werden unter:

www.dbschenker.de

www.zscargo.sk

www.railcargo.at

www.cdcargo.cz

Abschnitt 1 **Besondere Beförderungsbedingungen**

Vertragsgrundlagen, Aufeinanderfolgende Frachtführerschaft

1. Vertragsgrundlagen für den einzelnen Beförderungsvertrag sind die "Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) (Anhang B zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)), sowie die Bestimmungen dieses Tarifs.
2. Ergänzend gelten die "Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr – ABB CIM" (Anlage 1 dieses Tarifes).
3. Sofern die in Ziffer 1 und 2 genannten Bedingungen keine Regelungen enthalten oder wenn sie auf die Bedingungen oder Vorschriften des Beförderers verweisen, gelten die für den Inlandsverkehr gültigen Geschäftsbedingungen/Tarife/Preislisten des Beförderers, der nach dem Beförderungsvertrag für den jeweiligen Streckenabschnitt zuständig ist.

Die Bedingungen/Tarife/Preislisten der an diesem Tarif beteiligten Beförderer sind in der Übersicht im Teil III Abschnitt 3 des Tarifs aufgeführt.

4. Für die Beförderung leerer Güterwagen, die nicht als "Schienenfahrzeuge als Beförderungsgut auf eigenen Rädern" aufgeliefert werden, gelten die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV) – Anhang D zum COTIF“ sofern keine abweichenden vertraglichen Vereinbarungen (insbesondere der „Allgemeine Verwendungsvertrag für Güterwagen – AVV“) anzuwenden sind. Es gelten die Bestimmungen dieses Tarifs, die sich auf die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel und den CUV-Wagenbrief beziehen sowie der Verweis in Ziffer 3 entsprechend.
5. Abweichende und ergänzende Vereinbarungen zu diesem Tarif und den in Ziff. 1 bis 4 genannten Bedingungen können für die Güterbeförderung und für die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel insbesondere in den Kundenabkommen getroffen werden.
6. Soweit nichts anders vereinbart ist, werden leere Güterwagen, die als Beförderungsmittel befördert werden sollen mit einem CUV-Wagenbrief nach Muster der Anlage 3 a des „Handbuch zum CUV-Wagenbrief (GLW-CUV)“ aufgeliefert. Für das Ausfüllen des CUV-Wagenbriefs mit den gemäß Vereinbarung einzutragenden Daten gelten die Bestimmungen der Anlage 1 des GLW-CUV. Für seine Eintragungen haftet der Kunde entsprechend Art. 8 CIM.
7. Für das Ausfüllen des CIM-Frachtbriefes mit den gemäß Vereinbarung einzutragenden Daten gelten die Bestimmungen der Anlage 2 des Handbuchs zum CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) und Punkt 4.3 des Handbuchs für die Neuaufgabe CIM/SMGS (GR-CIM/SMGS).
8. Die Beförderung der Güter und leeren Güterwagen als Beförderungsmittel erfolgt in aufeinanderfolgender Frachtführerschaft (gemeinsame Beförderung). Vertraglicher Beförderer im Sinne des Art. 3 CIM ist der erste Beförderer, sofern im Kundenabkommen nicht anders geregelt. Der Ort der Übernahme durch die jeweiligen aufeinanderfolgenden Beförderer ergibt sich aus den Angaben zum jeweils vereinbarten Beförderungsweg (siehe Teil III Abschnitt 1 des Tarifs).

Teil I - Abschnitt 1

9. Für die Rückgabe ungereinigter leerer Umschließungsmittel, wie insbesondere Kesselwagen und Tankcontainer, die Rückstände gefährlicher Güter enthalten, sind die Bestimmungen gemäß Abschnitt 15 GLV CIM zu beachten.

Sprachenregelung

10. Frachtbrief- und Wagenbriefeintragungen des Absenders sind in deutscher Sprache und – wenn vereinbart oder für das Versandland vorgeschrieben - zusätzlich in einer der amtlichen Landessprachen des ersten Beförderers abzufassen. Zu nachträglichen Verfügungen und Weisungen bei Ablieferungs-/ Beförderungshindernissen ist außerdem eine Übersetzung in einer der amtlichen Landessprachen des Beförderers beizugeben, der die Verfügung/Weisung ausführen soll.
Es sind lateinische Schriftzeichen zu verwenden.

Nachnahme, Wertangaben, Interesse an der Lieferung

11. Die Angabe einer Nachnahme im CIM-Frachtbrief bzw. CUV-Wagenbrief ist nicht zulässig.
12. Die Wertangabe für das Gut oder die Angabe des Interesses an der Lieferung im CIM-Frachtbrief bzw. CUV-Wagenbrief sind nicht zugelassen.

Verladerichtlinien

13. Für die Beladung und Sicherung gelten die Verladerichtlinien des Beförderers, insbesondere die UIC-Verladerichtlinien.

Kosten, Zahlungsvermerke

14. Wenn in dem Kundenabkommen keine andere Vereinbarung besteht, zählen zur Fracht nur Kosten der direkt mit der Beförderung im Zusammenhang stehenden Leistungen, die im Teil A des „Verzeichnis der Kosten“ aufgeführt sind (siehe Anlage 3 des GLV-CIM für den CIM-Beförderungsvertrag bzw. Anlage 2 des GLW-CUV für die Beförderung eines leeren Güterwagens als Beförderungsmittel).
15. Für die vom Absender bzw. vom Empfänger im CIM-Beförderungsvertrag zu zahlenden Kosten sind ausschließlich die folgenden Zahlungsvermerke zugelassen:
 - „Franko Fracht“, wenn der Absender nur die Fracht übernehmen will
 - „Franko Fracht einschließlich...“, wenn der Absender außer der Fracht noch bestimmte im Frachtbrief genau zu bezeichnende Kosten übernehmen will
 - „Franko aller Kosten“ (Incoterm: „DDP“), wenn der Absender die Fracht und alle anderen Kosten bis zu dem im Frachtbrief eingetragenen Ablieferort übernehmen will

Zur Bedeutung der Zahlungsvermerke siehe Ziffer 5.2 GLV CIM.

Für die Leerwagenbeförderung nach CUV gelten die Bestimmungen gemäß Ziffer 4 des GLW-CUV.

Teil I – Abschnitt 1

16. Frachtüberweisung („EXW“ im CIM-Frachtbrief) ist nur zulässig, wenn dies im Kundenabkommen vereinbart wird.
17. Das Fehlen eines Zahlungsvermerkes im Feld 20 des CIM-Frachtbriefes bzw. CUV-Wagenbriefes bedeutet, dass die Kosten vom Absender getragen werden (Zahlungsvermerk DDP).

Lieferfrist, Zuschlagfristen

18. Die Lieferfrist beträgt 12 Stunden Abfertigungsfrist zuzüglich einer Beförderungsfrist von 24 Stunden je angefangene 400 km gemäß dem „Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr DIUM“ der UIC (Tfv. Nr. 8700). Die Lieferfrist beginnt mit der Annahme des Gutes bzw. der Übernahme des leeren Güterwagens. Sie verlängert sich um die Dauer des Aufenthaltes, der ohne Verschulden des Beförderers verursacht wird. Sie ruht an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen. Würde die Lieferfrist zu einem Zeitpunkt außerhalb der für die Ablieferstelle geltenden Bedienungszeiten des Bestimmungsbahnhofes enden, so endet sie mit der vereinbarten bzw. für die Ablieferstelle geltenden nächstfolgenden Bedienung.

Für den Wagenverwendungsvertrag mit der DB Schenker Rail Deutschland AG gilt für die Beförderung leerer Wagen als Beförderungsmittel die vorgenannte Lieferfrist und ein Fristzuschlag von 48 Stunden.

Diese Lieferfristregelung wird im CIM-Frachtbrief bzw. CUV-Wagenbrief dokumentiert durch Angabe der Nummer dieses Tarifes bzw. durch Angabe des Kundenabkommens, das sich auf diesen Tarif bezieht.

Übernahme und Ablieferung

19. Wenn entsprechend Ziffer 11.1 bzw. 11.2 der ABB CIM keine andere Vereinbarung besteht bzw. keine andere Vorschrift greift, werden Sendungen und Leerwagen am allgemeinen Ladegleis des Versandbahnhofes übernommen und am allgemeinen Ladegleis des Empfangsbahnhofes abgeliefert.

Abschnitt 2 Allgemeine Tarifbestimmungen

§ 1 - Geltungsbereich des Tarifs

1. Abgesehen von den Ausnahmen in nachstehender Ziffer 2 gilt dieser Tarif
 - für Sendungen von Gütern, aufgeführt im "Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC"
 - die in den internationalen Verbindungen zwischen in Deutschland und in Tschechien bzw. in der Slowakei gelegenen Bahnhöfen, enthalten in den Heften DE und CZ bzw. SK des "Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr DIUM" der UIC (Tfv. Nr. 8700) und
 - als Wagenladung aufgeliefert werden und
 - für welche die ausschließliche Verwendung eines Güterwagens vom Absender beantragt worden oder nach den für den Versandbahnhof geltenden Gesetzen oder Vorschriften vorgeschrieben ist.

Darüber hinaus gilt dieser Tarif auch für die Beförderung von leeren Güterwagen als Beförderungsmittel gemäss den einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (Anhang D der COTIF) und den Bestimmungen unter § 5.

