

**Besondere Beförderungsbedingungen  
mit Preisen und Konditionen für den**

**POLNISCH-ÖSTERREICHISCHEN  
Eisenbahngüterverkehr für Wagenladungen**

**POLNISCH-ÖSTERREICHISCHER  
EISENBAHNGÜTERTARIF Nr.9610.00  
(PÖGT)**

**Gültig ab 01.01.2014**

### VORM ERKBLATT

Lfd. Nr.	Folge	AfV Jahr	Nr.	Gültig ab	Lfd. Nr.	Folge	AfV Jahr	Nr.	Gültig ab
1	NEUAUSGABE			01.01.2014					

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>TEIL I</b>	Seite
Vorwort	4
Abschnitt 1 – Besondere Beförderungsbedingungen zum COTIF	5
Abschnitt 2 – Allgemeine Tarifbestimmungen	7
§ 1 – Geltungsbereich des Tarifes	7
§ 2 – Beförderungswege	7
§ 3 – Tarifwährung	8
§ 4 – Grundsätze für die Berechnung der Fracht und Nebengebühren	8
Abschnitt 3 – Besondere Tarifbestimmungen	10
§ 5 – Stoffe und Gegenstände nach RID – Anhang C zum COTIF	10
§ 6 – Gegenstände von außergewöhnlicher Länge; Verwendung von mehreren Wagen oder Schutzwagen	11
§ 7 - Paletten	11
§ 8- Decken	11
§ 9 - Lademittel	12
§ 10 - Stoffe zum Schutz gegen Wärme oder Kälte	12
§ 11 - Berechnung der Frachten für Sendungen die von den Kunden gestellt werden	12
§ 12 - Beförderungsentgelt für leere Wagen als Beförderungsmittel nach CUV	12
§ 13 – Sendungen in geschlossenen Zügen	13
§ 14 – Neuaufgabe (Reexpedition)	13
§ 15 – Sammelgut	13
<b>TEIL II</b>	
Abschnitt 1 – Gütereinteilung	14
Abschnitt 2 – Verzeichnis der Massengüter – Verzeichnis bestimmter NHM Positionen, bei denen die Tarifnummer 8610.50 im Frachtbrief einzutragen ist	15
<b>TEIL III</b>	
Beförderungswege	16
Abschnitt 1 – PKP CARGO S.A. – Frachtafeln für den Ex-Import und Transit	17-21
Abschnitt 2 - CDC -Transitentfernungen und Transitfrachtsätze Entfernungszeiger für polnische Seehafenbahnhöfe Frachtsätze für leere von Kunden gestellte Wagen	22-25
Abschnitt 3 ZSSK CARGO -Transitentfernungen und Transitfrachtsätze für Wagenladungen in von Beförderer gestellten Wagen und in von Kunden gestellten Wagen und Transitfrachtafel für die Beförderung der leeren Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel	26
Abschnitt 4 RCA - Frachtafel für den Ex-Import und Transit, Frachtsatzzuschlagtafel	27-31
Abschnitt 5 - Nebengebührentarif	32
Abschnitt 6 Übersicht der Bedingungen/Tarife/Preislisten der am Tarif beteiligten Beförderer	33
Abschnitt 7 - Bedingungen für die Verwendung der Wagenliste bei Abfertigung von Wagengruppen und geschlossener Züge mit einem Frachtbrief	34

## **ABB CIM**

## TEIL I

### Vorwort

Mit diesem Tarif stellen die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher, dass im Geltungsbereich dieses Tarifes die technischen und betrieblichen Voraussetzungen bestehen, damit nach Abschluss von grenzüberschreitenden Beförderungsverträgen die Sendungen durch aufeinander folgende Beförderer übernommen und aufgrund des Frachtbriefes/ Wagenbriefes nach den Bedingungen dieses Tarifes weiterbefördert werden

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

PKP CARGO S.A. (PKP) 2151

ČD Cargo a.s. (CDC) 2154

Eisenbahngesellschaft Cargo Slovakia AG (ZSSK CARGO) 2156

Österreichische Eisenbahnen (ÖEB)

Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (RCA) 2181

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft m.b.H (GKB)

Raaberbahn Cargo GmbH (GySEV Cargo Zrt.)

Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation  
Salzburger Lokalbahn (SLB)

Wiener Lokalbahnen AG (WLB)

Montafonerbahn Aktiengesellschaft (MBS)

Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. (StH)

Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (ZVB)

2. „Beförderer“ im Sinne dieses Tarifes ist der vertragliche Beförderer und der aufeinander folgende bzw. ausführende Beförderer.
3. Die Veröffentlichungen zu diesem Tarif werden durchgeführt  
- in Österreich im „Anzeigblatt für Verkehr (AfV)“.
4. Der Tarif ist in deutscher und polnischer Sprache erstellt, wobei jede sprachliche Fassung gesondert herausgegeben wird. In Zweifelsfällen ist der deutsche Wortlaut maßgebend.
5. In den Preisen ist keine Mehrwertsteuer inbegriffen.
6. Der Tarif kann bezogen werden:

in Polen: [www.pkp-cargo.pl](http://www.pkp-cargo.pl)  
in Österreich [www.railcargo.at/kundenservice/quetertarife](http://www.railcargo.at/kundenservice/quetertarife)  
in Tschechien: [www.cdcargo.cz](http://www.cdcargo.cz)  
in der Slowakei: [www.zscargo.sk](http://www.zscargo.sk)

## TEIL I

### Abschnitt 1

## Besondere Beförderungsbedingungen zum COTIF

### 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 1999), sowie die Bestimmungen dieses Tarifs.
2. Ergänzend gelten die „Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM)“, die diesem Tarif beiliegen.
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 5 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 insbesondere in den Kundenabkommen getroffen werden.
6. Die Beförderung der Güter und leeren Güterwagen erfolgt in aufeinanderfolgender Frachtführerschaft. Vertraglicher Beförderer ist der erste Beförderer. 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).
7. Für die Eintragungen der vereinbarten Sendungsdaten im Frachtbrief gilt Anlage 2 des „Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)“ und Punkt 4.3. des „Handbuch CIM/SMGS-Verkehr (GLV-CIM/SMGS)“ ([www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)). Wenn keine andere Vereinbarung besteht, 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 gelten die Bestimmungen der Anlage 1 des (GLW-CUV). Für seine Eintragungen haftet der Kunde entsprechend Art. 8 CIM.
8. Für ungereinigte leere Umschließungsmittel gemäß RID sind die Bestimmungen gemäß Abschnitt 15 des GLV-CIM zu beachten.

### Sprachenregelung

9. Frachtbriefeintragungen des Absenders, sind in einer der amtlichen Landessprachen des vertraglichen Beförderers abzufassen. Es ist eine Übersetzung in deutscher Sprache beizugeben, sofern die Angaben nicht bereits in dieser Sprache abgefasst sind. 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.

## **10. Nachnahme, Wertangaben, Interesse an der Lieferung**

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

## **Verladerichtlinien**

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

## **Kosten, Zahlungsvermerke**

14. Wenn in dem Kundenabkommen keine andere Vereinbarung besteht, zählen zur Fracht nur die 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 zu zahlenden Kosten, sind von den in Ziffer 5.2 GLV-CIM genannten Zahlungsvermerken folgende zugelassen: Franko Fracht, Franko Fracht einschließlich, Franko Fracht bis X, Franko Fracht einschließlich bis X, DDU, DDP, wobei die Bestimmungen dieses Tarifs zu beachten sind.
16. Soll der Empfänger alle Kosten übernehmen, ist der Zahlungsvermerk „EXW“ (unfrei) zu verwenden. Für die Leerwagenbeförderung nach CUV gelten die Bestimmungen des GLW – CUV.
17. Für Sendungen mit Endbestimmung Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS), Litauen, Lettland, Estland und China im Transit über Polen gilt folgende Bestimmung: Die Kosten (Fracht, Nebengebühren und sonstige während der Beförderung erwachsende Kosten) bis zum polnischen Grenzübergangspunkt, welcher dem im Frachtbrief angegebenen Neuaufgabebahnhof entspricht, müssen vom Absender bezahlt werden.

Für Sendungen mit Herkunft aus Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS), Litauen, Lettland, Estland und China im Transit über Polen gilt folgende Bestimmung: Die Kosten (Fracht, Nebengebühren und sonstige während der Beförderung erwachsende Kosten) ab dem polnischen Grenzübergangspunkt bis zum Bestimmungsbahnhof müssen vom Empfänger bezahlt werden.

18. Das Fehlen eines Zahlungsvermerkes im Feld 20 des CIM-Frachtbriefs bzw. CUV-Wagenbriefs bedeutet, dass die Kosten vom Absender getragen werden.

## **Lieferfrist, Zuschlagfristen**

19. 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. 8700.00 )

Die Lieferfrist beginnt mit der Annahme des Gutes bzw. des leeren Güterwagens zur Beförderung. 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 die mit der vereinbarten, bzw. für die Ablieferstelle geltenden nächstfolgenden Bedienung.

Die Zuschlagfristen sind in den Binnentarifen der beteiligten Beförderer enthalten.

