

Tarif / Taryfa 8855.00

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

Deutsch-Polnischer
EISENBAHN-GÜTERTARIF für Wagenladungen (DPWT)

Gültig ab 01. Januar 2017

Szczególne warunki przewozu
z cennikiem i zasadami płatności
dla przesyłek wagonowych
w kolejowej komunikacji towarowej Niemcy – Polska

Niemiecko – polska
KOLEJOWA TARYFA TOWAROWA dla przesyłek wagonowych (DPWT)

Obowiązuje od 1 stycznia 2017 r.

Dieser Tarif kann bezogen werden / Taryfa jest do nabycia:

- im Internet / w Internecie

www.dbcargo.com/rail-deutschland-de/products_services/tarife

www.pkpcargo.com

→ Przepiszy i taryfy → Taryfy

Herausgeber / Wydawca:

DB Cargo AG
European Service Design
Commercial Management Poland/Czechia/Slovakia
Bellevuestraße 3
D -10785 Berlin

Telefon: 0049 30 297 54162

- im Namen und Auftrag der PKP CARGO S.A. -

- w imieniu i na zlecenie PKP CARGO S.A. -

Wykaz zmian

Lp.	obowiązuje od	Uwagi
1	01.01.2017	Tekst jednolity

Übersicht der Änderungen

Bek.-Nr.	TVA lfd. Nr.	Nachtrag	gültig ab	Bemerkungen
1			01.01.2017	Neuausgabe

Spis treści

Część I

	Strona
Wstęp	17
Rozdział 1 - Szczególne warunki przewozu	18
Rozdział 2 - Ogólne postanowienia taryfowe	20
§ 1 – Obszar ważności taryfy	20
§ 2 – Drogi przewozu	21
§ 3 – Waluta taryfowa	21
§ 4 – Zasady obliczania przewoźnego i opłat dodatkowych	21
Rozdział 3 - Szczególne postanowienia taryfowe	23
§ 5 – Materiały i przedmioty Załącznika do RID (Załącznik C do COTIF)	23
§ 6 – Obliczanie przewoźnego za przesyłki w wagonach dostarczonych przez klienta	23
§ 7 – Opłaty za wagony prożne przewożone jako środki transportu na podstawie CUV	23
§ 8 – Przesyłki grupowe	24
§ 9 – Ponowne nadanie (reekspedycja)	24

Część II

Rozdział 1 - Klasyfikacja towarów	25
-----------------------------------	----

Część III

Rozdział 1 - Tabela dróg przewozu	29
Rozdział 2 - Odległości	31
Rozdział 3 - Tabele opłat przewozowych / Tabele współczynników	33
DB Cargo Deutschland AG	36
PKP CARGO	40
Rozdział 4 - Taryfa opłat dodatkowych	45

Załącznik I

Szczególne warunki przewozu z cennikiem i zasadami płatności obowiązujące dla przesyłek przewożonych ze stacji niemieckich do polskich morskich stacji portowych i w kierunku odwrotnym	47
- Uwagi wstępne	48
- Tabela opłat przewozowych / Tabela współczynników DB Cargo Deutschland AG	50
- Tabela opłat przewozowych / Tabela współczynników PKP CARGO	52

Ogólne warunki przewozu w międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej CIT (OWP-CIM)

Inhaltsverzeichnis

Teil I

	Seite
Vorwort	9
Abschnitt 1 – Besondere Beförderungsbedingungen	10
Abschnitt 2 – Allgemeine Tarifbestimmungen	12
§ 1 – Geltungsbereich des Tarifs	12
§ 2 – Beförderungswege	13
§ 3 – Tarifwährung	13
§ 4 – Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren	13
Abschnitt 3 – Besondere Tarifbestimmungen	15
§ 5 – Stoffe und Gegenstände der Anlage zum RID (Anhang C des COTIF)	15
§ 6 – Berechnung der Frachten für Sendungen in Wagen, die vom Kunden beigestellt werden	15
§ 7 – Beförderungsentgelt für leere Wagen als Beförderungsmittel nach CUV	15
§ 8 – Sendungen in Wagengruppen	16
§ 9 – Neuaufgabe (Reexpedition)	16

Teil II

Abschnitt 1 – Gütereinteilung	25
-------------------------------	----

Teil III

Abschnitt 1 – Tafel der Beförderungswege	27
Abschnitt 2 – Entfernungen	31
Abschnitt 3 – Frachentafeln / Koeffiziententabellen	33
DB Cargo Deutschland AG	36
PKP CARGO	40
Abschnitt 4 – Nebengebührentarif	43