2. Der Tarif ist ebenso gültig in die Staaten, die das SMGS anwenden und umgekehrt, für Sendungen im Transit über Tschechische Republik und Slowakei, die gemäß den Bestimmungen § 9, Neuaufgabe (Reexpedition), neu aufgegeben werden.
3. **Der Tarif gilt nicht für:**
 - Transitsendungen durch Deutschland
 - Sendungen in geschlossenen Zügen (Ganzzüge); Einzelne Passagen des Tarifes können jedoch in Kundenabkommen vereinbart werden
 - Sendungen, bei denen der Absender im Frachtbrief einen in diesem Tarif nicht vorgesehenen Beförderungsweg oder die Anwendung eines anderen Tarifs vorgeschrieben hat
 - Nur einen Teil der Sendung oder für eine Teilstrecke
 - Sendungen im kombinierten Verkehr (KLV)
 - Leichen (NHM-Code 9911)
 - Sendungen mit lebenden Tieren (NHM-Codes 0101-0106, 0301, 0306-0307)
 - Leere und beladene Großcontainer (NHM-Codes 8609, 9931-9933, 9939, 9941-9942, 9949)
 - Militärsendungen
 - Zigarren, Zigarillos und Zigaretten (NHM 2402)

Teil I - Abschnitt 2

4. Der Tarif kann speziell in Kundenabkommen mit den beteiligten Beförderern vereinbart werden und gilt mit besonderen Bedingungen, entsprechend den Binnentarifen, Verkaufsbedingungen und Preislisten der jeweiligen Beförderer auf Anfrage für
 - Stoffe und Gegenstände zum RID (Anhang C des COTIF)
 - Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen
 - Straßenfahrzeuge mit oder ohne Eigenantrieb
 - Schaustellerwagen
 - Leichtverderbliche Güter
 - Leere gebrauchte Packmittel
 - für Gegenstände von außergewöhnlicher Länge, Verwendung von mehreren Wagen oder Schutzwagen
 - für Sendungen auf Tiefladewagen sowie für leere Tiefladewagen
 - für leere doppelstöckige vom Kunden gestellte Wagen und leere doppelstöckige Wageneinheiten
 - für vom Kunden gestellte Flachwagen mit mehr als zwei Achsen, die für die Beförderung von Kraftfahrzeugen eingerichtet sind
 - für Güter auf Wageneinheiten ab 27 m Ladelänge
 - für Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung wegen ihres Umfanges, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht (z.B. Sendungen mit Lademaßüberschreitung)
 - leere Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel (NHM 992110 – 992140; 992210 – 992240)

5. Bei Aufgabe von Stoffe und Gegenständen, die unter das RID fallen, gelten zusätzlich die Bedingungen der Anlage 2 zum SMGS.

Teil I - Abschnitt 2

§ 2 – Beförderungswege

1. Die Sendungen werden über die in diesem Tarif vorgesehenen Beförderungswege geleitet. (Teil III - Abschnitt 1)
2. Wird der Beförderungsweg vom Absender nicht angegeben, so wählt der Beförderer den Beförderungsweg, der ihm für den Absender am vorteilhaftesten erscheint.

§ 3 – Tarifwährung

Die in diesem Tarif vorgesehenen Frachtsätze und Nebengebühren sind in EURO (EUR) ausgedrückt

§ 4 - Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren

1. Die mit einem Frachtbrief aufgelieferten Güter bilden eine Sendung.
2. Die Fracht wird für jede Sendung gesondert berechnet.
3. Die Frachtberechnung ist abhängig von
 - der Masse der Sendung,
 - der Art der gestellten Wagen
 - der Tarifentfernung
 - dem Wagenhalter
 - der Art der Güter
4. Die Tarifentfernungen sind enthalten in den Einheitlichen Entfernungszeigern für den Internationalen Güterverkehr (DIUM 8700 SK, CZ und DE)
5. Soweit nichts anderes bestimmt ist, umfasst die Masse einer Sendung alles, was zur Beförderung aufgeliefert wird (wirkliche Masse).
6. Für die Frachtberechnungsmasse wird bei DBSR DE und CDC im Einzelfall die auf volle 100 kg aufgerundete Masse oder Mindestmasse zu Grunde gelegt. Wird zur Ermittlung der frachtpflichtigen Masse die wirkliche Masse erhöht oder vermindert, so wird erst die erhöhte oder verminderte Masse aufgerundet. Die der Frachtberechnung zugrundezulegende wirkliche Masse wird bei PKP, RCA und ZSSK Cargo, auf die volle Tonne in der Weise gerundet, dass Massen unter 500 kg abgerundet und Massen ab 500 kg aufgerundet werden. Die so gerundete Masse bestimmt die anzuwendende Massenklasse.

Teil I - Abschnitt 2

8. Der Frachtberechnung werden folgende Mindestmassen je Wagen zugrunde gelegt; auf den Strecken der:

Für	bei Anwendung der Frachtsätze der					
	10 - t -	15 - t -	20 - t -	25 - t -	30 - t -	
	Klasse					
Wagen	Gattung (en)	kg				
1	2	3	4	5	6	7
ZSSK CARGO Export/Import/Transit						
1. Wagen mit 2 Achsen	Alle	Frachtberechnungsmindestmasse 10 t/Wagen				
2. Wagen mit mehr als 2 Achsen	Alle	Frachtberechnungsmindestmasse 25 t/Wagen				
CDC Export/Import/Transit						
1. Wagen mit 2 Achsen	Alle	Frachtberechnungsmindestmasse 20 t/Wagen				
2. Wagen mit mehr als 2 Achsen	Alle	Frachtberechnungsmindestmasse 30 t/Wagen				
PKP						
1. Wagen mit 2 Achsen	Alle	-	15 000	20 000	25 000	-
2. Wagen mit mehr als 2 Achsen	Alle	-	-	-	-	30 000
RCA						
1. Wagen mit 2 Achsen	Alle	10 000	15 000	20 000	25 000	-
2. Wagen mit mehr als 2 Achsen	Alle	-	25 000	30 000	35 000	-
DB Schenker Deutschland / DB Schenker Nederland						
1. Wagen mit 2 Achsen	Alle	10 000	15 000	20 000	25 000	-
2. Wagen mit mehr als 2 Achsen	Alle	-	25 000	30 000	35 000	-

9. Die Frachtberechnung erfolgt auf allen Strecken nach den im jeweiligen Frachtsatzzeiger (Teil III angegebenen Frachtsätzen).
Die Mindestfracht beträgt bei DB Schenker Rail Deutschland AG / DB Schenker Rail Nederland N.V.:
- 569 EUR für Wagen mit 2 Achsen
 - 866 EUR für Wagen mit mehr als 2 Achsen
10. Bei der Neuaufgabe der Sendung wird die Fracht für den Abschnitt Grenzübergangspunkt-Bahnhof und umgekehrt bei
- a) in die CR eingeführten oder aus der CR ausgeführten Sendungen für den Streckenabschnitt der CD je Wagen mit 59,83 EUR berechnet, ohne Rücksicht auf die Zahl der Achsen oder auf die erhöhte oder niedrigere Fracht gemäß den Besonderen Tarifbestimmungen,
 - b) nach Deutschland/Niederlande eingeführten oder aus Niederlande/Deutschland ausgeführten Sendungen gemäß Ziff. 11 berechnet.

Teil I - Abschnitt 2

11. Liegt die frachtpflichtige Masse der Sendung zwischen zwei Mindestmassen, so wird die Fracht nachdem Frachtsatz der Massenkategorie mit der niedrigeren Mindestmasse berechnet, sofern nicht die Berechnung für die höhere Mindestmasse nach dem hierfür vorgesehenen Frachtsatz eine niedrigere Fracht ergibt.

12. Die für jeden Frachtberechnungsabschnitt berechneten Teilfrachten werden kaufmännisch auf volle Cent (1/100 EUR) gerundet,
- für Beträge unter 0,5 Cent nicht, Beträge ab 0,5 Cent auf volle Cent - .
Sofern die Teilfrachten aufgrund besonderer Frachtberechnungsbestimmungen noch zu erhöhen oder zu ermässigen sind, wird - soweit nichts anders bestimmt ist - erst das Endergebnis gerundet.

13. Die Nebengebühren/ -entgelte werden nach dem Nebengebührentarif in Teil III berechnet.

14. Alle Frachten, Zuschlagfrachten, Nebengebühren und sonstigen Kosten werden zuzüglich der gesetzlich vorgeschriebenen Mehrwertsteuer erhoben.

15. Bei der Beförderung von Rohholz (NHM 4403) gelten auf polnischen Strecken folgende Frachtberechnungsmindestmassen:

20 t -	für Sendungen in Wagen mit 2 Achsen
30 t -	für Sendungen in Wagen mit mehr als 2 Achsen und einer Ladelänge von weniger als 12 m;
36 t -	für Sendungen in Wagen mit mehr als 2 Achsen (Ladelänge des Wagens von mindestens 12 m und mehr) ausgenommen Drehgestell-Flachwagen der Gattung Roos (Wagen in Regelbauart), L (Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Radsätzen) und Drehgestellwagen der Gattung S (Wagen in Sonderbauart);
40 t	für Sendungen in Drehgestell-Flachwagen der Gattung Sikkps (Wagen in Sonderbauart)
45 t	für Sendungen auf Drehgestell-Flachwagen der Gattung Roos (Wagen in Regelbauart), L (Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Radsätzen) und Drehgestellwagen der Gattung S (Wagen in Sonderbauart); ausgenommen Drehgestell-Flachwagen der Gattung Sikkps (Wagen in Sonderbauart).

Abschnitt 3 Besondere Tarifbestimmungen

§ 5 – Wagen, die vom Kunden gestellt werden

1. Diese Bestimmungen gelten für vom Kunden gestellte Wagen die nach den geltenden Vorschriften für den internationalen Verkehr zugelassen sind.
2. Frachten für die Beförderung beladener Wagen
Die Fracht wird wie bei der Beförderung in durch den Beförderer gestellten Wagen berechnet und um 15 % gekürzt.

Ausnahme:

- auf den slowakischen Strecken wird die Fracht gemäß Frachtsatzzeiger Teil III - Abschnitt 3 berechnet.