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

## **Übernahme und Ablieferung**

20. Wenn nach Ziffer 11.1 bis 11.2 der ABB-CIM keine andere Vereinbarung besteht bzw. keine andere Vorschrift greift, werden Sendungen und leere Wagen am allgemeinen Ladegleis des Versandbahnhofs übernommen und am allgemeinen Ladegleis des Empfangsbahnhofs abgeliefert.

## TEIL I Abschnitt 2

### Allgemeine Tarifbestimmungen

#### § 1 – Geltungsbereich des Tarifes

1. Abgesehen von den Ausnahmen in nachstehender Ziffer 3, gilt dieser Tarif für Sendungen von Gütern des „Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM)“ der UIC, die zwischen den im Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr (DIUM AT und DIUM PL) genannten österreichischen und polnischen Bahnhöfen als Wagenladungen über die im Teil III genannten Beförderungswege mit einem internationalen Frachtbrief als Wagenladung aufgeliefert werden. Der Tarif gilt auch für Transporte mit Herkunft oder Endbestimmung GUS, Litauen, Lettland, Estland und China im Transit durch Polen über die polnischen Grenzbahnhöfe Kuznica Bialostocka, Braniewo, Trakiszki, Skandawa, Terespol und Medyka. Außerdem gilt der Tarif auch im Transit über polnische Seehafenbahnhöfe (Szczecin Port Centralny, Szczecin Gośćlaw, Szczecin Glinki, Szczecin Podjuchy, Police Chemia, Świnjouiście, Kołobrzeg, Gdańsk Nowy Port, Gdańsk Port Połnocny und Gdynia Port, Gdynia Port B, Gdynia Port C). Die Entfernungen zu den Seehafenbahnhöfen sind im Teil III enthalten.
2. Der Tarif ist ebenso gültig für internationale Sendungen im Transit durch Österreich die unter den Anwendungsbereich der ER CIM fallen (Art. 1 CIM) und an denen die RCA AG beteiligt ist, wenn für diese Sendungen kein durchgehender internationaler Tarif angewendet werden kann, und gilt mit besonderen Bedingungen, entsprechend den Binnentarifen, Verkaufsbedingungen und Preislisten der jeweiligen Beförderer.
3. Der Tarif kann **speziell im Kundenabkommen** mit den beteiligten Beförderern vereinbart werden und gilt mit besonderen Bedingungen, entsprechend den Geschäftsbedingungen, Tarifen und Preislisten der jeweiligen Beförderer für:
  - a) Stoffe und Gegenstände gemäß RID, ausgenommen der im § 5 angeführten;
  - b) Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen; ( NHM 8601 – 8606 )
  - c) Güter der NHM-Positionen 

0504 bis 0507	diverse Waren tierischen Ursprungs
2301	Mehl von Fleisch oder Fischen
6812, 6813	Asbestfasern, Asbestwaren
8710	Panzerkampfwagen
9301 bis 9304, 9306	Waffen und Munition
  - d) Sendungen auf Tiefladewagen, Doppelstockwagen und Wagen mit mehr als 4 Achsen;
  - e) Tiefladewagen;
  - f) Maschinenkühlwagen;
  - g) Gegenstände, deren Beförderung nach dem Ermessen der Eisenbahn mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Bahnen besondere Schwierigkeiten verursachen;
  - h) Sendungen in Wagengruppen;
  - i) Leere Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel NHM-Positionen 992110 – 992140 und 992210 – 992240;
4. Der Tarif gilt **n i c h t** für:
  - a.) Sendungen in der direkten oder gebrochenen Durchfuhr durch Österreich; (Ausnahmen: Sopron Grenze, Code 796, und Transit von/nach Italien )
  - b.) Sendungen, für die der Absender im Frachtbrief die zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung des Gutes auf einem abseits vom direkten Beförderungsweg gelegenen Bahnhof vorgeschrieben hat;
  - c.) Voll- und Leertransporte intermodaler Transporteinheiten;
  - d.) Leichen;
  - e.) leere private Klein- und Mittelcontainer;
  - f.) Militärsendungen

#### § 2 – Beförderungswege

Die Sendungen werden über die im Teil III dieses Tarifes vorgesehenen Beförderungswege geleitet. Der Absender hat den Beförderungsweg im Feld 13 „Kommerzielle Bedingungen“ des Frachtbriefes vorzuschreiben.

### § 3 – Tarifwährung

Die Tarifwährung ist EURO (EUR).

### § 4 - Grundsätze für die Berechnung der Fracht- und Nebengebühren

1. Die Fracht ist abhängig von
  - der Gutart
  - der Masse der Sendung,
  - der Art des gestellten Wagens
  - der Tarifentfernung
  - den Koeffizienten für die Abwandlung der Grundfracht nach Massestufen und Güterwagen (bei PKP CARGO S.A.) und wird für jeden Frachtberechnungsabschnitt getrennt berechnet.
2. Soweit nichts anderes festgesetzt ist, erfolgt die Frachtberechnung getrennt für jeden Wagen. Abweichungen können mit den beteiligten Bahnen besonders vereinbart werden.

**Ausnahme im polnischen Transit:** wird das Gut bei Beförderung mit CIM/SMGS-Frachtbrief oder der Neuaufgabe SMGS/CIM in zwei oder mehr Wagen der Spurweite 1435 mm umgeladen, so wird die Fracht für die Gesamtmasse der Sendung in dem/in den Wagen vor der Umladung berechnet, wobei die in Ziffer 7 vorgesehenen Mindestmassen in Bezug auf die ursprünglichen Wagen entsprechend angewendet werden.

3. Soweit nichts anderes bestimmt ist, umfasst die Masse einer Sendung alles, was zur Beförderung aufgeliefert wird (wirkliche Masse).
4. Der Frachtberechnung wird die wirkliche Masse oder die Mindestmasse zugrunde gelegt.
5. Die der Frachtberechnung zugrunde zu legende Masse wird für RCA, CDC und ZSSK CARGO auf volle 100 kg aufgerundet.  
Bei PKP CARGO S.A. wird die Masse auf volle 1000 kg in der Weise gerundet, dass Massen unter 500 kg abgerundet und Massen von 500 kg und mehr aufgerundet werden.
6. Für bestimmte, im Teil II ( Gütereinteilung Abschnitt 2 ) angeführte NHM Positionen ist anstelle der Tarifnummer 9610.00 die Tarifnummer 8610.50 im Frachtbrief einzutragen.
7. Der Frachtberechnung werden folgende frachtpflichtige Mindestmassen je Wagen zugrunde gelegt :

Fracht-berechnungs-abschnitte	Achsenzahl	Masse-stufen	Frachtpflichtige Mindestmassen
PKP CARGO S.A.	Wagen mit 2 Achsen	15 t	
	Wagen mit mehr als 2 Achsen	30 t	
Es sind folgende <b>Mindestfrachten</b> zu berücksichtigen: 373,00 EUR für die vom Beförderer gestellten Wagen, unabhängig von der Wagengattung 317,05 EUR für die vom Kunden gestellten Wagen, unabhängig von der Wagengattung			
CD Cargo	Wagen mit 2 Achsen		Mindestens 20.000 kg / Wg.
	Wagen mit mehr als 2 Achsen		Mindestens 30.000 kg / Wg.
ZSSK Cargo	Wagen mit 2 Achsen		Mindestens 10.000 kg / Wg.
	Wagen mit mehr als 2 Achsen		Mindestens 25.000 kg / Wg.
RCA Bei Frachtberechnung auf Tonnenbasis			Mindestens 10.000 kg / Wagenachse

8. Liegt für die Berechnung der tschechischen und slowakischen Strecken die frachtpflichtige Masse der Sendung zwischen den Mindestmassen von zwei Massestufen, so wird die Fracht nach dem Frachtsatz der



Massenstufe mit der niedrigeren Mindestmasse berechnet, sofern nicht die Berechnung für die höhere Mindestmasse nach dem hierfür vorgesehenen Frachtsatz eine niedrigere Fracht ergibt.

9. Im Verkehr mit bestimmten Bahnhöfen der österreichischer Privatbahne Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr DIUM AT mit de werden die Frachten für den österreichischen Streckenabschnitt um die erhöht.
10. Die nach § 4 für jeden Frachtabschnitt getrennt berechnete Fracht wird in arithmetischer kaufmännischer Weise auf volle Cent abgerundet bzw. aufgerundet. Sind Frachten oder Frachtsätze aufgrund besonderer Frachtberechnungsbestimmungen zu erhöhen oder zu vermindern, so wird erst danach gerundet.
11. Nebengebühren werden gemäß dem Nebengebührentarif (Teil III, Abschnitt 5) berechnet; für nicht angeführte Nebengebühren gelten die Bestimmungen der beteiligten Eisenbahnen. Auf ČD-Strecken werden Gebühren für Erfüllung der Zollvorschriften nicht erhoben.
12. Bei der Beförderung von Rohholz (NHM 4403) gelten **auf polnischen Strecken** im Export, Import und Transit (Ausnahme: Sendungen aus dem Anwendungsbereich des SMGS, die in der Durchfuhr durch Polen nach Österreich bzw. Italien mit dem einheitlichen CIM/SMGS- Frachtbrief bzw. mit CIM-Frachtbrief nach der Umladung aus Wagen der Spurweite 1520 mm befördert werden), 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 Drehgestell-Flachwagen 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 Drehgestell-Flachwagen der Gattung S (Wagen in Sonderbauart), ausgenommen Drehgestell-Flachwagen der Gattung Sikkps (Wagen in Sonderbauart).