Anhang I

Besondere Beförderungsbedingungen mit Preisen und Konditionen für Sendungen im Verkehr zwischen deutschen Bahnhöfen und polnischen Seehafenbahnhöfen in der Durchfuhr durch Polen	47
- Vorbemerkungen	49
- Frachentafel / Koeffiziententabelle DB Cargo Deutschland AG	50
- Frachentafel / Koeffiziententabelle PKP CARGO	52

Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB CIM) des CIT

Teil I

Vorwort

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

1. An diesem Tarif sind folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer beteiligt:
 - **DB Cargo Deutschland AG (DB Cargo DE)**
 - **PKP CARGO S.A. (PKP CARGO).**
2. „Beförderer“ im Sinne dieses Tarifes ist der vertragliche Beförderer und der aufeinander folgende Beförderer.
3. Die Veröffentlichungen zu diesem Tarif erfolgen
 - in Deutschland im „Tarif – und Verkehrs – Anzeiger (TVA) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr der Eisenbahnen des Öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“,
 - in Polen im Internet unter: www.pkpcargo.com
4. Der Tarif ist in deutscher und polnischer Sprache herausgegeben. Bei etwaigen Abweichungen zwischen dem deutschen und dem polnischen Text ist der deutsche Wortlaut maßgebend.

Abschnitt 1

Besondere Beförderungsbedingungen

Vertragsgrundlagen, Aufeinanderfolgende Frachtführerschaft

1. Vertragsgrundlagen für den 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 „Allgemeinen 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.
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 Ziffer 1 bis 4 genannten Bedingungen können für die Güterbeförderung und für die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel insbesondere in den Kundenabkommen getroffen werden.
6. Für das Ausfüllen des CIM-Frachtbriefes mit den gemäß Vereinbarung einzutragenden Datengelten die Bestimmungen der Anlage 2 des „Handbuchs zum CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)“. Leere Güterwagen, die als Beförderungsmittel befördert werden sollen, sind mit einem CUV-Wagenbrief nach Muster der Anlage 3a des „Handbuchs zum CUV-Wagenbrief (GLW-CUV)“ aufzuliefern. 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 Artikel 8 der CIM.
7. Die Beförderung der Güter und leeren Güterwagen erfolgt in aufeinander folgender Frachtführerschaft (gemeinsame Beförderung). Vertraglicher Beförderer im Sinne des Artikels 3 der CIM ist der erste Beförderer. Der Ort der Übernahme durch die jeweiligen aufeinander folgenden Beförderer ergibt sich aus den Angaben zum jeweils vereinbarten Beförderungsweg (siehe Teil III Abschnitt 1 des Tarifs).
8. Für die Rückgabe ungereinigter leerer Umschließungsmittel, wie insbesondere Kesselwagen und Tankcontainer, die Rückstände gefährlicher Güter enthalten, sind die Bestimmungen in Abschnitt 15 des GLV CIM zu beachten.

Sprachenregelung

9. Frachtbriefeintragungen des Absenders sind in einer der amtlichen Landessprachen des ersten Beförderers abzufassen. Der Frachtbrief ist zusätzlich in deutscher Sprache auszufüllen, 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.
Es sind lateinische Schriftzeichen zu verwenden.

Nachnahme, Wertangaben, Interesse an der Lieferung

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

Verladerichtlinien

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

Kosten, Zahlungsvermerke

13. 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).
14. Für die vom Absender bzw. vom Empfänger zu zahlenden Kosten sind von den in Ziffer 5.2 des GLV-CIM genannten Zahlungsvermerken ausschließlich die folgenden Zahlungsvermerke zur Anwendung im CIM-Frachtbrief zugelassen:

- Franko Fracht
- Franko Fracht einschließlich
- DDU
- DDP

Die nachfolgend genannten Zahlungsvermerke sind zur Anwendung im CIM-Frachtbrief nur dann zulässig, wenn sie im Kundenabkommen vereinbart wurden.

- EXW
- FCA

Zur Anwendung im CIM-Frachtbrief **nicht zugelassen** sind die nachfolgenden Zahlungsvermerke:

- Franko Fracht bis X
- Franko Fracht einschließlich ... bis X
- DAF

Für die Leerwagenbeförderung nach CUV gelten die Bestimmungen des GLW-CUV.