Dabei darf die Mindestfracht gem. § 4 Pkt. 8 und 9 nicht unterschritten werden.

3. Frachten für die Beförderung leerer Wagen laut CUV (NHM-Code 9921.00 und 9922.00)
Leere Wagen werden gemäß Frachtentafeln im Teil III Abschnitt 3 berechnet.

Ausnahmen:

- bei RCA wird die Fracht gemäß Frachtentafeln im Teil III Abschnitt 3 berechnet, wenn die Beförderung vor oder nach einem Lastlauf gemäß diesem Tarif nachgewiesen wird.

Der Zahlungsvermerk „EXW“ im CUV-Wagenbrief ist zugelassen.

4. Der Absender hat im Feld 7 des Frachtbriefs CIM/CUV-Wagenbriefs anzugeben:
„16 – vom Kunden gestellter Wagen“.

§ 6 - Wagen der Beförderer mit besonderer Bauart

1. Soweit nachstehend nichts anderes bestimmt ist, gelten die Allgemeinen Tarifbestimmungen.
2. Bei der ZSSK CARGO wird die berechnete Fracht für die Benutzung von ausgewählten ZSSK CARGO-Wagengattungen im Export aus der Slowakei oder bei Umladung wie folgt erhöht:
für Wagen der Gattung

- Habbins (277 0), Habbilns(s) (278 0), Heirrs (291 8), Shimmns(s) (466 8 – 467 6), Shimm(n)s (476 8 – 477 7) um	17,50 EUR
- Hbbilns (245 7), Hbbins (246 9), Hirrs (292 0), Habis (275 2), Rils (353 6- 353 8, 354 0, 354 2), Rilns (355 2), Roos (352 6, 352 8), Laas (430 5), Sps (471 7 - 472 0), Snps (472 3 – 472 5) um	10,50 EUR

Es ist nicht möglich, den Betrag, um den die Fracht erhöht wurde, zu kürzen.

3. Auf den ČD-Strecken bei der Ausfuhr aus der Tschechischen Republik gilt für ČDWagen der Gattungen Rnoos (352 3) und Rnoos-uz (352 2) die Mindestmasse 53 Tonnen und für die Gattungen Roos (352 5, 352 6, 352 8), Ros (392 5), Laaps (430 8, 430 9). Für Wagen der Gattung Laaps-y (430 9), Laars (430 6), Snps (472 3, 472 4, 472 5) sowie Sgnss (457 5) mit Rundholzpaletten beträgt die Mindestmasse 47 Tonnen.

Teil I - Abschnitt 3

§ 7 - Sendungen in Wagengruppen

1. Diese Bestimmungen gelten für Sendungen aus mehreren Wagenladungen, die zur gleichen Zeit von einem Absender auf einem Bahnhof aufgeliefert, über ihren gesamten Beförderungsweg gemeinsam befördert und an einen Empfänger auf einem Bahnhof gerichtet werden.
2. Eine Wagengruppe muss mindestens 2 Wagen umfassen, die mit der gleichen Gutart beladen sind.
3. Sendungen in Wagengruppen können mit einem Frachtbrief unter Beigabe einer Wagenliste zum Frachtbrief in achtfacher Ausfertigung aufgeliefert werden.
Für die Verwendung der Wagenliste gelten die in der Anlage 2 enthaltenen Bedingungen.
4. Die Fracht wird unter Beachtung der jeweils gültigen Mindestmassen für die Summe der frachtpflichtigen Massen der einzelnen Wagen je Spalte nach den Bestimmungen des § 4 (Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren) im Frachtbrief berechnet.
5. Für die Berechnung der Frachtzuschläge, Nebengebühren und sonstigen Kosten gelten die Binnentarife, Verkaufsbedingungen und Preislisten des jeweiligen Beförderers, in dessen Bereich Sie entstehen.

Teil I - Abschnitt 3

§ 8 - Neuaufgabe (Reexpedition) auf Grenzbahnhöfen

Die Neuaufgabe (Reexpedition) ist gemäss diesem Tarif zugelassen:

1. Beim Transport von Sendungen aus und nach Tschechien ist die Neuaufgabe in den Bahnhöfen Domažlice, Děčín hl.n. (Děčín východ) und Cheb zulässig.
2. Beim Transport von Sendungen aus und in die Slowakei beim Transit über Österreich im Bahnhof

Wien Zentralverschiebebahnhof (81 02962-9)

falls versichert wird, dass es zu keiner Änderung der Ladung kommt und die Sendung innerhalb 48 Stunden nach ihrer Ankunft neu aufgegeben wird.

Im neuen Frachtbrief (Feld 7) wird der ursprüngliche Versandbahnhof und das Ursprungsland (z.B. Bratislava Hauptbahnhof-Slowakische Republik) angeführt.

3. beim Transport von Sendungen aus/in die Staaten, die das SMGS anwenden, im Transit über Slowakei

im Neuaufgabeort Čierna nad Tisou reglement (56 00950 6)
im Neuaufgabeort Maťovce reglement ŠRT (56 00952 2)

Es gelten die Bestimmungen gemäß Handbuch für die Neuaufgabe CIM/SMGS (GR-CIM/SMGS)

Frachtbrief

Sendungen mit endgültigem Bestimmungsort in den Staaten, die das SMGS anwenden

Der CIM-Frachtbrief wird nach dem Neuaufgabeort ausgestellt. Die Neuaufgabe wird vom Spediteur oder Beförderer auf Grund der Angaben im CIM-Frachtbrief und unter Verwendung eines Frachtbriefes ausgeführt, der dem Muster des SMGS entspricht. Das Original des CIM-Frachtbriefes wird dem Frachtbrief für die Neuaufgabe beigelegt. Das SMGS-Frachtbriefdoppel wird an den Absender gemäss CIM-Beförderungsvertrag, durch Vermittlung des Beförderers bei Abgang, gesandt.

Im CIM-Frachtbrief müssen die folgenden besonderen Angaben eingetragen werden:

- a) Feld 4 „Empfänger“: Vorsteher desjenigen Bahnhofs, der den Neuaufgabeort bedient
- b) Feld 7 „Erklärungen des Absenders“:
 - „Neuaufzugeben nach ...“ (Name des endgültigen Ankunftsbahnhofs und des Beförderers am endgültigen Ablieferungsort). Für Sendungen in die Demokratische Volksrepublik Korea sind darüber hinaus der Code des Ankunftsbahnhofs sowie der Code des Beförderers anzugeben.
 - „Endgültiger Empfänger ...“, (Name und Anschrift des endgültigen Empfängers)
 - Anzahl Achsen, Tara und Ladegrenze des Wagens

Teil I - Abschnitt 3

- „Zahlung der Transitkosten durch... (Name des SMGS-Transitbeförderers) wird geleistet von ... (Frachtzahler, der die Transitkosten zahlt und sein Code)“ und „Vertrag Nr. ... (Nummer des Vertrages zwischen dem Absender und dem Frachtzahler, der die Kosten zahlt)“.
 - Im Verkehr mit der Volksrepublik China, der Demokratischen Volksrepublik Korea und der Sozialistischen Republik Vietnam sind als Frachtzahler der Kosten nur Spediteure zugelassen, die mit den SMGS-Beförderern ein Übereinkommen über die Zahlung der Kosten abgeschlossen haben.
- c) Feld 10 „Ablieferungsort“: Bahnhof, der den Neuaufgabeort bedient.
- d) Feld 21 „Bezeichnung des Gutes“
- Für die Beförderung gefährlicher Güter sind die Bestimmungen des RID und jene der Anlage 2 zum SMGS einzuhalten
 - Bei verderblichen Gütern, die nicht in Maschinenkühlwagen oder in Wagen mit Temperaturbeeinflussung verladen sind, ist der Vermerk gemäss Punkt 4.1.3 des Handbuchs für die Neuaufgaben CIM/SMGS (GR – CIM/SMGS) einzutragen

Sendungen aus Staaten, die das SMGS anwenden

Für Sendungen, die bis zum Neuaufgabeort zu den Bedingungen des SMGS aufgegeben werden, stellt der Beförderer am Neuaufgabeort auf Grund der Angaben im SMGS-Frachtbrief einen CIM-Frachtbrief bis zum endgültigen Ablieferungsort aus. Dieser wird dem Frachtbrief für die Neuaufgabe beigelegt. Wenn eine Ladung im Falle einer Umladung auf mehrere Wagen verteilt werden muss, wird der SMGS-Frachtbrief einem der Frachtbriefe für die Neuaufgabe beigelegt. In die anderen Frachtbriefe der Neuaufgabe ist ein entsprechender Vermerk einzutragen.

Zahlung der Kosten

Sofern zwischen Absender und Beförderer keine Sondervereinbarung getroffen wird, gelten folgende Bestimmungen:

Sendungen mit endgültigem Bestimmungsort in den Staaten, die das SMGS anwenden

Die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten) bis zum Neuaufgabeort sind vom Absender zu zahlen. Die Kosten vom Neuaufgabeort bis zum endgültigen Ankunftsbahnhof gemäss Frachtbrief für die Neuaufgabe sind vom endgültigen Empfänger zu zahlen [zur Zahlungen von Kosten der SMGS-Bahnen siehe Punkt 4.3.1 b des Handbuchs für die Neuaufgabe CIM/SMGS (GR-CIM/SMGS)] .

Sendungen aus Staaten, die das SMGS anwenden

Die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten) der Versandbahnen werden vom Absender gezahlt. Die Kosten der übrigen SMGS-Bahnen bis zum Neuaufgabebahnhof werden von den Spediteuren gezahlt. Die Kosten ab dem Ort der Neuaufgabe werden durch den frachtbriefmäßigen Empfänger gezahlt.