PÖGT 8  
Stand 01.06.2011

## TEIL I

### Abschnitt 3

## Besondere Tarifbestimmungen

### § 5 – Stoffe und Gegenstände nach RID – Anhang C zum COTIF

Es gelten die Allgemeinen, bzw. Besonderen Tarifbestimmungen wobei:

- 1.) auf tschechischen Strecken: wird die Fracht für die Güter der RID-Klassen 4.2,5.2 und 8 um 10% erhöht wird.
- 2.) auf slowakischen Strecken: wird die Fracht für die Beförderung von Sendungen gefährlicher Güter der Klasse 1 RID und NHM – Code 2711, 2801,2806, 2807, 2808, 2809, 2814 und 291521 um 15 % erhöht.
- 3.) auf polnischen Strecken werden die Frachten wie folgt erhöht werden

1/ die Frachten für die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Gefahrstoffe wie folgt erhöht werden:

a) um 100% für die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Gefahrstoffe:

lfd. Nr.	Bezeichnung des Gutes	RID - Klasse	UN – Nr.
1	Akrylnitril, stabilisiert	3	1093
2	Ammoniak, wasserfrei	2	1005
3	Bromwasserstoff, wasserfrei	2	1048
4	Chlor	2	1017
5	Vinylchlorid, stabilisiert	2	1086
6	Cyanwasserstoff, stabilisiert, mit weniger als 3% Wasser;	6.1	1051
	Cyanwasserstoff, stabilisiert, mit weniger als 3% Wasser und aufgesaugt durch eine inerte poröse Masse;	6.1	1614
	Cyanwasserstoff, Lösung in Alkohol mit höchstens 45% Cyanwasserstoff;	6.1	3294
	Cyanwasserstoff, wässrige Lösung (Cyanwasserstoffsäure) mit höchstens 20% Cyanwasserstoff	6.1	1613
7	Schwefeldioxid	2	1079
8	Fluor, verdichtet	2	1045
9	Fluorwasserstoff, wasserfrei	8	1052
10	Phosgen	2	1076
11	Chlorsulfonsäure, mit oder ohne Schwefeltrioxid	8	1754
12	Schwefelsäure, rauchend	8	1831
13	Antiklopfmischung für Motorkraftstoff	6.1	1649
14	Schwefelwasserstoff	2	1053
15	Ethylenoxid;	2	1040
	Ethylenoxid und Kohlendioxid, Gemisch mit mehr als 87% Ethylenoxid;	2	3300
	Ethylenoxid mit Stickstoff bis zu einem Gesamtdruck von 1 Mpa (10 bar) bei 50°C	2	1040
16	Radioaktive Stoffe	7	
17	Ansteckungsgefährliche Stoffe	6.2	

b) um 60% für gefährliche Güter, die zu den folgenden Klassen gehören:

1. explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff,
2. sonstige Gase (d.h. nicht in der obigen Tabelle genannt)

c) um 30% für sonstige gefährliche Güter.

2/ Wird gefährliches und neutrales Gut in einem Wagen befördert, so wird die Fracht für die Gesamtmasse der Sendung wie für das Gefahrgut berechnet.

3/ Werden gefährliche Güter, für die unterschiedliche Erhöhungen der Frachten vorgesehen sind, in einem Wagen befördert, so wird die Fracht für die Gesamtmasse der Sendung wie für das Gefahrgut, für das die höhere Erhöhungsstufe gilt, berechnet.

## § 6 – Gegenstände von außergewöhnlicher Länge. Verwendung von mehreren Wagen oder Schutzwagen

1. Die Fracht wird wie folgt berechnet.

CDC und ZSSK CARGO: Jeder beladene Wagen gilt als zu gleichen Teilen belastet. Für leere Schutz- oder Zwischenwagen wird eine Fracht in Höhe von EUR 0,12 für ČD je Achsenkilometer und für ZSSK CARGO EUR 45,00 je Wagen und dazu EUR 0,79 je Wagen und km berechnet

RCA-AG Die Fracht wird für jeden Wagen gesondert berechnet; eine Mindestmasse nach § 4 Abs. 7 der Allgemeinen Tarifbestimmungen wird jedoch nach Maßgabe der Achsenanzahl beider bzw. aller für diesen Transport benötigten Wagen ermittelt.

PKP CARGO S.A.: Die Fracht für die Beförderung von Gütern, die wegen ihrer Länge – über mehrere Wagen verladen werden müssen (Zwischenwagen) oder – die Verwendung von Schutzwagen erfordern, wird gesondert für jeden Wagen, einschließlich den Schutzwagen berechnet und jeweils um 25 % erhöht.

Die der Frachtberechnung zugrunde zu legende Masse wird in der Weise ermittelt, indem die wirkliche gesamte Masse der Sendung durch die Anzahl der verwendeten Wagen geteilt wird.

Soweit die so ermittelte Masse niedriger als die, für einen bestimmten Wagen vorgesehene Mindestmasse ist, wird der Frachtberechnung die jeweils geltende Mindestmasse zugrunde gelegt.

2. Schutz- oder Zwischenwagen dürfen nur mit an den Empfänger der Hauptladung und nach dem Bestimmungsbahnhof derselben aufgegebenen Gütern beladen werden.

## § 7 – Paletten

1. Diese Bestimmungen gelten für mit „EUR“ gekennzeichnete Tauschpaletten, nicht tauschbare bahneigene Paletten und Privatpaletten, die für den internationalen Verkehr zugelassen sind.

Der Absender hat im Frachtbrief anzugeben:

- Anzahl und Art der Paletten
- die Eigenmasse der Paletten

Bei Verwendung mit „EUR“ gekennzeichneter Tauschpaletten, die im Rahmen des Europäischen Palettenpools getauscht werden, hat der Absender im Frachtbrief die Anzahl der verwendeten Tauschpaletten anzugeben.

2. Bei Beförderung mit dem Gut wird die Eigenmasse der Paletten bis zu 15% der wirklichen Masse des Gutes, für das sie verwendet werden, zur Frachtberechnung **nicht** herangezogen, wenn ihre Massen im Frachtbrief getrennt angegeben sind. Für die Mehrmasse wird die Fracht wie für das Gut berechnet. Fehlt die getrennte Masseangabe, so wird die Fracht für die Gesamtmasse der Sendung berechnet.

Ausnahme:

Bei der ZSSK CARGO und PKP CARGO S.A. wird die Fracht für die Gesamtmasse des Gutes und der Paletten berechnet.

## § 8 – Decken

1. Decken des Beförderers werden nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender zur Verfügung gestellt

2. Der Absender hat im Frachtbrief

- die Art, die Eigentumsmerkmale und die Nummer oder die Anzahl sowie bei privaten Decken den Namen des Eigentümers und gegebenenfalls den Heimatbahnhof
- die Gesamtmasse

der Decken anzugeben.

3. Werden Decken des Beförderers dem Absender auf sein Verlangen oder auf Verlangen einer Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörde überlassen, so wird auf polnischen Strecken eine Benutzungsgebühr gemäß dem Binnentarif der PKP CARGO S.A. berechnet.
4. Die Masse der Decken und Deckenträger, die dem Schutz des Gutes dienen, wird zur Frachtberechnung **nicht** herangezogen, wenn sie im Frachtbrief getrennt angegeben ist.  
Fehlt diese Angabe, so wird die Fracht für die Gesamtmasse der Sendung berechnet.

Ausnahme:

Bei der ZSSK CARGO und PKP CARGO S.A. wird die Fracht für die Gesamtmasse des Gutes und der Decken berechnet

## § 9 – Lademittel

1. Der Absender hat im Frachtbrief
  - die Art, die Eigentumsmerkmale und die Nummer oder die Anzahl sowie bei privaten Lademitteln den Namen des Eigentümers und gegebenenfalls den Heimatbahnhof
  - die Gesamtmasse der Lademittel anzugeben.
2. Bei Beförderung mit dem Gut wird die Masse der Lademittel bis zu 10% der wirklichen Masse des Gutes, für das sie verwendet werden, zur Frachtberechnung **nicht** herangezogen, wenn ihre Masse im Frachtbrief getrennt angegeben ist. Eine Mehrmasse wird der Masse des Gutes zugeschlagen. Die Fracht wird für die so erhöhte Masse berechnet.

Fehlt die getrennte Masseangabe, so wird die Fracht für die Gesamtmasse der Sendung berechnet.

Ausnahme:

Bei der ZSSK CARGO und PKP CARGO S.A. wird die Fracht für die Gesamtmasse des Gutes und der Wärme – und Kälteschutzmittel berechnet.

3. Werden bahneigene Lademittel auf Verlangen des Absenders überlassen, so wird eine Benutzungsgebühr nach den Bestimmungen der Versandbahn berechnet.