Abweichend von den Bestimmungen des GLW-CUV sind die nachfolgend genannten Zahlungsvermerke zur Anwendung im CUV-Wagenbrief nicht zugelassen:

- Frank Fracht bis X
- Franko Fracht einschließlich bis X

15. Das Fehlen eines Zahlungsvermerkes im Feld 20 des CIM-Frachtbriefes bzw. des CUV-Wagenbriefes bedeutet, dass die Kosten vom Absender getragen werden (Zahlungsvermerk DDP).

Lieferfrist, Zuschlagfristen

16. Für die Güterbeförderung bzw. für die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel gelten folgende Lieferfristregelungen:
Die Lieferfrist beträgt 12 Stunden Abfertigungsfrist zuzüglich einer Beförderungsfrist von 24 Stunden je angefangene 400 km gemäß dem „Einheitlichen Entfernungsanzeiger für den internationalen Güterverkehr DIUM“ der UIC (Tfv. Nr. 8700).
Die Lieferfrist beginnt mit der Annahme des Gutes bzw. 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 Cargo Deutschland AG gilt für die Beförderung leerer Wagen als Beförderungsmittel die vorgenannte Lieferfrist und ein Fristzuschlag von 48 Stunden. Die übrigen 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

17. 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 Versandbahnhofs übernommen und am allgemeinen Ladegleis des Empfangsbahnhofs abgeliefert.

Abschnitt 2

Allgemeine Tarifbestimmungen

§ 1 – Geltungsbereich des Tarifs

1. Abgesehen von den Ausnahmen in nachstehender Ziffer 3. gilt dieser Tarif für Sendungen von Gütern
 - die im „**Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC**“ aufgeführt sind,
 - die in den internationalen Verbindungen zwischen in Polen und in Deutschland gelegenen Bahnhöfen, enthalten in den Heften 9 (PL) und 2 (DE/DK) des „**Einheitlichen Entfernungszeigers für den internationalen Güterverkehr DIUM**“ der UIC (Tfv. Nr. 8700) 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.
2. Darüber hinaus gilt dieser Tarif auch für die Beförderung von leeren Güterwagen als Beförderungsmittel gemäß den einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (Anhang D des COTIF) und den Bestimmungen unter Ziffer 1.
3. Der Tarif gilt nicht:
 - a) für Sendungen in geschlossenen Zügen (Ganzzügen)
 - b) für Stoffe und Gegenstände, die in der Anlage zum RID (Anhang C des COTIF) enthalten sind und zu folgenden Klassen gehören:
 1. explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
 2. Gase
 - 6.2 ansteckungsgefährliche und Ekel erregende Stoffe
 7. radioaktive Stoffe;
 - c) für Güter der NHM-Codes 8702 bis 8704 und 8706
 - d) für Sendungen, bei denen der Absender oder Empfänger im Frachtbrief einen in diesem Tarif nicht vorgesehenen Beförderungsweg oder die zoll- oder verwaltungsbehördliche Behandlung des Gutes auf einem Bahnhof, der nicht am direkten Beförderungsweg liegt, vorgeschrieben hat;
 - e) für nur einen Teil der Sendung oder für nur eine Teilstrecke;
 - f) für beladene und leere intermodale Transporteinheiten UTI;
 - g) für lebende Tiere;
 - h) für Sendungen mit Herkunft oder Endbestimmung Deutschland einerseits und der GUS, Litauen, Estland, Lettland, China, Korea sowie der Mongolei andererseits, die auf einem Neuaufgabebahnhof in Polen durch den Beförderer umbehandelt oder durch einen Spediteur reexpediert werden;
 - i) für Leichen;