Teil I - Abschnitt 3

§ 9 – Haftung bei Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung beim Transport von Sendung von/nach Staaten, die das SMGS anwenden, im Transit über Tschechien/Slowakei

1. Ansprüche wegen Lieferfristüberschreitung, Beschädigung oder Verlust der Sendung entstehen in folgenden begründeten Fällen:
 - Bereitstellung ungeeigneter oder schadhafter Güterwagen
 - mangelhafte Verladung durch den BefördererFür Ansprüche haftet der Beförderer/die Eisenbahn, bei der das Ereignis (z.B. Betriebsunfall, übermäßiger Rangierstoß) eingetreten ist.
2. Wenn bei Fällen von Beschädigung oder Verlust der Sendung nicht nachgewiesen werden kann, welche Eisenbahn bzw. Beförderungsgemeinschaft die Ursache zu vertreten hat, so haftet nach der Gültigkeit folgenden Rechts:
 - im Verkehr Ost – West
Die Gemeinschaft der am CIM-Beförderungsvertrag beteiligten Beförderer
 - im Verkehr West – Ost
die Gemeinschaft der am SMGS-Beförderungsvertrag beteiligten Eisenbahnen.
3. Die Anmeldung der Ansprüche der forderungsberechtigten Eisenbahn/Beförderers und der erforderlichen Unterlagen richtet sich nach den Bestimmungen des jeweils für die Haftung in Frage kommenden Rechts.
4. Der Frachtbrief des ersten Frachtvertrages wird im Neuaufgabeort um den erforderlichen Vermerk über die Beschädigung der Sendung oder über den Verlust der Sendung ergänzt

Teil II

Güterteilung

1. Güter, die nach den Bestimmungen dieses Tarifs zur Beförderung angenommen werden (Ausnahmen siehe Teil I, Abschnitt 2, § 1, Ziff. 3) sind im „Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC“ aufgeführt und im Feld 24 des internationalen Frachtbriefs entsprechend einzutragen.
2. Auf die Ausschlüsse gemäß § 1 (3) wird hingewiesen.
3. Verzeichnis der Güter, für die ein Zuschlag erhoben wird:

Für die Frachtberechnung für Güter der nachstehenden NHM-Positionen wird für den tschechischen Streckenabschnitt im Import/Export der Erhöhungskoeffizient von 1,1 angewendet.

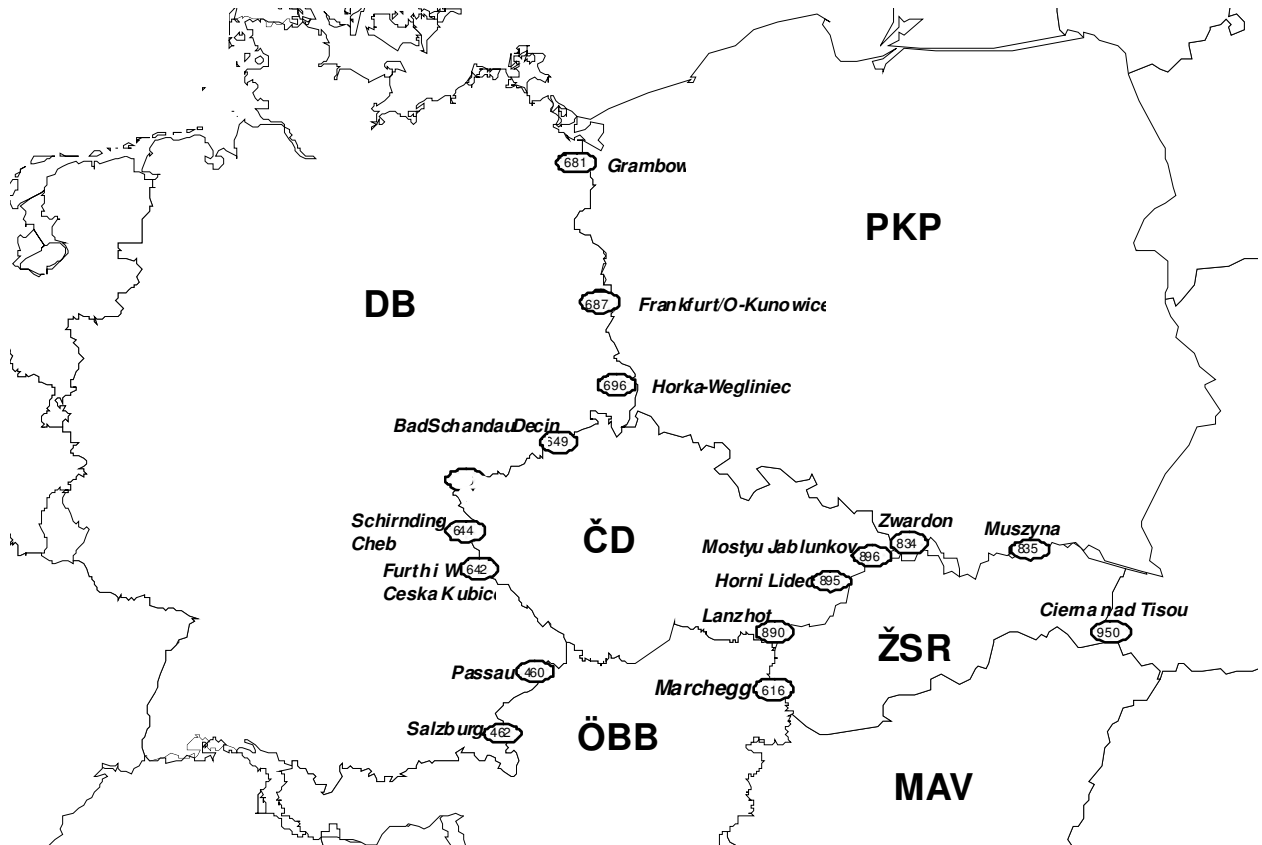
2711 11	2811 29	2903 15	2920 10
2711 12	2812 10	2903 21	2920 90
2711 13	2812 90	2903 29	2921 11
2711 14	2813 10	2903 30	2921 12
2711 19	2814 10	2903 59	2921 19
2711 21	2815 30	2904 20	2921 44
2711 29	2825 10	2904 90	2925 20
2801 10	2837 11	2905 29	2926 10
2801 30	2837 19	2909 11	2926 90
2804 10	2847 00	2909 19	2928 00
2804 40	2848 00	2909 60	2929 10
2804 70	2850 00	2910 10	2930 20
2805 11	2851 00	2910 20	2930 90
2805 19	2901 10	2910 30	2931 00
2806 10	2901 21	2910 90	3402 90
2806 20	2901 22	2912 12	3604 10
2807 00	2901 23	2912 19	3604 90
2808 00	2901 24	2915 13	3606 10
2811 11	2901 29	2915 90	2903 11
2811 19	2902 19	2916 32	2916 39

Für die Frachtberechnung für Güter der nachstehenden NHM-Positionen wird für den tschechischen Streckenabschnitt der Erhöhungskoeffizient von 1,4 angewendet.

8707.10

Teil III

Abschnitt 1 Übersichtskarte



Beförderungswege

Verkehrsrelation: Deutschland – Slowakische Republik

Via Tschechische Republik ¹⁾ :		Code
1 <u>Furth im Wald Gr. (80 642)</u> ³⁾ Česká Kubice st. hr. (54 642)	1 <u>Mosty u Jablunkova st. hr. (54 896)</u> Čadca št. hr. (56 896)	2)
2 <u>Schirnding Gr. (80 644)</u> Cheb st. hr. (54 644)	2 <u>Horní Lideč st. hr. (54 895)</u> Lúky pod Makytou št. hr. (56 895)	
3 <u>Bad Schandau Gr. (80 649)</u> Děčín st. hr. (54 649)	3 <u>Lanžhot st. hr. (54 890)</u> Kúty št. hr. (56 890)	
Via Österreich ¹⁾ :		
1 <u>Passau Hbf. (81 460)/(80 460)</u>	4 <u>Marchegg Gr. (81 616)</u> Bratislava východ št. hr. (56 616)	
2 <u>Passau Hbf. (81 460)/(80 460)</u> Neuaufgabe in Wien Zvbf		
3 <u>Salzburg Hbf. (81462)/(80 462)</u>		
4 <u>Salzburg Hbf. (81 462)/(80 462)</u> Neuaufgabe in Wien Zvbf		
Via Polen ¹⁾ :		
1 <u>Horka Gr. (80 696)</u> Bielawa Dolna GR (51 696)	5 <u>Muszyna GR (51 835)</u> Plaveč št. hr. (56 835)	
2 <u>Frankfurt (Oder) Gr. (80 687)</u> Kunowice GR (51 687)	6 <u>Zwardoň GR (51 834)</u> Skalité št. hr. (56 834)	
3 <u>Grambow Gr. (80 681)</u> ⁵⁾ Szczecin - Gumience GR (51 681)		

Verkehrsrelation: Deutschland – Ländern, die das SMGS anwenden

Via Tschechische Republik und Slowakische Republik ¹⁾ :			Code
1 <u>Furth im Wald Gr. (80 642)</u> ³⁾ Česká Kubice st. hr. (54 642)	4 <u>Mosty u Jablunkova st. hr. (54 896)</u> Čadca št. hr. (56 896)	1 <u>Čierna nad Tisou št. hr. (56 950)</u> ⁶⁾ Čop št. hr. (22 950)	2)
2 <u>Schirnding Gr. (80 644)</u> Cheb st. hr. (54 644)	5 <u>Horní Lideč st. hr. (54 895)</u> Lúky pod Makytou št. hr. (56 895)	2 <u>Maťovce ŠRT št. hr. (56 952)</u> ⁶⁾ Užhorod št. hr. (22 952)	
3 <u>Bad Schandau Gr. (80 649)</u> Děčín st. hr. (54 649)	6 <u>Lanžhot st. hr. (54 890)</u> Kúty št. hr. (56 890)		

Teil III - Abschnitt 1

Verweisungszahl

Erklärung

- 1) Es gelten Einschränkungen gemäß DB CIT.
- 2) Der Kode für den Leitweg wird durch das Aneinanderreihen (von links nach recht) der vor den jeweiligen Grenzübergängen vermerkten Zahlen gebildet. Der so gebildete Kode ist in beiden Richtungen gültig.
Beispiel: bei Leitung über Bad Schandau Gr./Děčín st. hr. (3) - Lanžhot st.hr./Kúty št. hr. (3) = 33
- 3) Furth i. W. für BZA-Sendungen nicht zugelassen.
- 4) Einschränkung Oldenzahl Gr./Bad Bentheim Gr.:
Im Einzelwagenverkehr nur für Versand- bzw. Empfangsbahnhöfe Amersfoort, Leusden, Maarsen, Crailoo und nach besonderer Vereinbarung
- 5) Nur geöffnet für Sendungen, die als geschlossener Zug (Ganzzug) zur Beförderung aufgeliefert werden sowie für geschlossene Leerwagenzüge.
Ausnahme: Für Einzelwagen von/nach Stendell zugelassen.
- 6) Es gelten Bedingungen gemäß „Handbuch für die Neuaufgabe CIM/SMGS (GR–CIM/SMGS)“.