## § 10 – Stoffe zum Schutz gegen Kälte oder Wärme

1. Die folgenden Bestimmungen gelten für Wärme- und Kälteschutzmittel, die Gütern beigegeben werden, wenn sie nicht der Verpackung der Güter dienen.
2. Der Absender hat im Frachtbrief
  - die Anzahl und die Art sowie gegebenenfalls den Namen des Eigentümers, die Eigentumsmerkmale, die Nummern und den Heimatbahnhof
  - die Gesamtmasse

der Wärme- und Kälteschutzmittel anzugeben.

3. Für Wärme- und Kälteschutzmittel – ausgenommen Eisbehälter, Eis und Trockeneis – werden die Bestimmungen des § 9, Ziffer 2 sinngemäß angewendet.
4. Eisbehälter sowie Eis und Trockeneis werden frachtfrei befördert, wenn ihre Masse im Frachtbrief getrennt angegeben ist.

Ausnahme:

Bei der ZSSK CARGO und PKP CARGO S.A. wird die Fracht für die Gesamtmasse des Gutes und der Wärme – und Kälteschutzmittel berechnet.

## § 11 – Berechnung der Frachten für Sendungen in Wagen, die von Kunden gestellt werden

Diese Bestimmungen gelten für von Kunden gestellte Wagen, die nach den geltenden Vorschriften für den internationalen Verkehr zugelassen sind.

Der Absender hat im Frachtbrief - im Feld 7: »16 – vom Kunden gestellte Wagen« anzugeben.

Für Sendungen in den Kunden gestellten Wagen wird die Fracht nach den Bestimmungen des § 4 berechnet und bei PKP CARGO S.A., RCA, CDC mit dem **Koeffizienten 0,85** multipliziert;

Bei ZSSK CARGO wird die Fracht gemäß ZSSK CARGO – Frachtsatztafel für Wagenladungen in von den Kunden gestellten Wagen (Transitentfernungen / Transitfrachtsätze), Teil III, Abschnitt 2 berechnet.

## § 12 - Beförderungsentgelt für leere Wagen als Beförderungsmittel nach CUV

Leere von den Kunden gestellte Wagen der NHM-Code 9921.00 und 9922.00 werden auf österreichischen Strecken nur dann gegen die ermäßigte Fracht befördert, wenn eine Beförderung nach oder vor einem Lastlauf gemäß den Bestimmungen dieses Tarifs nachgewiesen werden kann.

Der Absender hat im Wagenbrief:- im Feld 7: »16 – Von Kunden gestellte Wagen« anzugeben

### **PKP CARGO S.A.**

Die Fracht wird gemäß Teil III, Frachtsatztafel für die Beförderung leeren von Kunden gestellten Wagen berechnet.

### **ÖEB (RCA)**

Die Fracht wird gemäß Teil III, Frachtsatztafel für Leerlauffrachten Ein- Ausfuhr und Transit berechnet.

### **ZSSK CARGO Transit**

wird die Fracht laut Tafel im Teil III. Abschnitt 2 berechnet.

### **CDC-Transit**

wird die Fracht laut CDC Frachttabelle für leere von Kunden gestellte-Wagen, Teil III Abschnitt II berechnet.

## § 13 – Sendungen in geschlossenen Zügen

1. Diese Bestimmungen gelten für Sendungen aus mehreren Wagenladungen, die zur gleichen Zeit von einem Absender auf einem Bahnhof aufgeliefert, und in einem geschlossenen Zug unmittelbar an einen Empfänger befördert und auf einem Bahnhof bereitgestellt werden.
2. Wenn es im Kundenabkommen vereinbart wird, können Sendungen in geschlossenen Zügen mit einem einzigen Frachtbrief unter Beigabe einer Wagenliste zum Frachtbrief aufgeliefert werden. Für die Verwendung der Wagenliste gelten die im Teil III, Abschnitt 7 enthaltenen Bedingungen. Der Absender hat die Abfertigung auf einem Frachtbrief mit dem ersten Beförderer zu vereinbaren. Hierbei hat der Absender die Gesamttonnage anzugeben.
3. Für die Frachtberechnung gelten die Bestimmungen des § 4.

## § 14 – Neuaufgabe (Reexpedition)

1. Bei der Umbehandlung der Sendungen im Verkehr nach/von Litauen, Lettland, Estland, der GUS und China sind die entsprechenden Bestimmungen des BD-CIT zu beachten.
2. Nach diesem Tarif ist die Reexpedition im Bahnhof Sopron Grenze (Code 796) zugelassen.

## § 15 – Sammelgut

Der Begriff „Sammelgut“ der NHM-Position 9902 umfasst Güter, die von mindestens drei Versendern einem Spediteur als frachtbriefmäßigem Absender zur Beförderung übergeben und von einem Spediteur als frachtbriefmäßigen Empfänger an mindestens drei Endempfänger verteilt werden. Für die Frachtberechnung gelten die Allgemeinen Tarifbestimmungen.

## TEIL II

### Abschnitt 1

#### Gütereinteilung

Güter, die nach den Bestimmungen dieses Tarifs zur Beförderung angenommen werden, sind im „**Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC**“ aufgeführt und im Feld 24 „NHM Code“ des internationalen Frachtbriefs entsprechend einzutragen.

---

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

2711 11	2811 29	2903 21	2921 19
2711 12	2812 10	2903 29	2921 44
2711 13	2812 90	2903 59	2926 10
2711 14	2813 10	2904 20	2926 90
2711 19	2814 10	2904 90	2928 00
2711 21	2815 30	2905 29	2929 10
2711 29	2825 10	2909 11	2930 20
2801 10	2837 11	2909 19	2930 90
2801 30	2837 19	2909 60	2931 00
2804 10	2847 00	2910 10	3402 90
2804 40	2848 00	2910 20	3604 10
2804 70	2850 00	2910 30	3604 90
2805 11	2901 10	2910 90	3606 10
2805 19	2901 21	2912 12	2903 11
2806 10	2901 22	2912 19	2916 39
2806 20	2901 23	2915 13	
2807 00	2901 24	2915 90	
2808 00	2901 29	2916 32	
2811 11	2902 19	2920 90	
2811 19	2903.15	2921 11	

---

Für die Frachtberechnung für Güter der NHM Positionen 8703 und 870710 wird für den tschechischen Streckenabschnitt der Erhöhungskoeffizient 1,4 angewendet.

---

**TEIL II**  
**Abschnitt 2**

**Verzeichnis bestimmter NHM Positionen, bei denen auf ÖEB (RCA) Strecken  
die Tarifnummer 8610.50 im Frachtbrief einzutragen ist**

Verzeichnis der NHM – Positionen, für anstelle der Tarifnummer 9610.00 die Tarifnummer 8610.50 im Frachtbrief einzutragen ist.

NHM – Code  
2601  
2619  
2701  
2702  
2704  
7201 - 7326

## Teil III

### Beförderungswege

Der Absender hat im Feld 13 „Kommerzielle Bedingungen“ des Frachtbriefes einen der genannten Beförderungswege vorzuschreiben.

<b>Zawidów/Frydlant v Čechách (820):</b>	- Horni Dvořište / Summerau (610) **
	- České Velenice / Gmünd (611) **
	- Znojmo / Unter Retzbach <sup>2</sup> ) (612) **
	- Breclav / Bernhardsthal (613) **
<b>Mieroszków/Meziměstí (822):</b>	- Horni Dvoriste / Summerau (610) **
	- České Velenice / Gmünd (611) **
	- Znojmo / Unter Retzbach <sup>2</sup> ) (612) **
	- Breclav / Bernhardsthal (613) **
<b>Miedzylesie/Lichkov (823)*:</b>	- Horni Dvoriste / Summerau (610)
	- České Velenice / Gmünd (611) **
	- Znojmo / Unter Retzbach <sup>2</sup> ) (612) **
	- Breclav / Bernhardsthal (613)
<b>Chalupki / Bohumin (825):</b>	- Horni Dvoriste / Summerau (610)
	- České Velenice / Gmünd (611) **
	- Znojmo / Unter Retzbach <sup>2</sup> ) (612) **
	- Breclav / Bernhardsthal (613)
	- Mosty u Jablunkova Čadca (896)
	- Marchegg/Bratislava východ st.hr. (616)
<b>Zebrzydowice/Petrovice u Karviné (826):</b>	- Horni Dvoriste/Summerau (610)
	- České Velenice /Gmünd (611) **
	- Znojmo /Unter Retzbach <sup>2</sup> ) (612) **
	- Breclav/Bernhardsthal (613)
	- Mosty u Jablunkova Čadca (896)
	- Marchegg/Bratislava východ st.hr. (616)
<b>Marklowice/Česky Tesin (827):</b>	- Horni Dvoriste/Summerau (610)
	- České Velenice /Gmünd (611) **
	- Znojmo /Unter Retzbach <sup>2</sup> ) (612) **
	- Breclav/Bernhardsthal (613)
	- Mosty u Jablunkova / Čadca (896)
	- Marchegg/ Bratislava východ st.hr. (616)
<b>Muszyna/Plavec (835):</b>	- Marchegg/ Bratislava východ st.hr. (616)
<b>Zwardon/Skalite (834):</b>	- Marchegg/Bratislava východ st.hr. (616)

\* nur geöffnet für Sendungen die als geschlossener Zug (Ganzzug) zur Beförderung aufgeliefert werden

\*\* nur für polnischen Export und Import



## **Teil III**

### **Abschnitt 1**

#### **Frachtberechnung PKP CARGO S.A. (EURO):**

Grundlagen für die Frachtberechnung auf den Strecken der PKP sind:

- die Masse der Sendung
- die Tarifentfernung
- die Grundfracht für eine Masse von 25 t
- die Koeffizienten für die Abwandlung der Grundfracht nach Massestufen und Güterwagen

Auf den polnischen Strecken wird die Fracht berechnet, indem die zutreffende Grundfracht mit dem maßgebenden Koeffizienten für die Massestufen bzw. für den verwendeten Wagen multipliziert wird.