- j) für Militärsendungen;
 - k) Zigaretten (NHM 2402).
4. Der Tarif kann **speziell in Kundenabkommen** mit den beteiligten Beförderern vereinbart werden und gilt mit besonderen Bedingungen, entsprechend den Geschäftsbedingungen/Tarifen/Preislisten der jeweiligen Beförderer, **auf Anfrage** für:
- a) für Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung wegen ihres Umfanges, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einem der beteiligten Beförderer besondere Schwierigkeiten (z. B. wegen Lademaßüberschreitung) verursacht;
 - b) für leere doppelstöckige Wagen, leere doppelstöckige Wageneinheiten, leere Flachwagen mit mehr als zwei Achsen, die jeweils vom Kunden gestellt werden und für die Beförderung von Kraftfahrzeugen eingerichtet sind, sowie für leere, vom Kunden gestellte Flachwageneinheiten;
 - c) für Schaustellereinrichtungen, Zirkusse (NHM 9508);
 - d) für Sendungen, die die Verwendung mehrerer Wagen oder Schutzwagen erfordern;
 - e) für Sendungen in Güterwagen mit mehr als 6 Achsen;
 - f) für Sendungen auf Tiefladewagen sowie leere Tiefladewagen;
 - g) für Transitsendungen über die trockene Grenze durch Deutschland oder Polen;
 - h) für Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen;
 - i) für leere gebrauchte Packmittel, leere gebrauchte Paletten, Decken ohne Gut, Lademittel ohne Gut, Stoffe und Gegenstände zum Schutz gegen Wärme oder Kälte ohne Gut;
 - j) für Sendungen in Kühlwagen sowie für leere Kühlwagen und Kühlmaschinenwagen.

§ 2 – Beförderungswege

1. Die Sendungen werden über die in diesem Tarif vorgesehenen Beförderungswege geleitet (Teil III, Abschnitt 1).
2. Der Absender hat den Beförderungsweg im Feld 13 „Kommerzielle Bedingungen“ des Frachtbriefs vorzuschreiben.
3. 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 Frachten und Nebengebühren sind in EUR ausgedrückt.

§ 4 – Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren

1. Die Fracht wird für jeden Wagen gesondert berechnet. Grundlagen hierfür 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.
2. Soweit nicht anders bestimmt ist, umfasst die Masse einer Sendung alles, was zur Beförderung aufgeliefert wird (wirkliche Masse).
3. Die der Frachtberechnung zugrunde zu legende Masse wird auf die volle Tonne in der Weise gerundet, dass Massen unter 500 kg abgerundet und Massen von 500 kg und mehr aufgerundet werden. Die so gerundete Masse bestimmt die anzuwendende Massestufe.

4. Die Grundfrachten für eine Masse von 25 t und die dazu gehörigen Koeffiziententabellen enthält der Teil III, Abschnitt 3, jeweils getrennt für DB CARGO DE und PKP. Die Fracht wird berechnet, indem die zutreffende Grundfracht mit dem maßgebenden Koeffizienten für die Massestufe bzw. für den verwendeten Güterwagen multipliziert wird.
5. Für DB CARGO DE sind nachfolgende Mindestfrachten zu berücksichtigen. Die Mindestfrachten gelten in gleicher Weise für vom Beförderer gestellte Wagen und vom Kunden gestellte Wagen (siehe auch § 6, Punkt 2.).
 - 709 EUR für Wagen mit 2 Achsen
 - 1.077 EUR für Wagen mit mehr als 2 Achsen

Für PKP CARGO sind folgende Mindestfrachten zu berücksichtigen.

- 382,00 EUR für die vom Beförderer gestellten Wagen, unabhängig von der Wagengattung
 - 324,70 EUR für die vom Kunden gestellten Wagen, unabhängig von der Wagengattung
6. Die nach § 4 Punkt 4. berechneten Frachten werden in der Weise gerundet, dass Beträge unter 0,5 Cent auf volle Cent abgerundet und Beträge ab 0,5 Cent auf volle Cent aufgerundet werden.
 7. Sind Frachten auf Grund besonderer Frachtberechnungsbestimmungen zu erhöhen oder zu vermindern, so wird erst die erhöhte bzw. verminderte Fracht gerundet.
 8. Aufpreise werden in Deutschland als Nebengebühr berechnet für:
 - Sendungen von und nach bestimmten Eisenbahnverkehrs- oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Hafenbahnen) in Deutschland, wenn diese hierfür separate Entgelte in Rechnung stellen
 - Sendungen von und nach Hannover-Wülfel Messegelände
 9. Die Tarifentfernungen sind den Heften 2 (DE/DK) und 9 (PL) des Einheitlichen Entfernungszeigers für den internationalen Güterverkehr (DIUM 8700) zu entnehmen.
 10. Die Nebengebühren werden nach dem Nebengebührentarif Teil III, Abschnitt 4 berechnet. Die Nebengebühren, die nicht im Nebengebührentarif enthalten sind, werden nach den nationalen Preissystemen der beteiligten Beförderer berechnet.
 11. 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 mindestens 12 m und mehr) außer Drehgestell-Flachwagen der Gattung Roos (Wagen in Regelbauart), Gattung L (Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Radsätzen) und Drehgestellwagen der Gattung S (Wagen in Sonderbauart) ausgenommen Drehgestell-Flachwagen der Gattung Sikkps
 - 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 – Stoffe und Gegenstände der Anlage zum RID (Anhang C des COTIF)