Teil III - Abschnitt 1

Verkehrsrelation: Deutschland – Tschechien

Verkehrsrelation	Beförderungsweg	Kennzahl	Einschränkungen
gemäß Wechselverkehr Deutschland-Tschechien	Česká Kubice st.hr. Furth i. Wald Gr.	01	300, 423, 500, 501
	Cheb st.hr. Schirnding Gr.	02	300, 423, 500
	Decin st.hr. Bad Schandau Gr.	05	300, 423, 500

Verweiskennzahl

Erklärung

300	Geschlossen für Sendungen lebender Tiere
423	Für Sendungen mit Stoffen und Gegenständen der Klasse 7, Blätter 5-13 der Anlage I zur CIM (RID), ist vor der Einfuhr nach Deutschland oder vor der Durchfuhr durch Deutschland eine Genehmigung einzuholen
500	Nur für Wagenladungen geöffnet
501	Furth i. W. für BZA-Sendungen nicht zugelassen.
600	Im Einzelwagenverkehr nur für Versand- bzw. Empfangsbahnhöfe Amersfoort, Leusden, Maarssen, Crailoo und nach besonderer Vereinbarung

Abschnitt 2
Tarifbahnhöfe und Entfernungszeiger

Die Tarifbahnhöfe und Entfernungen sind dem Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr ((DIUM SK, DIUM CZ, DIUM DE) zu entnehmen.

Abschnitt 3
Frachtsatzzeiger ZSSK CARGO für Wagenladungen in
vom Beförderer gestellten Wagen

EXPORT/IMPORT

Tarifentfernung in km			Frachtsätze in EUR für 1 Tonne
1	—	10	7,97
11	—	20	8,93
21	—	30	9,89
31	—	40	10,63
41	—	50	11,38
51	—	60	12,10
61	—	70	12,84
71	—	80	13,56
81	—	90	14,26
91	—	100	14,97
101	—	110	15,66
111	—	120	16,36
121	—	130	17,04
131	—	140	17,72
141	—	150	18,38
151	—	160	19,06
161	—	180	20,25
181	—	200	21,51
201	—	220	22,81
221	—	240	24,01
241	—	260	25,21
261	—	280	26,40
281	—	300	27,57
301	—	320	28,66
321	—	340	29,80
341	—	360	30,87
361	—	380	31,94
381	—	400	32,94
401	—	420	33,94
421	—	440	34,94
441	—	460	35,85
461	—	480	36,78
481	—	500	37,66
501	—	520	38,56
521	—	540	39,41
541	—	560	40,23
561	—	580	41,01
581	—	600	41,76
601	und	mehr	42,51

Frachtsatzzeiger ZSSK CARGO für Wagenladungen in vom Kunden gestellten Wagen

EXPORT/IMPORT

Tarifentfernung in km	Frachtsätze in EUR für 1 Tonne
1 — 10	6,38
11 — 20	7,14
21 — 30	7,91
31 — 40	8,50
41 — 50	9,10
51 — 60	9,68
61 — 70	10,27
71 — 80	10,85
81 — 90	11,41
91 — 100	11,98
101 — 110	12,53
111 — 120	13,09
121 — 130	13,63
131 — 140	14,18
141 — 150	14,70
151 — 160	15,25
161 — 180	16,20
181 — 200	17,21
201 — 220	18,25
221 — 240	19,21
241 — 260	20,17
261 — 280	21,12
281 — 300	22,06
301 — 320	22,93
321 — 340	23,84
341 — 360	24,70
361 — 380	25,55
381 — 400	26,35
401 — 420	27,15
421 — 440	27,95
441 — 460	28,68
461 — 480	29,42
481 — 500	30,13
501 — 520	30,85
521 — 540	31,53
541 — 560	32,18
561 — 580	32,81
581 — 600	33,41
601 und mehr	34,01

Teil III - Abschnitt 3

Transit - Frachtsatzzeiger CDC

Von/ Nach	Code	Entfernung	<u>ZSSK CARGO Kúty št. hr. 56 890</u> CDC Lanžhot st. hr. 54 890	
			EUR je 1000 kg	
			2 – achsige Wagen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
Česká Kubice st. hr.	54 642 80	493	45,44	43,43
Furth i.Wald Gr.				
Cheb st.hr.	54 644 80	555	49,01	46,60
Schirnding Gr.				
Děčín st.hr.	54 649 80	416	40,61	39,23
Bad Schandau Gr.				

Von/ Nach	Code	Entfernung	<u>ZSSK CARGO Lúky pod Makytou št. hr. 56 895</u> CDC Horní Lideč st. hr. 54 895	
			EUR je 1000 kg	
			2 – achsige Wagen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
Česká Kubice st. hr.	54 642 80	569	50,22	47,67
Furth i.Wald Gr.				
Cheb st.hr.	54 644 80	612	52,59	49,77
Schirnding Gr.				
Děčín st.hr.	54 649 80	465	44,24	42,40
Bad Schandau Gr.				

Von/ Nach	Code	Entfernung	<u>ZSSK CARGO Čadca št.hr. 56 896</u> CDC Mosty u Jablunkova st.hr. 54 896	
			EUR je 1000 kg	
			2 – achsige Wagen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
Česká Kubice st. hr.	54 642 80	625	53,79	50,85
Furth i.Wald Gr.				
Cheb st.hr.	54 644 80	668	56,16	52,99
Schirnding Gr.				
Děčín st.hr.	54 649 80	521	47,81	45,57
Bad Schandau Gr.				

Teil III - Abschnitt 3

Transit - Frachtsatzzeiger PKP Cargo

Von/ Nach	Code	Entfernung (km)	ZSSK Plavec st.hr 56835 PKP Muszyna Gr. 51835			
			EUR je 1000 kg			
			2 - achsige Wagen			Wagen mit mehr als 2 - Achsen
			15 t	20 t	25 t	30 t
Szczecin Gumień- ce Gr.	51	828	106,16	87,86	73,22	73,22
	681					
Grabow Gr.	80					
Kunowice Gr.	51	698	89,12	73,75	61,46	61,46
	687					
Frankfurt (Oder) Gr.	80					
Bielawa Dolna Gr.	51	607	80,15	66,33	55,27	55,27
	696					
Horka Gr.	80					

Von/ Nach	Code	Entfernung (km)	ZSSK Skalite st.hr 56834 PKP Zwardoń Gr. 51834			
			EUR je 1000 kg			
			2 - achsige Wagen			Wagen mit mehr als 2 - Achsen
			15 t	20 t	25 t	30 t
Szczecin Gumień- ce Gr.	51	659	84,63	70,04	58,37	58,37
	681					
Grabow Gr.	80					
Kunowice Gr.	51	529	71,22	58,94	49,12	49,12
	687					
Frankfurt (Oder) Gr.	80					
Bielawa Dolna Gr.	51	438	59,98	49,64	41,36	41,36
	696					
Horka Gr.	80					

Teil III - Abschnitt 3

Transit - Frachtsatzzeiger RCA

Von/ Nach	Code	Entfernung	ZSSK CARGO Bratislava Vychod št.hr.			
			ÖBB Marchegg Gr			
			EUR je 1000 kg			
			10 t	15 t	20 t	25 t
Passau Hbf.	80 460 81	350	59,50	45,79	41,56	39,82
Salzburg Hbf.	81 462 80	369	61,62	47,47	43,08	41,23

Teil III – Abschnitt 3

**Transit – Frachtsatzzeiger ZSSK CARGO für Wagenladungen in
vom Beförderer gestellten Wagen
Ost – West Verkehr und umgekehrt**

Von/Nach	Code	Entfernung	ZSSK CARGO Čierna nad Tisou št. hr. (56 950) UZ Čop št. hr. (22 950)
			EUR für 1 Tonne
Kúty št. hr. Lanžhot st. hr.	56 890 54	572	41,01
Lúky pod Makytou št. hr. Horní Lideč st. hr.	56 895 54	406	33,94
Čadca št. hr. Mosty u Jablunkova st. hr.	56 896 54	378	31,94

Von/Nach	Code	Entfernung	ZSSK CARGO Maťovce ŠRT št. hr. (56 952) UZ Užhorod št. hr. (22 952)
			EUR für 1 Tonne
Kúty št. hr. Lanžhot st. hr.	56 890 54	569	41,01
Lúky pod Makytou št. hr. Horní Lideč st. hr.	56 895 54	403	33,94
Čadca št. hr. Mosty u Jablunkova st. hr.	56 896 54	375	31,94