**Teil III  
Abschnitt 1**

**1A - PKP CARGO SA (Export/Import/Transit) <sup>1)2)</sup>**

**Grundfrachten in EUR für eine Masse von 25 t  
in Wagen mit 2 Achsen**

Entfernungen in km bis	EUR	Entfernungen in km bis	EUR
		350	<b>884,52</b>
		360	<b>907,76</b>
30	<b>290,36</b>	370	<b>932,68</b>
40	<b>302,96</b>	380	<b>957,32</b>
50	<b>313,88</b>	390	<b>980,28</b>
60	<b>331,52</b>	400	<b>999,04</b>
70	<b>347,48</b>	420	<b>1 044,96</b>
80	<b>362,04</b>	440	<b>1 085,84</b>
90	<b>376,60</b>	460	<b>1 125,04</b>
100	<b>389,76</b>	480	<b>1 168,16</b>
110	<b>409,36</b>	500	<b>1 207,08</b>
120	<b>425,60</b>	520	<b>1 246,56</b>
130	<b>441,00</b>	540	<b>1 289,40</b>
140	<b>459,20</b>	560	<b>1 329,44</b>
150	<b>474,04</b>	580	<b>1 370,04</b>
160	<b>494,48</b>	600	<b>1 411,76</b>
170	<b>514,64</b>	620	<b>1 450,96</b>
180	<b>535,36</b>	640	<b>1 492,12</b>
190	<b>557,48</b>	660	<b>1 532,16</b>
200	<b>577,92</b>	680	<b>1 574,72</b>
210	<b>598,08</b>	700	<b>1 613,36</b>
220	<b>617,96</b>	720	<b>1 651,16</b>
230	<b>640,64</b>	740	<b>1 690,92</b>
240	<b>659,96</b>	760	<b>1 732,64</b>
250	<b>681,52</b>	780	<b>1 772,68</b>
260	<b>702,24</b>	800	<b>1 812,72</b>
270	<b>721,84</b>	850	<b>1 921,92</b>
280	<b>742,28</b>	900	<b>2 020,48</b>
290	<b>763,28</b>	950	<b>2 122,68</b>
300	<b>783,44</b>	1000	<b>2 224,32</b>
310	<b>802,20</b>	1050	<b>2 326,52</b>
320	<b>822,92</b>	1100	<b>2 428,72</b>
330	<b>843,92</b>	1150	<b>2 530,64</b>
340	<b>863,80</b>	1200	<b>2 631,72</b>

- 1) Die Grundfrachentafel gilt nur bei Frachtzahlung  
- in Polen für mindestens 2 Teilstrecken (z.B. PKP CARGO S.A. und CD)  
- in sonstigen Fällen bei durchgehender Frachtzahlung (sog. Ganzbahnweg)

2.) Es sind die in §4, Ziff.7. vorgesehenen Mindestfrachten zu beachten

### Teil III Abschnitt 1

#### Koeffizienten für die Abwandlung der PKP Grundfracht

Massestufe	2-achsige Wagen <sup>1)</sup>	Massestufe	Wagen mit 3 und 4 - Achsen <sup>2)</sup>
15	0,870	30	1,200
16	0,896	31	1,240
17	0,918	32	1,280
18	0,936	33	1,320
19	0,950	34	1,360
20	0,960	35	1,400
21	0,974	36	1,440
22	0,986	37	1,480
23	0,994	38	1,520
24	0,998	39	1,560
25	1,000	40	1,600
26	1,040	41	1,640
27	1,080	42	1,680
28	1,120	43	1,720
29	1,160	44	1,760
30	1,200	45	1,800
		46	1,840
		47	1,880
		48	1,920
		49	1,960
		50	2,000
		51	2,040
		52	2,080
		53	2,120
		54	2,160
		55	2,200
		56	2,240
		57	2,280
		58	2,320
		59	2,360
		60	2,400

Für jede weitere Massestufe erhöht sich der Koeffizient jeweils um 0,040

1.) Mindestmasse 15 t

2.) Mindestmasse 30 t

**Teil III**  
**Abschnitt 1**  
**PKP CARGO S.A.**

**Frachttabelle für leere nicht vom Beförderer gestellte Wagen\***

Entfernung in km bis	Wagen			Entfernung in km bis	Wagen		
	mit 2 Achsen	mit 3 und 4 Achsen	mit 6 und 8 Achsen		mit 2 Achsen	mit 3 und 4 Achsen	mit 6 und 8 Achsen
	EUR				EUR		
				350	<b>481,76</b>	<b>686,13</b>	<b>1 029,20</b>
				360	<b>494,58</b>	<b>704,18</b>	<b>1 056,27</b>
30	<b>158,06</b>	<b>225,31</b>	<b>337,97</b>	370	<b>508,19</b>	<b>723,56</b>	<b>1 085,34</b>
40	<b>165,12</b>	<b>234,99</b>	<b>352,49</b>	380	<b>521,54</b>	<b>742,65</b>	<b>1 113,98</b>
50	<b>170,88</b>	<b>243,37</b>	<b>365,06</b>	390	<b>534,09</b>	<b>760,45</b>	<b>1 140,68</b>
				400	<b>544,30</b>	<b>774,84</b>	<b>1 162,26</b>
60	<b>180,56</b>	<b>257,23</b>	<b>385,85</b>	420	<b>569,16</b>	<b>810,69</b>	<b>1 216,04</b>
70	<b>189,20</b>	<b>269,54</b>	<b>404,31</b>	440	<b>591,40</b>	<b>842,35</b>	<b>1 263,53</b>
80	<b>197,31</b>	<b>280,78</b>	<b>421,17</b>	460	<b>612,86</b>	<b>872,71</b>	<b>1 309,07</b>
90	<b>205,16</b>	<b>292,04</b>	<b>438,06</b>	480	<b>636,42</b>	<b>906,20</b>	<b>1 359,30</b>
100	<b>212,23</b>	<b>302,24</b>	<b>453,36</b>				
				500	<b>657,60</b>	<b>936,30</b>	<b>1 404,45</b>
110	<b>222,96</b>	<b>317,43</b>	<b>476,15</b>	520	<b>679,07</b>	<b>966,91</b>	<b>1 450,37</b>
120	<b>231,85</b>	<b>330,25</b>	<b>495,38</b>	540	<b>702,36</b>	<b>1 000,15</b>	<b>1 500,23</b>
130	<b>240,23</b>	<b>342,02</b>	<b>513,03</b>	560	<b>724,33</b>	<b>1 031,29</b>	<b>1 546,94</b>
140	<b>250,17</b>	<b>356,15</b>	<b>534,23</b>	580	<b>746,32</b>	<b>1 062,69</b>	<b>1 594,04</b>
150	<b>258,28</b>	<b>367,67</b>	<b>551,51</b>				
				600	<b>769,08</b>	<b>1 095,14</b>	<b>1 642,71</b>
160	<b>269,27</b>	<b>383,63</b>	<b>575,45</b>	620	<b>790,55</b>	<b>1 125,50</b>	<b>1 688,25</b>
170	<b>280,27</b>	<b>399,33</b>	<b>599,00</b>	640	<b>812,78</b>	<b>1 157,43</b>	<b>1 736,15</b>
180	<b>291,77</b>	<b>415,29</b>	<b>622,94</b>	660	<b>834,77</b>	<b>1 188,56</b>	<b>1 782,84</b>
190	<b>303,82</b>	<b>432,56</b>	<b>648,84</b>	680	<b>857,80</b>	<b>1 221,53</b>	<b>1 832,30</b>
200	<b>314,80</b>	<b>448,27</b>	<b>672,41</b>				
				700	<b>878,99</b>	<b>1 251,37</b>	<b>1 877,06</b>
210	<b>325,79</b>	<b>463,96</b>	<b>695,94</b>	720	<b>899,40</b>	<b>1 280,94</b>	<b>1 921,41</b>
220	<b>336,53</b>	<b>479,40</b>	<b>719,10</b>	740	<b>921,12</b>	<b>1 311,56</b>	<b>1 967,34</b>
230	<b>349,08</b>	<b>496,93</b>	<b>745,40</b>	760	<b>943,89</b>	<b>1 344,00</b>	<b>2 016,00</b>
240	<b>359,55</b>	<b>511,85</b>	<b>767,78</b>	780	<b>965,61</b>	<b>1 375,14</b>	<b>2 062,71</b>
250	<b>371,32</b>	<b>528,60</b>	<b>792,90</b>				
				800	<b>987,59</b>	<b>1 406,02</b>	<b>2 109,03</b>
260	<b>382,58</b>	<b>544,82</b>	<b>817,23</b>	850	<b>1 046,99</b>	<b>1 490,80</b>	<b>2 236,20</b>
270	<b>393,31</b>	<b>560,00</b>	<b>840,00</b>	900	<b>1 100,63</b>	<b>1 567,22</b>	<b>2 350,83</b>
280	<b>404,30</b>	<b>575,70</b>	<b>863,55</b>	950	<b>1 156,38</b>	<b>1 646,51</b>	<b>2 469,77</b>
290	<b>415,81</b>	<b>592,19</b>	<b>888,29</b>	1000	<b>1 211,85</b>	<b>1 725,53</b>	<b>2 588,30</b>
300	<b>426,80</b>	<b>607,62</b>	<b>911,43</b>				
				1050	<b>1 267,33</b>	<b>1 804,56</b>	<b>2 706,84</b>
310	<b>437,01</b>	<b>622,28</b>	<b>933,42</b>	1100	<b>1 323,06</b>	<b>1 883,85</b>	<b>2 825,78</b>
320	<b>448,27</b>	<b>638,24</b>	<b>957,36</b>	1150	<b>1 378,55</b>	<b>1 963,14</b>	<b>2 944,71</b>
330	<b>459,77</b>	<b>654,73</b>	<b>982,10</b>	1200	<b>1 433,75</b>	<b>2 041,38</b>	<b>3 062,07</b>
340	<b>470,51</b>	<b>670,17</b>	<b>1 005,26</b>				