1. Auf den deutschen und polnischen Strecken gelten die Allgemeinen Tarifbestimmungen einschließlich der Besonderen Beförderungsbedingungen CIM.
2. Auf den polnischen Strecken werden die Frachten um 30 % erhöht.
3. Wird gefährliches und neutrales Gut in einem Wagen befördert, so wird die Fracht für die Gesamtmasse der Sendung wie für das Gefahrgut berechnet.

§ 6 – Berechnung der Frachten für Sendungen in Wagen, die von den Kunden gestellt werden

1. Diese Bestimmungen gelten für von den Kunden gestellte Wagen, die nach den geltenden Vorschriften für den internationalen Verkehr zugelassen sind.
2. Auf den polnischen Strecken wird die Fracht nach den Bestimmungen des § 4 berechnet und um 15% gekürzt.

Auf den deutschen Strecken wird die Fracht nach den Bestimmungen des § 4 berechnet und um die nachfolgend genannten Abschläge gekürzt (ausgenommen Mindestfrachten gemäß § 4, Punkt 6.):

- a) 8% für Sendungen in offenen Privatgüterwagen der Gattung F mit sattel- und trichterförmigem Boden und Schwerkraftentladung, ausgenommen Kohletransporte
- b) 12% für Sendungen mit Kohle
- c) 15% für übrige Sendungen

§ 7 – Beförderung von leeren Wagen als Beförderungsmittel nach CUV

1. Diese Bestimmungen gelten für Güterwagen, die nach den geltenden Vorschriften für den internationalen Transport zugelassen sind.
2. Für die Beförderung von leeren Güterwagen ist je nach Wagenart und Verwendungszweck eine der folgenden NHM-Positionen im CUV-Wagenbrief einzutragen:

9921.00	Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit 2 Achsen, leer, sng
9921.10	Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit 2 Achsen , leer, zur/nach Revision
9921.20	Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit 2 Achsen , leer, zur/nach Reparatur
9921.30	Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit 2 Achsen , leer, zur/nach Reinigung
9921.40	Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit 2 Achsen , leer, zur Beförderung vor und nach Vermietung
9922.00	Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit mehr als 2 Achsen, leer, sng
9922.10	Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit mehr als 2 Achsen , leer, zur/nach Revision
9922.20	Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit mehr als 2 Achsen , leer, zur/nach Reparatur
9922.30	Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit mehr als 2 Achsen , leer, zur/nach Reinigung
9922.40	Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel mit mehr als 2 Achsen , leer, zur Beförderung vor und nach Vermietung

3. Die Frachten für die Beförderung leerer, vom Kunden gestellter Wagen als Beförderungsmittel nach NHM-Code 9921.00-9921.40 und 9922.00-9922.40 sind dem Teil III, Abschnitt 3 zu entnehmen.
4. Für leere Tiefladewagen, Wageneinheiten mit mehr als 8 Achsen und Autotransportwagen ist der Tarif nicht anwendbar.
5. Leere Wagen, die nach Neu- oder Umbau (passive Veredelung) aus einem Drittland eingeführt oder nach dorthin ausgeführt werden, fallen bis zum Zeitpunkt ihrer Überführung in den zoll- und steuer-rechtlich

freien Verkehr unter den NHM-Code 8606. Die NHM-Codes 9921 oder 9922 gelten für diesen Sachverhalt nicht.

§ 8 – 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 unmittelbar an einen Empfänger auf einem Bahnhof bereitgestellt werden.
2. Sendungen in Wagengruppen sind mit einem einzigen Frachtbrief unter Beigabe einer Nachweisung/ Wagenliste zum Frachtbrief aufzuliefern. Der Absender hat die Abfertigung auf einem Frachtbrief bei der Versandbahn zu beantragen.
3. Für die Frachtberechnung gelten die Bestimmungen des § 4.

§ 9 – Neuaufgabe (Reexpedition)

Die Neuaufgabe (Reexpedition) ist auf dem ursprünglichen Bestimmungsbahnhof nur unter Verwendung des jeweiligen Binnenfrachtbriefes zulässig.