**Transit – Frachtsatzzeiger ZSSK CARGO für Wagenladungen in
vom Kunden gestellten Wagen
Ost – West Verkehr und umgekehrt**

Von/Nach	Code	Entfernung	ZSSK CARGO Čierna nad Tisou št. hr. (56 950) UZ Čop št. hr. (22 950)
			EUR für 1 Tonne
Kúty št. hr. Lanžhot st. hr.	56 890 54	572	32,81
Lúky pod Makytou št. hr. Horní Lideč st. hr.	56 895 54	406	27,15
Čadca št. hr. Mosty u Jablunkova st. hr.	56 896 54	378	25,55

Von/Nach	Code	Entfernung	ZSSK CARGO Maťovce ŠRT št. hr. (56 952) UZ Užhorod št. hr. (22 952)
			EUR für 1 Tonne
Kúty št. hr. Lanžhot st. hr.	56 890 54	569	32,81
Lúky pod Makytou št. hr. Horní Lideč st. hr.	56 895 54	403	27,15
Čadca št. hr. Mosty u Jablunkova st. hr.	56 896 54	375	25,55

Teil III - Abschnitt 3

Frachtsatzzeiger DB Schenker Rail Deutschland AG für vom Beförderer gestellte Wagen

Sendungsgewicht in t	10 t	15 t	20 t	25 t
Entfernung bis km	Euro je 1 000 kg			
100	32,86	26,29	23,00	21,94
110	34,66	27,77	24,17	23,00
120	36,25	29,04	25,44	24,17
130	37,84	30,21	26,39	25,23
140	39,54	31,69	27,77	26,29
150	41,23	32,97	28,83	27,56
160	42,93	34,34	30,00	28,62
170	44,63	35,72	31,27	29,68
180	46,43	37,21	32,54	31,06
190	48,12	38,58	33,60	32,12
200	49,82	39,86	34,98	33,18
220	52,15	41,76	36,46	34,87
240	55,44	44,31	38,80	36,89
260	58,62	46,96	41,02	39,11
280	61,69	49,40	43,14	41,13
300	64,98	51,94	45,37	43,25
320	67,84	54,27	47,49	45,16
340	70,49	56,29	49,40	47,06
360	73,46	58,72	51,41	48,87
380	76,21	60,95	53,21	50,77
400	78,86	63,07	55,12	52,47
450	83,74	66,99	58,62	55,76
500	88,62	71,02	62,01	59,04
550	93,92	75,15	65,72	62,54
600	98,90	79,18	69,11	65,83
650	103,56	82,89	72,50	69,01
700	108,12	86,60	75,68	72,08
750	111,83	89,46	78,12	74,41
800	114,16	91,37	80,03	76,21
850	116,92	93,60	81,94	77,91
900	119,36	95,51	83,53	79,61
950	122,11	97,63	85,33	81,30
1.000	124,44	99,53	87,13	83,00
1.100	128,47	102,82	89,99	85,75
1.200	133,56	106,85	93,49	89,04
1.300	138,65	110,88	97,10	92,43
1.400	143,84	115,12	100,59	95,82
1.500	149,04	119,25	104,30	99,32

Die Mindestfracht für die deutsche Teilstrecke beträgt:

- 569 Euro für Transporte in einem Wagen mit 2 Achsen

- 866 Euro für Transporte in einem Wagen mit mehr als zwei Achsen und einer Ladelänge bis zu 26,99 m

Frachtsatzzeiger CDC für vom Beförderer gestellte Wagen EXPORT/IMPORT

CDC - Frachtsatztafel für Wagen, die vom Beförderer gestellt werden

tarifní vzdálenost v km	Frachtsätze in EUR für 1 000 kg	
	2-achsige Wagen	Mehrachsige Wagen
1 – 10	16,44	17,79
11 – 20	17,02	18,27
21 – 30	17,61	18,81
31 – 40	18,23	19,35
41 – 50	18,81	19,89
51 – 60	19,44	20,37
61 – 70	20,01	20,96
71 – 80	20,60	21,45
81 – 90	21,22	21,99
91 – 100	21,81	22,52
101 – 110	22,43	23,06
111 – 120	23,01	23,55
121 – 130	23,59	24,13
131 – 140	24,21	24,62
141 – 150	24,80	25,16
151 – 160	25,42	25,69
161 – 180	26,27	26,49
181 – 200	27,48	27,57
201 – 220	28,69	28,64
221 – 240	29,85	29,67
241 – 260	31,05	30,74
261 – 280	32,26	31,82
281 – 300	33,46	32,84
301 – 320	34,67	33,92
321 – 340	35,84	34,99
341 – 360	37,04	36,02
361 – 380	38,25	37,09
381 – 400	39,45	38,16
401 – 420	40,61	39,23
421 – 440	41,82	40,26
441 – 460	43,03	41,33
461 – 480	44,24	42,40
481 – 500	45,44	43,43
501 – 520	46,60	44,50
521 – 540	47,81	45,57
541 – 560	49,01	46,60
561 – 580	50,22	47,67
581 – 600	51,43	48,75
601 – 620	52,59	49,77
621 – 640	53,79	50,85
641 – 660	55,00	51,92
661 – 680	56,16	52,99
681 – 700	57,28	54,02

Frachten ZSSK CARGO
für die Beförderung der leeren Wagen (NHM 9921 und 9922) und
der leeren Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen (NHM 8606)

EXPORT/IMPORT/TRANSIT

Tarifentfernung in Km			Frachten in EUR für Wagen	
			mit 2 Achsen	mit mehr als 2 Achsen
1	—	10	59,18	88,78
11	—	20	66,49	99,73
21	—	30	73,80	110,69
31	—	40	79,36	119,03
41	—	50	84,93	127,40
51	—	60	90,16	135,23
61	—	70	95,74	143,59
71	—	80	100,94	151,43
81	—	90	106,51	159,77
91	—	100	111,75	167,58
101	—	110	116,62	174,91
111	—	120	121,82	182,75
121	—	130	127,06	190,55
131	—	140	131,94	197,88
141	—	150	137,14	205,72
151	—	160	142,01	213,01
161	—	180	151,05	226,60
181	—	200	160,47	240,68
201	—	220	169,86	254,79
221	—	240	178,91	268,37
241	—	260	187,95	281,93
261	—	280	197,01	295,51
281	—	300	205,36	308,05
301	—	320	213,71	320,58
321	—	340	222,06	333,11
341	—	360	230,42	345,65
361	—	380	238,07	357,12
381	—	400	245,73	368,62
401	—	420	253,05	379,58
421	—	440	260,34	390,53
441	—	460	267,31	400,97
461	—	480	274,27	411,42
481	—	500	280,90	421,34
501	—	520	287,51	431,27
521	—	540	293,76	440,65
541	—	560	300,03	450,06
561	—	580	305,60	458,41
581	—	600	311,16	466,77
601	und	mehr	316,74	475,12

Teil III - Abschnitt 3

Frachten PKP Cargo für die Beförderung der leeren
vom Kunden gestellten Wagen

PKP - nur NHM 9921.00 und 9922.00 EUR/ Wagen

Von/ Nach	Code	Entfernung (km)	ZSSK CARGO <u>PLAVEC</u> st. hr. 56 835 PKP Muszyna Gr. 51 835		ZSSK CARGO <u>Skalite st. hr. 56 834</u> PKP Zwardoń Gr. 51 834	
			Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit 3 und 4 - Achsen	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit 3 und 4- Achsen
Szczecin Gumieńce Gr.	51	828	997,13	1419,81	x	x
Grabow Gr.	681 80	659	x	x	795,02	1131,96
Kunowice Gr.	51	698	837,13	1191,78	x	x
Frankfurt (Oder) Gr.	687 80	529	x	x	668,91	952,52
Bielawa Dolna Gr.	51	607	752,90	1071,90	x	x
Horka Gr.	696 80	438	x	x	563,24	802,24

Frachten RCA für die Beförderung der leeren vom Kunden gestellten Wagen

RCA: <i>Marchegg – Passau (350km)</i>	NHM: 9921.00 9922.00
Wagen mit 2 Achsen	220,00 EUR
Wagen mit 4 Achsen	248,00 EUR
Wagen bis 8 Achsen	275,00 EUR
RCA: <i>Marchegg – Salzburg (369 km)</i>	
Wagen mit 2 Achsen	229,00 EUR
Wagen mit 4 Achsen	258,00 EUR
Wagen bis 8 Achsen	286,00 EUR

Für CUV Sendungen nach oder vor einem Lastlauf mit RCA; gilt nicht für Tiefladewagen und Autotransportwagen.