\*Die Frachttabelle gilt nur  
- bei Frachttabelle in Polen für mindestens zwei Teilstrecken  
- in sonstigen Fällen bei durchgehender Frachttabelle (sog. Ganzbahnweg)

### Teil III

#### Abschnitt 1

#### Entfernungen zu den polnischen Seehafenbahnhöfen\*)

Seehafenbahnhöfe	Grenzübergang																															
	PKP Zawidów		ČD Frydlant v Cechach		Mieroszów		Mezimesti 11		PKP Międzyzlesie		ČD Lichkov		PKP Chałupki		ČD Bohumin		PKP Zebrzydowice		ČD Petrovice u Karvine		PKP Cieszyn Marklowice		ČD Cesky Tesin		PKP Zwardoń		ZSSK Skalité		PKP Muszyna		ZSSK Plavec	
	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54	51	54
	820	822	823	825	826	827	834	835																								
Gdańsk Nowy Port	583	557	600	598	620	631	657	826																								
Gdańsk Port Północny	578	552	595	593	615	626	652	821																								
Gdynia Port	592	572	615	613	635	646	672	841																								
Gdynia Port B	592	572	615	613	635	646	672	841																								
Gdynia Port C	592	572	615	613	635	646	672	841																								
Kołobrzeg	534	533	576	616	663	676	707	876																								
Police Chemia	390	448	523	568	615	628	674	843																								
Szczecin Glinki	377	435	510	555	602	615	661	830																								
Szczecin Goław	375	433	508	553	600	613	659	828																								
Szczecin Port Centralny	359	417	492	537	584	597	643	812																								
Szczecin Podjuchy	352	410	485	530	577	590	636	805																								
Świnoujście	456	514	589	634	681	694	737	906																								

\*) Die Grundfrachten für eine Masse von 25 t und die Koeffiziententabelle der PKP CARGO SA finden entsprechend Anwendung.

**TEIL III  
Abschnitt 2**

Transitentfernung/Transitfrachtsätze der CDC (in EUR je 1000 kg)

**Horní Dvořište / Summerau**

	<b>km</b>	
Zawidów Frýdlant v Čechách	405	<b>42,30</b>
Mieroszów Meziměstí	404	<b>42,30</b>
Miedzylesie Lichkov	396	<b>41,10</b>
Chalupki Bohumín	485	<b>47,36</b>
Zebrzydowice Petrovice u Karviné	497	<b>47,36</b>
Marklowice Český Tešín	503	<b>48,56</b>

**České Velenice / Gmünd**

	<b>km</b>	
Zawidów Frýdlant v Čechách	364	<b>39,86</b>
Mieroszów Meziměstí	363	<b>39,86</b>
Miedzylesie Lichkov	355	<b>38,57</b>
Chalupki Bohumín	444	<b>44,83</b>
Zebrzydowice Petrovice u Karviné	456	<b>44,83</b>
Marklowice Český Tešín	462	<b>46,11</b>

**TEIL III  
Abschnitt 2**

Transitentfernung/Transitfrachtsätze der CDC (in EUR je 1000 kg)

**Znojmo / Unterretzbach**

	<b>km</b>	
Zawidów Frýdlant v Čechách	373	<b>39,86</b>
Mieroszów Mezimesti	314	<b>36,17</b>
Miedzylesie Lichkov	242	<b>32,40</b>
Chalupki Bohumín	286	<b>34,89</b>
Zebrzydowice Petrovice u Karviné	298	<b>34,89</b>
Marklowice Český Tešín	304	<b>36,17</b>

**Břeclav / Bernhardsthal**

	<b>km</b>	
Zawidów Frýdlant v Čechách	388	<b>41,10</b>
Mieroszów Mezimesti	277	<b>33,64</b>
Miedzylesie Lichkov	205	<b>29,91</b>
Chalupki Bohumín	210	<b>29,91</b>
Zebrzydowice Petrovice u Karviné	222	<b>31,11</b>
Marklowice Český Tešín	228	<b>31,11</b>

**Mosty u Jablunkova / Čadca**

	<b>km</b>	
Chalupki Bohumín	66	<b>20,83</b>
Zebrzydowice	58	<b>20,27</b>

<b>Petrowice u Karviné</b>		
<b>Marklowice Český Tešín</b>	33	<b>18,99</b>

**TEIL III  
Abschnitt 2**

PÖGT 23  
Stand 01.07.2008

**CDC-Frachtentafel für leere nicht vom Beförderer gestellte Wagen  
(in EUR je Wagen)**

**Horní Dvořiště / Summerau**

	km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
Zawidów	405	275	354
Frýdlant v Č.			
Mieroszów	404	275	354
Meziměstí			
Miedzylesie	396	269	347
Lichkov			
Chalupki	485	301	381
Bohumín			
Zebrzydowice	497	301	381
Petrowice u Karviné			
Marklowice	503	307	388
Český Tešín			

**České Velenice / Gmünd**

<b>Grenzbahnhof</b>	km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
Zawidów	364	262	340
Frýdlant v Č.			
Mieroszów	363	262	340
Meziměstí			
Miedzylesie	355	256	333
Lichkov			
Chalupki	444	288	368
Bohumín			
Zebrzydowice	456	288	368
Petrowice u Karviné			
Marklowice	462	294	375
Český Tešín			

**Znojmo / Unterretzbach**

	km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
Zawidów	373	262	340
Frýdlant v Č.			
Mieroszów	314	243	319
Meziměstí			
Miedzylesie	242	224	299



Lichkov			
Chalupki	286	237	312
Bohumín			
Zebrzydowice	298	237	312
Petrovice u Karviné			
Marklowice	304	243	319
Český Tešín			

### TEIL III

#### Abschnitt 2

#### CDC-Frachtentafel für leere nicht vom Beförderer gestellte Wagen (in EUR je Wagen)

##### Břeclav / Bernhardsthal

	km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
Zawidów	388	269	347
Frydlant v Č.			
Mioszów	277	230	305
Meziměstí			
Miedzylesie	205	211	285
Lichkov			
Chalupki	210	211	285
Bohumín			
Zebrzydowice	222	218	292
Petrovice u Karviné			
Marklowice	228	218	292
Český Tešín			

##### Mosty u Jablunkova / Čadca

	km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
Chalupki	66	134	202
Bohumín			
Zebrzydowice	58	128	195
Petrovice u Karviné			
Marklowice	33	115	181
Český Tešín			



**TEIL III Abschnitt 3- ZSSK CARGO – Frachtsatztafel für Wagenladungen in vom Beförderer gestellten Wagen (Transitentfernungen / Transitfrachtsätze)**

von / nach	Code	Entfernung km	ZSSK CARGO Bratislava východ št.hr. <u>56</u> 616 RCA Marchegg Grenze <u>81</u> EUR je 1000 kg
PKP Zwardoň ZSSK CARGO Skalité	<u>51</u> 834 <u>56</u>	271	29,28
PKP Muszyna ZSSK CARGO Plaveč	<u>51</u> 835 <u>56</u>	428	38,76
CDC Mosty u Jablunkova ZSSK CARGO Čadca	<u>54</u> 896 <u>56</u>	257	27,97

**ZSSK CARGO – Frachtsatztafel für Wagenladungen in nicht vom Beförderer zur Verfügung gestellten Wagen, für Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen (außer NHM 8606 mit Eigenmasse bis 40 To einschließlich) und für leere Wagen als Beförderungsmittel mit Eigenmasse mehr als 40 To. (Transitentfernungen / Transitfrachtsätze)**

von / nach	Code	Entfernung km	ZSSK CARGO Bratislava východ št.hr. <u>56</u> 616 RCA Marchegg Grenze <u>81</u> EUR je 1000 kg
PKP Zwardoň ZSSK CARGO Skalité	<u>51</u> 834 <u>56</u>	271	23,43
PKP Muszyna ZSSK CARGO Plaveč	<u>51</u> 835 <u>56</u>	428	31,01
CDC Mosty u Jablunkova ZSSK CARGO Čadca	<u>54</u> 896 <u>56</u>	257	22,38

**ZSSK CARGO – Transitfrachttabelle für die Beförderung der leeren Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel und der leeren Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen (NHM 8606) mit Eigenmasse bis 40 To einschließlich (Transit)**

von / nach	Code	Ent- fernung km	ZSSK CARGO Bratislava východ št. hr. <u>56</u> 616 RCA Marchegg Grenze <u>81</u> Frachten in EUR für Wagen	
			2-achsige Wagen	mehr als 2-achsige Wagen
			PKP Zwardoň ZSSK CARGO Skalité*	<u>51</u> 834 <u>56</u>
PKP Muszyna ZSSK CARGO Plaveč	<u>51</u> 835 <u>56</u>	428 km	289	434
ČD Mosty u Jablunkova ZSSK CARGO Čadca	<u>54</u> 896 <u>56</u>	257 km	209	313

\*Nur für die vereinbarten Verkehre

### Teil III

#### Abschnitt 4

#### Frachtberechnung RCA (EUR):

In nachstehender Tabelle sind, jeweils je Wagen oder je Tonne,

- **allgemeine Basisfrachten** für Produktgruppen (Abschnitte der Gütereinteilung) und gegebenenfalls
- **besondere Basisfrachten** für Güterarten - Positionen der Gütereinteilung innerhalb der jeweiligen Produktgruppe und beschränkt auf bestimmte Verkehre.

#### Basisfrachttabelle

NHM Position(en)	Produktgruppe Und Güterarten	Code Nr.	Tarif		Basisfracht	
			gültig je		€	
<b>I. Lebende Tiere und Waren tierischen Ursprungs</b>						
0101-0511	Allgemein		Beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>II. Waren pflanzlichen Ursprungs</b>						
0601-1404	Allgemein		Beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>III. Tierische und pflanzliche Fette und Öle</b>						
1501-1522	Allgemein		Beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>IV. Nahrungs- und Genußmittel</b>						
1601-2403	Allgemein		Beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>V. Mineralische Stoffe</b>						
2501-2530	Salz, Schwefel, Steine, Erden, Kalk, Zement, Gips – allgemein		Beide	Wagen	240 + 2,15/km	
2601, 2619	Eisenerz, Schlacke von Eisen – allgemein	8610.50	Beide	Tonne	14,40 + 0,13/km	
2602-2618, 2620-2621	Erze und Schlacken der Nichteisenmetalle - allgemein		Beide	Wagen	240 + 2,15/km	
2701-2702, 2704	Steinkohle, Braunkohle, Koks – allgemein	8610.50	Beide	Tonne	14,40 + 0,13/km	
2703; 2705-2749	Torf, Mineralöl und Mineralölprodukte Allgemein		Beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>VI. Erzeugnisse der chemischen Industrie und verwandter Industrien</b>						
2801-3824	Allgemein		Beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>VII. – VIII. Kunststoffe, Kautschuk, Häute, Felle, Leder und Waren daraus</b>						
3901-4304	Allgemein		Beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>IX. Holz und Holzwaren, Kork, Flecht- und Korbwaren</b>						
4401-4602	Allgemein		beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>X. Halbstoffe, Papier, Pappe und Waren daraus</b>						
4701-4911	Allgemein		beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>XI. – XII. Spinnstoffe und Waren daraus; Schuhe, Hüte, Schirme, u.ä.</b>						
5001-6704	allgemein		beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>XIII. Waren aus Steinen, Gips, Zement u.ä.; keramische Waren, Glas und Glaswaren</b>						
6801-7020	allgemein		beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>XIV. Perlen, Edelsteine, Schmuck, Edelmetalle</b>						
7101-7118	allgemein		beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>XV. Unedle Metalle und Waren daraus</b>						
7201-7326	Eisen und Stahl - allgemein	8610.50	beide	Tonne	14,40 + 0,13/km	
7401-7616, 7801-8311	Unedle Nichteisenmetalle, Metallwaren - allgemein		beide	Wagen	240 + 2,15/km	
<b>XVI. Maschinen, Apparate, Geräte</b>						
8401-8548	Allgemein		beide	Wagen	240 + 2,15/km	

NHM Position(en)	Produktgruppe Und Güterarten	Code Nr.	Tarif	Basisfracht	
			gültig je	€	
<b>XVII. Beförderungsmittel</b>					
8601-8908	Allgemein		beide	Wagen	<b>240 + 2,15/km</b>
8606	Güterwagen		beide	Wagen	<b>180 + 1,60/km</b>
<b>XVIII. - XXI. Verschiedene Waren</b>					
9001-9706	allgemein		beide	Wagen	<b>240 + 2,15/km</b>
<b>XXII. Güter, anderweitig weder genannt noch inbegriffen</b>					
9901-9911	Umzugsgut,Sammelgut,Leichen- allgemein		beide	Wagen	<b>240 + 2,15/km</b>
9921,9922	Leere Güterwagen als Beförderungsmittel allgemein		beide	Wagen	<b>180 + 1,60/km</b>
9921	Leere Güterwagen als Beförderungsmittel ausgenommen Automobiltransportwagen gemäß den „Allgemeinen Verkaufsbedingungen für die Beförderung von Straßenfahrzeugen“ teil IV, Tzv.Nr. 8620.00 - zweiachsig	0099.01*	beide	Wagen	Siehe Abschnitt „Frach- tentafeln für den Transport leerer Güterwagen als Beförderungsmittel, welcher vor oder nach einem Lastlauf mit RCA durchgeführt wird“,
9922	Leere Güterwagen als Beförderungsmittel ausgenommen Automobiltransportwagen gemäß den „Allgemeinen Verkaufsbedingungen für die Beförderung von Straßenfahrzeugen“ teil IV, Tzv.Nr. 8620.00 – mit mehr als zwei Achsen	0099.02*	beide	Wagen	Siehe Abschnitt „Frach- tentafeln für den Transport leerer Güterwagen als Beförderungsmittel, welcher vor oder nach einem Lastlauf mit RCA durchgeführt wird
9931-9949	Intermodale Transporteinheiten je 4 –ax Wagen und 2- ax Wagen; für 6 – und 8 – ax Wagen – Koeffizient 1,75	0000.04		Wagen	<b>480,- + 4,3 / km</b>

\* Der Tarif wird nur für Leersendungen angewendet,

° die vor einer nachfolgenden Vollsendung, an der RCA beteiligt sein wird, zu denen Versandbahnhof,  
oder

° die nach einer vorangegangenen Vollsendung an der RCA beteiligt gewesen ist, in deren Bestimmungsbahnhof aufgegeben wird.

Für Transporte leerer Güterwagen als Beförderungsmittel zu anderen als Dispositionszwecken (z.B. aus Anlass der Wagenbeschaffung, der Revision, Ausbesserung, Reinigung Entseuchung, Hinterstellung oder Verschrottung) gelten, sofern nicht eine der Voraussetzungen für die Anwendung der Tarife 0099.01 und 0099.02 zutrifft, die allgemeinen Leerlauffrachten (Tarif 0099.03 )

Erfolgt die **Frachtberechnung je Wagen**, so wird die Basisfracht mit dem nachstehenden Koeffizient multipliziert.

- Sonstige Wagen mit mehr als zwei Achsen x 2,0

Erfolgt die **Frachtberechnung je Tonne**, so wird die Basisfracht mit der auf volle 100 kg aufgerundeten Masse des Gutes multipliziert, wie sie vom Absender im Frachtbrief angegeben oder bahnseitig durch Verwiegen festgestellt wurde. Als Masse des Gutes zählt alles, was mit diesem zur Beförderung aufgegeben wird. Die Fracht wird für mindestens 10,0 Tonnen je Wagenachse, bei Verwendung von Wagen mit der Gattung Ga und Ia jedoch für mindestens 30,0 Tonnen je Wagen berechnet.