**Frachten CDC für die Beförderung
der leeren vom Kunden gestellten Wagen**

NHM 9921.00 und 9922.00, Leerlauffrachten in EUR/Wagen

Von /Nach			CDC	ZSSK	CDC	ZSSK	CDC	ZSSK
	Code	Entfernung	Lanžhot st.hr. 54.890 2-achs.	CARGO Kúty št.hr. 56.890 meh- rachs.	H.Lideč st.hr. 54.895 2-achs.	CARGO Lúky p.M. št.hr. 56.895 meh- rachs.	Mosty u J. st.hr. 54.869 2-achs.	CARGO Čadca št.hr. 56.896 meh- rachs.
Česká Kubice st.hr.	54	493	285	361	X	X	X	X
	642	569	X	X	309	387	X	X
Furth i. W. Gr.	80	625	X	X	X	X	327	407
Cheb st.hr.	54	555	303	381	X	X	X	X
	644	612	X	X	321	401	X	X
Schirnding Gr.	80	668	X	X	X	X	339	420
Děčín st.hr.	54	416	261	335	X	X	X	X
	649	465	X	X	279	355	X	X
Bad Schandau Gr.	80	521	X	X	X	X	297	374

**Frachten DB Schenker Rail Deutschland für die Beförderung
der leeren vom Kunden gestellten Wagen
EXPORT/IMPORT
NHM 9921.00 und 9922.00, Leerlauf Frachten in EUR/Wagen**

Entfernung bis km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit mehr als 2 Achsen -ausgenommen Tiefladewagen und Autotransportwagen -
	Euro	Euro
70	81	116
80	85	121
90	116	164
100	123	172
110	123	172
120	123	172
130	123	172
140	123	172
150	123	172
160	135	187
170	135	187
180	135	187
190	135	187
200	135	187
220	147	202
240	147	202
260	177	242
280	177	242
300	209	282
320	209	282
340	209	282
360	209	282
380	209	282
400	238	323
450	238	323
500	238	323
550	291	391
600	344	457
650	395	527
700	421	560
750	421	560
800	421	560
850	443	586
900	443	586
950	443	586
1000	462	612
1100	495	653
1200	511	680
1300	546	721
1400	564	747
1500	564	747

**Leerlauffrachten CDC für vom Kunden beigestellte Wagen
NHM 9921.00 und 9922.00
Export / Import**

Entfernung km	EUR / Wagen	
	2-achsige Wagen	Mehr als 2-achsige Wagen
1 – 10	91	152
11 – 20	97	158
21 – 30	103	165
31 – 40	109	171
41 – 50	115	178
51 – 60	121	185
61 – 70	127	191
71 – 80	133	198
81 – 90	139	204
91 – 100	146	211
101 – 110	152	217
111 – 120	158	224
121 – 130	164	230
131 – 140	170	237
141 – 150	176	243
151 – 160	182	250
161 – 180	188	257
181 – 200	194	263
201 – 220	200	270
221 – 240	206	276
241 – 260	212	283
261 – 280	218	289
281 – 300	224	296
301 – 320	230	302
321 – 340	236	309
341 – 360	242	315
361 – 380	248	322
381 – 400	254	329
401 – 420	261	335
421 – 440	267	342
441 – 460	273	348
461 – 480	279	355
481 – 500	285	361
501 – 520	291	368
521 – 540	297	374
541 – 560	303	381
561 – 580	309	387
581 – 600	315	394
601 – 620	321	401
621 – 640	327	407
641 – 660	333	414
661 – 680	339	420
681 – 700	345	427

Teil III – Abschnitt 4

Abschnitt 4 Nebengebührentarif

Die in diesem Tarif nicht aufgeführten Nebengebühren und örtlichen Gebühren werden für die beteiligten Beförderer nach deren Binnentarifen/ -bestimmungen berechnet.

Transit ZSSK CARGO Ost-West-Verkehr und umgekehrt

Kode	Bezeichnung der Nebengebühren
1	2
	in EUR
17	<p>Gebühr für Umladen oder Umfüllen von Gütern</p> <p>Für Umladen oder Umfüllen von Gütern wird je auch angefangene 1000 kg berechnet:</p> <p>1. von Holz, Hüttenerzeugnissen, Gütern in Bündel, Stückgütern und übrigen maschinell umgeladenen Gütern, ohne weitere Befestigung nach Umladen 5,79</p> <p>2. von Holz, Hüttenerzeugnissen, Gütern in Bündel, Stückgütern und übrigen maschinell umgeladenen Gütern, mit weiterer Befestigung nach Umladen 6,48</p> <p>3. von Flüssigkeiten 6,41</p> <p>4. von Metall- und Nichtmetallerzen, Pellets, Kohlen, übrigen Schüttgütern 5,65</p> <p>5. von übrigen manuell umgeladenen Gütern 8,92</p>
81	<p>Gebühr für Neuaufgabe von Wagenladungen (Reexpedition) von oder nach dem Ausland</p> <p>Für die Genehmigung und die Durchführung der Neuaufgabe der Sendung wird für den Einzelwagen oder für jeden Wagen in der Wagengruppe oder im geschlossenen Zug, die zur Beförderung mit Einzelfrachtbrief aufgegeben wird, berechnet..... 14,68</p> <p>Für die Genehmigung und die Durchführung der Neuaufgabe der Sendung in der Wagengruppe oder im geschlossenen Zug, die zur Beförderung mit einem Frachtbrief aufgegeben wird, wird berechnet:</p> <p>1. für den ersten Wagen in der Wagengruppe oder im geschlossenen Zug 14,68</p> <p>2. für jeden weiteren Wagen in der Wagengruppe oder im geschlossenen Zug 1,92</p> <p>Diese Gebühr wird auch beim Frachtrechtwechsel berechnet.</p>

Abschnitt 5

Übersicht der Bedingungen/Tarife/Preislisten der am Tarif beteiligten Beförderer

Beförderer	Bezeichnung der Bedingungen	Wo zu finden
DB Schenker Rail Deutschland AG, Rheinstraße 2, D - 55116 Mainz	<ul style="list-style-type: none"> - Allgemeine Leistungsbedingungen (ALB) der DB Schenker Rail Deutschland AG - Preise und Konditionen, Bestimmungen der DB Schenker Rail Deutschland AG für den internationalen Eisenbahngüterverkehr 	www.dbschenker.de zu beziehen bei: DB Services Technische Dienst GmbH, Druck- und Informationslogistik – Logistikcenter – Kriegstraße 1, D 76131 Karlsruhe
ČD Cargo a.s. Jankovcova 1569/2c CZ-170 00 Praha 7	<ul style="list-style-type: none"> - Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou drážní nákladní dopravu ČD Cargo, a. s. (SPP) - Tarif pro přepravu vozových zásilek ČD Cargo, a.s. (TR 1) - TVZ 	www.cdcargo.cz
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. Železničná 1 041 79 Košice Slovenská republika	<ul style="list-style-type: none"> - Prepravný poriadok Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. (ŽPP/N) - Tarifa pre prepravu vozňových zásielok TR 1 	www.zscargo.sk
Rail Cargo Austria AG Erdbberger Lände 40-48 A-1030 Wien		www.railcargo.at
PKP Cargo SA Ul. Grójecka 17 PI-02 021 Warszawa	Taryfa towarowa PKP CARGO S. A. Zasady sprzedaży usług przewozów towarowych przez PKP CARGO S.A.	www.pkp-cargo.pl

Anlage 1

Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM)

1 Definitionen

Für Zwecke dieser Allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB-CIM) bezeichnet der Begriff:

- a) «CIM» – die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern, Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999),
- b) «Beförderer» – den vertraglichen oder den aufeinander folgenden Beförderer,
- c) «ausführender Beförderer» – einen Beförderer, der mit dem Absender den Beförderungsvertrag nicht abgeschlossen hat, dem aber der Beförderer gemäß Buchstabe b) die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat,
- d) «Kunde» – den Absender und/oder den Empfänger gemäß Frachtbrief,
- e) «Kundenabkommen» – den Vertrag, der zwischen dem Kunden oder einem Dritten einerseits und dem Beförderer andererseits abgeschlossen wird und der eine oder mehrere den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstehende Beförderungen regelt,
- f) «CIT» – das Internationale Eisenbahntransportkomitee, ein Verein nach Schweizerischem Recht mit Rechtspersönlichkeit und Sitz in Bern, dessen Ziel insbesondere die einheitliche Anwendung und Umsetzung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts nach Maßgabe des COTIF ist,
- g) «Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) » – das Dokument des CIT, das Anleitungen zur Verwendung des Frachtbriefs enthält; es steht ebenfalls auf der Webseite www.cit-rail.org zur Verfügung.
- h) «Kombinierter Verkehr» – den intermodalen Verkehr von intermodalen Transporteinheiten, bei dem der überwiegende Teil der Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- oder Nachlauf mit einem anderen Verkehrsträger durchgeführt wird.

2 Geltungsbereich

- 2.1 Die ABB-CIM regeln das Rechtsverhältnis zwischen Beförderer und Kunde bei Beförderungen, die den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstehen; sie finden ebenfalls im Fall der Erweiterung des Anwendungsbereiches von Artikel 1 CIM und in allen von den Vertragsparteien vereinbarten Fällen Anwendung.
- 2.2 Mit Abschluss des Beförderungsvertrages werden die ABB-CIM dessen Bestandteil.
- 2.3 Abweichende Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien gehen den ABB-CIM vor.
- 2.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen des Kunden gelten nur insoweit, als die Vertragsparteien das ausdrücklich vereinbart haben.

3 Durchführung der Beförderung

- 3.1 Der Beförderer kann die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise einem oder mehreren ausführenden Beförderern übertragen. Vor der Beförderung muss der Beförderer nur auf ausdrücklichen Wunsch des Kunden Angaben zum ausführenden Beförderer machen.
- 3.2 Im Fall von Verkehrsbeschränkungen kann die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise eingestellt werden. Diese Verkehrsbeschränkungen werden dem betroffenen Kunden unverzüglich in angemessener schriftlicher Form mitgeteilt.

4 Frachtbrief

- 4.1 Sofern nichts anderes vereinbart ist, obliegt das Ausfüllen des Frachtbriefes dem Absender.
- 4.2 Angaben zur Verwendung des Frachtbriefes enthält das GLV-CIM.

- 4.3 Gemäß Artikel 6 § 9 CIM kann der Frachtbrief in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen. Die Einzelheiten der Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs werden zwischen den Vertragsparteien in einer besonderen Vereinbarung geregelt. Die dem GLV-CIM entsprechenden Ausdrücke des elektronischen Frachtbriefs werden durch die Vertragsparteien als dem Frachtbrief auf Papier gleichwertig anerkannt.