**RCA**  
**Frachttabelle RCA für leere Wagen als Beförderungsmittel nach CUV**  
**für nicht vom Beförderer zur Verfügung gestellte Wagen**

Ein- und Ausfuhr \*)

Entfernung bis KM	Wagen mit 2 Achsen	Wagen bis 4 Achsen	Wagen bis 6 Achsen
70	121	134	148
80	126	140	154
90	131	145	160
100	136	151	166
110	141	156	172
120	146	162	178
130	151	168	184
140	156	173	190
150	161	179	196
160	166	184	202
170	171	190	209
180	176	195	215
190	181	201	221
200	186	206	227
220	195	217	239
240	205	228	251
260	215	239	263
280	225	250	275
300	235	261	287
320	245	272	300
340	255	283	312
360	265	294	324
380	275	305	336
400	285	316	348
450	310	344	378
500	334	372	409
550	359	399	439
600	384	427	469
650	409	454	500
700	434	482	530
750	459	510	560
800	483	537	591
850	508	565	621

\*) für CUV – Sendungen nach oder vor einem Lastlauf mit RCA, gilt nicht für Tiefladewagen und Autotransportwagen

**Leerlaufmieten 9921.40 und 9922.40** ( sogenannte ungedeckte Leerläufe )

$(( 180 + 1,6 \times \text{km} ) \times 0,4) \times \text{Achsen}$

### RCA – Transit Frachten

( Gültig in beiden Verkehrsrichtungen )

GRENZÜBERGANG	Entfernung km	Preise EUR je Tonne
Summerau - Tarvisio C.	410	45,72
Bernhardsthal - Tarvisio C.	469	50,88
Summerau - S. Candido / Innichen	457	49,16
Bernhardsthal - S. Candido / Innichen	588	61,2
Summerau - Brennero / Brenner	487	52,6
Bernhardsthal - Brennero / Brenner	657	69,8
Marchegg - Tarvisio C.	445	49,16
Marchegg - S. Candido / Innichen	564	59,48
Marchegg - Brennero / Brenner	633	69,80

### RCA – Transit Leerlauf Frachten\*)

( Gültig in beiden Verkehrsrichtungen )

GRENZÜBERGANG	Entfernung km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit 4 Achsen	Wagen bis 6
Summerau - Tarvisio C.	410	287	318	353
Bernhardsthal - Tarvisio C.	469	312	320	355
Summerau - S. Candido / Innichen	457	312	320	355
Bernhardsthal - S. Candido / Innichen	588	362	403	446
Summerau - Brennero / Brenner	487	312	347	384
Bernhardsthal - Brennero / Brenner	657	413	459	508
Marchegg - Tarvisio C.	445	287	318	353
Marchegg - S. Candido / Innichen	564	362	403	446
Marchegg - Brennero / Brenner	633	388	431	477

\*) für CUV – Sendungen nach oder vor einem Lastlauf mit RCA; gilt nicht für Tiefladewagen und Autotransportwagen,

**Leerlauf Frachten für NHM 9921.40 und 9922.40 ( sogenannte ungedeckte Leerläufe )**

$(( 180 + 1,6 \times \text{km} ) \times 0,4) \times \text{Achsen}$

## Zuschlagfrachten

1.) Im Verkehr mit bestimmten Bahnhöfen österreichischer Privatbahnen, die im Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr DIUM AT mit dem Hinweis „Zu.....“ gekennzeichnet sind, werden die Frachten für die österreichischen Strecken um nachstehende Zuschlagfrachten erhöht.

2.) Bei Sendungen in nicht vom Beförderer zur Verfügung gestellten Wagen wird die Zuschlagfracht um den Abschlag für von den Kunden gestellte Wagen gekürzt. Für leere nicht von Kunden gestellte Wagen wird keine Zuschlagfracht berechnet.

### Zuschlagfrachentafel

Privatbahn	Zu - Nr.	Bahnhöfe der Nummer von - bis	EUR pro 2 achsigen vom Beförderer gestellte Wagen
GKB	Zu 6	13439 - 13475	20,34
MBS	Zu 8	22302 - 22308	40,70
Gysev Cargo	Zu9	33020 - 33214	19,11
StLB	Zu 14	43401 - 43407	72,67
	15	43426	54,50
	16	43431 - 43438	38,15
	13	43512 - 43516	55,96
	13	43525, 43527- 43529	79,94
	12	43541 - 43549	38,15
	17	43730 - 43753	79,94
StH	Zu 2	51690 - 51778	43,94
	7	51842 - 51851	43,94
	5	51862 - 51868	43,94
	4	52027 - 52031	112,64
SLB	Zu 10	62063 - 62078	35,61
	10	62087	64,90
		62152 - 62172	80,00
WLB	Zu 18	73076 - 73092	33,07
ZVB	Zu 19	82203 - 82217	190,00

Wagen mit mehr als 2 Achsen

x 2,0

3.) Bei Sendungen nach oder von bestimmten Bahnhöfen der ÖBB, die nur auf gesonderte Vereinbarung bedient werden und im DIUM Heft AT mit der Allgemeinen Verweisungszahl 7 und dem besonderen Verweisungszeichen p gekennzeichnet sind, wird der Fracht nach Anwendung allfälliger Koeffizienten eine im Gütertarif der Rail Cargo Austria, konventioneller Ladungsverkehr, Abschnitt Zuschlags- und Überstellfrachten, Ziff. 3 angegebene **Sonderbedienungsfracht** hinzugezählt



**TEIL III**  
**Abschnitt 5**

**Nebengebührentarif**

Code	Bezeichnung der Nebengebühr	Betrag in EUR
46	<b>Nebengebühr für die Erfüllung der Zollvorschriften im grenzüberschreitenden Verkehr</b> Je Sendung auf den Strecken der:	
46.1	ÖEB 1) Allgemeine Abfertigungsgebühr für Sendungen aus und nach nicht EU Länder	21,20
	1) Für die Berechnung der Nebengebühren bei den OEB gilt bei Sendungen in Wagengruppen und in geschlossenen Zügen (§ 13) jeder Wagen als eigene Sendung.	

Code	Bezeichnung der Nebengebühren	gültig für Schnitt	Berechnungseinheit	Betrag EUR
12*)	<b>Gebühr für den Achswechsel (Auswechseln der Radsätze)</b>			
	für beladene Wagen	PKP	je Achse	43,38
	<b>Gebühr für das Umladen oder Umfüllen von Gütern von Wagen in unterschiedlicher Spurweite</b>			
	1) für Schüttgüter und lose verladene Güter			
	a) Wagen in Regelbauart			
	- offene Wagen und Flachwagen	PKP	je 100 kg	0,81
	- gedeckte Wagen	PKP	je 100 kg	0,96
	b) Wagen in Sonderbauart			
		PKP	je 100 kg	0,79
	2) für Güter auf Paletten und in Ladeeinheiten			
		PKP	je 100 kg	0,81
	3) für verpackte Güter und Einzelstücke			
		PKP	je 100 kg	0,89
	4) für flüssige Güter, einschließlich Erwärmung			
		PKP	je 100 kg	1,51
81*)	<b>Gebühr für die Neuausstellung von Beförderungsdokumenten durch den Beförderer bei Frachtrechtwechsel</b> (in beiden Verkehrsrichtungen)	PKP	je Frachtbrief	14,97
	<b>Gebühr für Erfüllung der dem Beförderer obliegenden Zollformalitäten</b>			
	1.) Gebühr für die Erstellung der summarischen Eingangsanmeldung durch PKP CARGO S.A.	PKP	je Anmeldung	6,00
	2.) Gebühr für die Erstellung der summarischen Ausgangsanmeldung durch PKP CARGO S.A.	PKP	je Anmeldung	3,64
	3.) Gebühr für die Erstellung der summarischen Anmeldung durch PKP CARGO S.A. für Waren, die vorübergehend verwahrt werden	PKP	je Anmeldung	2,52

\*) Diese Gebühr betrifft nur die polnische Transitstrecke im Verkehr mit Litauen, Lettland, Estland, der GUS und China.

\*\*) Diese Gebühr betrifft nur die polnische Transitstrecke im Verkehr mit der GUS und China

### Teil III

#### Abschnitt 6

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

Beförderer	Bezeichnung der Bedingungen	Wo zu beziehen
RCA	Tvz. Nr. 7 Allgemeine Geschäftsbedingungen Tvz. Nr. 7b Beladetarif	<a href="http://www.railcargo.at">www.railcargo.at</a>
PKP CARGO S.A.	- - Taryfa towarowa PKP CARGO S.A.  - Regulamin sprzedaży usług przewozowych przez PKP CARGO S.A.	<a href="http://www.pkp-cargo.pl">www.pkp-cargo.pl</a>
ČD Cargo, a.s. Jankovcova 1569/2c CZ 170 00 Praha 7	„Tarif pro přepravu vozových zásilek TR 1“ (TVZ) Smluvní přepravní podmínky pro veřejnou drážní nákladní dopravu ČD (SPP)	<a href="http://www.cdcargo.cz">www.cdcargo.cz</a>
ZSSK CARGO	- Prepravný poriadok Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. (ŽPP/N)  - Tarifa pre prepravu vozňových zásielok TR 1	<a href="http://www.zscargo.sk">www.zscargo.sk</a>

## **Teil III**

### **Abschnitt 7**

#### **Bedingungen für die Verwendung der Wagenliste bei Abfertigung Wagengruppen und geschlossener Züge mit einem Frachtbrief**

1. Der Absender hat die Beförderung eines geschlossenen Zuges oder 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.
4. Müssen ausnahmsweise aus einem geschlossenen Zug oder einer Wagengruppe unterwegs einzelne Wagen ausgesetzt werden, gelten für die Weiterbeförderung dieser Wagen die allgemeinen Tarifbestimmungen dieses Tarifes.

# ABB-CIM

## Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr

### 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](http://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 Frachtbriefes werden zwischen den Vertragsparteien in einer besonderen Vereinbarung geregelt. Die dem GLV-CIM entsprechenden Ausdrücke des elektronischen Frachtbriefes 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 Währungsrechnung 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 GLV-CIM 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.