5 Wagenstellung durch den Beförderer

- 5.1 Bestellt der Kunde beim Beförderer die Stellung von Wagen, intermodalen Transporteinheiten und Lademitteln, haftet er für die Richtigkeit, die Genauigkeit und die Vollständigkeit seiner Angaben, insbesondere was die Übereinstimmung seiner Bestellung mit der vorgesehenen Beförderung betrifft.
- 5.2 Der Beförderer stellt die Wagen, intermodalen Transporteinheiten oder geeigneten Lademittel im Rahmen der vertraglichen Bestimmungen und der verfügbaren Kapazitäten. Das gestellte Material befindet sich in einem technischen Zustand und einem Grad der Sauberkeit, der die vorgesehene Verwendung erlaubt. Der Kunde hat das gestellte Material auf erkennbare Mängel zu überprüfen. Er teilt dem Beförderer alle Mängel unverzüglich mit.
- 5.3 Der Kunde verwendet das gestellte Material nur im Rahmen der vorgesehenen Beförderungen.
- 5.4 Der Kunde haftet für alle Schäden (Verlust und Beschädigung) am gestellten Material, die durch ihn selbst oder einen durch ihn beauftragten Dritten verursacht wurden.

6 Verladen und Entladen

- 6.1 Sofern nicht etwas anderes vereinbart ist, obliegt das Verladen des Gutes dem Absender und das Entladen dem Empfänger.
- 6.2 Sofern nicht etwas anderes vereinbart ist, umfasst im kombinierten Verkehr die Verlade- und Entladepflicht des Kunden gemäß Punkt 6.1 auch den Umschlag der intermodalen Transporteinheit auf den bzw. vom Wagen.
- 6.3 Unter Vorbehalt zwingender gesetzlicher Bestimmungen oder abweichender Vereinbarung gelten für die Wahl des Wagentyps, das Beladen, das Entladen des Gutes und die Rückgabe des Wagens bzw. der intermodalen Transporteinheit die Vorschriften des Beförderers. Der Kunde ist insbesondere verpflichtet, die Wagen bzw. die intermodalen Transporteinheiten in angemessen sauberem Zustand zurückzugeben.
- 6.4 Der Absender bringt an gedeckten Wagen die Verschlüsse an, sofern dies im Landesrecht vorgesehen oder zwischen Beförderer und Absender vereinbart wurde. Der Absender hat an Großcontainern, Wechselbehältern, Sattelauflegern oder sonstigen dem kombinierten Verkehr dienenden intermodale Transporteinheiten geschlossener Bauart, die beladen zur Beförderung übergeben werden, die Verschlüsse anzubringen. Für bestimmte Verkehre kann durch eine Vereinbarung zwischen Beförderer und Absender auf den Verschluss verzichtet werden.
- 6.5 Sofern hinsichtlich Be- und Entladefristen nichts anderes vereinbart ist, gelten die Vorschriften des Beförderers.
- 6.6 Die Ladestelle und die Zufahrtswege sind, soweit diese durch den Kunden verunreinigt wurden, von ihm unverzüglich auf eigene Kosten zu reinigen.

7 Verpackung

Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann. Im Übrigen muss die Verpackung den eventuellen besonderen Verpackungsbestimmungen des Beförderers entsprechen.

8 Kosten

8.1 Die vom Kunden zu zahlenden Kosten umfassen:

- a) die Fracht, d.h. alle Kosten, mit denen eine Beförderungsleistung oder eine beförderungsnahe Leistung zwischen dem Ort der Übernahme und dem Ort der Ablieferung abgegolten wird;
- b) die Nebengebühren, d.h. die Kosten für eine vom Beförderer erbrachte Zusatzleistung;
- c) die Zölle, d.h. die Zölle, die Steuern sowie die übrigen von den Zoll- und Verwaltungsbehörden erhobenen Beträge;
- d) die sonstigen Kosten, die vom Beförderer aufgrund entsprechender Belege abgerechnet werden.

Das Verzeichnis der gängigen Kosten und deren Codes sind aufgeführt im GLV-CIM.

8.2 Sofern für die Berechnung der Kosten keine Vereinbarungen bestehen, gelten die Preislisten, Tarife und Bedingungen des Beförderers, der gemäß Beförderungsvertrag die jeweilige Leistung erbringt.

8.3 Wer welche Kosten übernimmt, wird durch einen Vermerk im Frachtbrief gemäß GLV-CIM bestimmt. Das Kundenabkommen kann die ausschließliche Verwendung dieser Vermerke oder andere Vermerke vorsehen. Der Beförderer kann vom Kunden Vorauszahlung der Kosten oder sonstige Sicherheiten verlangen.

8.4 Falls die Frachtberechnung eine Währungsumrechnung erfordert, ist folgender Umrechnungskurs anzuwenden:

- derjenige des Tages der Übernahme des Gutes für Kosten zu Lasten des Absenders
- derjenige des Tages der Bereitstellung des Gutes für Kosten zu Lasten des Empfängers.

9 Lieferfristen

9.1 Falls die Lieferfrist zwischen dem Absender und dem Beförderer vereinbart wurde, gelten die Zuschlagsfristen unter Punkt 9.2 nicht.

9.2 Für Sendungen, die

- a) über Linien mit unterschiedlicher Spurweite,
- b) zur See oder auf Binnengewässern,
- c) auf einer Strasse, wenn keine Schienenverbindung besteht, befördert werden, wird die Dauer der Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen gemäß Artikel 16 CIM nach den vor Ort geltenden, ordnungsgemäß veröffentlichten Vorschriften festgelegt.

9.3 Im Fall von außergewöhnlichen Umständen, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben, regelt sich die Dauer der Zuschlagsfristen nach den ordnungsgemäß veröffentlichten Mitteilungen des Beförderers oder dessen zuständigen Behörden.

10 Nachträgliche Verfügungen und Anweisungen

10.1 Verfügungen des Absenders zur nachträglichen Änderung des Beförderungsvertrages sind nur zulässig, wenn er im Frachtbrief vermerkt hat: «Empfänger nicht verfügungsberechtigt». Andere Frachtbriefvermerke können insbesondere im Kundenabkommen besonders vereinbart werden.

10.2 Verfügungen des Kunden (Artikel 18 und 19 CIM) und Anweisungen bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen (Artikel 20, 21 und 22 CIM) sind gemäß GLVCIM abzufassen sowie in angemessener schriftlicher Form (Brief, Telefax, E-Mail, usw.) zu übermitteln. Der Kunde muss seinen nachträglichen Verfügungen oder nachträglichen Anweisungen das Frachtbriefdoppel beilegen. Bei Beförderungshindernissen ist das Frachtbriefdoppel nur beizulegen, falls der Kunde den Empfänger oder den Ablieferungsort ändert.

10.3 Um Zeit zu gewinnen kann der Kunde gleichzeitig den Beförderer und den ausführenden Beförderer benachrichtigen.

10.4 Im Fall einer Änderung des Beförderungsvertrages, die zur Folge hat, dass eine Beförderung, die außerhalb eines bestimmten Zollgebietes (z.B. Europäische Union) enden sollte, innerhalb dieses Zollgebiets endet oder umgekehrt, kann die Änderung nur mit der vorhergehenden Zustimmung der Zollabgangsstelle ausgeführt werden.

11 Übernahme zur Beförderung und Ablieferung

11.1 Maßgebend für die Übernahme des Gutes zur Beförderung und für die Bedienung des Terminals bzw. der Ladestelle oder des Gleisanschlusses im Versand sind die zwischen dem Absender und dem Beförderer, der gemäß Beförderungsvertrag das Gut zur Beförderung übernimmt, geschlossenen Vereinbarungen. Im Übrigen erfolgt die Übernahme nach den am Übernahmeort geltenden Vorschriften.

11.2 Maßgebend für die Ablieferung des Gutes und für die Bedienung des Terminals bzw. der Ladestelle oder des Gleisanschlusses im Empfang sind die zwischen dem Empfänger und dem Beförderer, der gemäß Beförderungsvertrag das Gut abgeliefert, geschlossenen Vereinbarungen. Im Übrigen erfolgt die Ablieferung nach den am Ablieferort geltenden Vorschriften.

12 Reklamationen

Reklamationen (Artikel 43 CIM) sind zu begründen. Es sind ihnen alle Belege beizugeben, die nötig sind, um den Anspruch zu beweisen, insbesondere was den Wert des Gutes betrifft.

13 Streitfälle

Im Streitfall streben die Vertragsparteien eine gütliche Lösung an; dazu können sie ein Schlichtungs-, Mediations- oder Schiedsverfahren, insbesondere dasjenige, das unter Titel V des COTIF vorgesehen ist, vereinbaren.

14 Vertraulichkeit

Wenn im Verlauf der Verhandlungen von einer Partei eine Information als vertraulich gegeben wurde, ist die andere Partei verpflichtet, diese Information nicht offen zu legen oder sie nicht zu anderen Zwecken als denen, zu denen sie gegeben wurde, zu benutzen, unabhängig davon, ob ein Vertrag in der Folge geschlossen wird oder nicht.

Anlage 2

Bedingungen für die Verwendung der Wagenliste bei Abfertigung von Wagengruppen mit einem Frachtbrief

1. Der Absender hat die Beförderung einer Wagengruppe mit einem Frachtbrief, mit dem vertraglichen Beförderer im Kundenabkommen zu vereinbaren.
2. Dem Frachtbrief ist eine Wagenliste in achtfacher Ausfertigung beizufügen, die der Absender selbst zu beschaffen hat. Im Frachtbrief hat der Absender einzutragen:
 - im Feld 9 die Zahl der beigefügten Wagenlisten.
 - im Feld 18 "siehe Wagenliste",
 - im Feld 21 die Zahl der verwendeten Wagen,
 - im Feld 25 die Summe der Massen aller Ladungen.
3. Müssen ausnahmsweise aus einer Wagengruppe unterwegs einzelne Wagen ausgesetzt werden, gelten für die Weiterbeförderung dieser Wagen die allgemeinen Tarifbestimmungen dieses Tarifes.