Część I

Wstęp

Na mocy postanowień niniejszej taryfy uczestniczące w niej kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe gwarantują przyjmowanie przesyłek na podstawie międzynarodowej umowy przewozu celem ich dalszego przewiezienia przez kolejnych przewoźników za listem przewozowym na warunkach określonych w tej taryfie.

1. W niniejszej taryfie uczestniczą w charakterze przewoźnika następujące kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe:

DB Cargo Deutschland AG (DB CARGO DE)

PKP CARGO S.A. (PKP CARGO)

2. Użyte w niniejszej taryfie określenie „przewoźnik” oznacza zarówno przewoźnika umownego, jak i przewoźnika kolejnego.

3. Publikacje do niniejszej taryfy ogłasza się:

- w Niemczech w „Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr der Eisenbahnen des Öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“
- w Polsce na stronie internetowej: www.pkpcargo.com

4. Taryfa wydawana jest w języku polskim i niemieckim. W razie rozbieżności między tekstami w języku polskim i niemieckim rozstrzygający jest tekst w języku niemieckim.

Rozdział 1

Szczególne warunki przewozu

Podstawy prawne. Przewóz realizowany przez kolejnych przewoźników

1. Umowy przewozu zawierane są na podstawie Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) - Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) oraz postanowień niniejszej taryfy.
2. Dodatkowo obowiązują Ogólne Warunki Przewozu stosowane w międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej – OWP-CIM, które są załączone do niniejszej taryfy.
3. Jeżeli przepisy powołane w punktach 1 i 2 nie zawierają stosownych regulacji lub zawierają odwołanie do warunków lub przepisów przewoźnika, obowiązują warunki handlowe/taryfy/cenniki stosowane w komunikacji krajowej przez przewoźnika, który na podstawie umowy przewozu realizuje usługę na określonym odcinku.
4. Wagony próżne, które nie zostały nadane do przewozu jako „pojazdy kolejowe na własnych kołach jako towar” przewozi się na podstawie Ujednoczonych przepisów o umowach o użytkowaniu wagonów w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUV) – Załącznik D do COTIF, o ile nie mają zastosowania inne przepisy, w szczególności Ogólna umowa o użytkowaniu wagonów (AVV). Postanowienia niniejszej taryfy dotyczące wagonów towarowych traktowanych jak środki transportu i listu wagonowego CUV oraz postanowienia punktu 3 stosuje się odpowiednio.
5. W odstępstwie od zasad określonych w niniejszej taryfie i warunków zawartych w punktach 1-4 umowy z klientem mogą zawierać dodatkowe regulacje dotyczące zarówno przewozu towarów, jak i wagonów towarowych przewożonych jako środek transportu.
6. Zasady wypełniania listu przewozowego CIM w zakresie danych uzgodnionych w umowie reguluje Załącznik 2 do Instrukcji do listu przewozowego CIM (GLV CIM).
Wagony próżne przewożone jako środki transportu przyjmowane są do przewozu na podstawie listu wagonowego CUV zgodnego z wzorem zawartym w Załączniku 3a do Instrukcji do listu wagonowego CUV (GLW-CUV). Zasady wypełniania listu wagonowego w zakresie danych wynikających z umowy określa Załącznik 1 do GLW-CUV. Zgodnie z art. 8 CIM klient ponosi odpowiedzialność za prawidłowe wypełnienie listu przewozowego i listu wagonowego.
7. Przewóz towarów i próżnych wagonów towarowych realizowany jest przez kolejnych przewoźników (przewóz wspólny). Przewoźnikiem umownym w rozumieniu art. 3 CIM jest pierwszy przewoźnik. Miejsce przekazania przesyłki kolejnemu przewoźnikowi określone jest w liście przewozowym i wynika ze wskazanej drogi przewozu (patrz część III, rozdział 1 niniejszej taryfy).
8. Zwrot nieoczyszczonych próżnych jednostek transportowych, w szczególności wagonów cystern i tank-kontenerów, zawierających pozostałości towarów niebezpiecznych, odbywa się na zasadach określonych w rozdziale 15 GLV-CIM.

Języki

9. Nadawca jest obowiązany wypełnić list przewozowy w języku urzędowym kraju pierwszego przewoźnika. Adnotacje sformułowane w języku innym niż niemiecki wymagają tłumaczenia na ten język. W razie przeszkody w wydaniu lub w przewozie do dodatkowych zleceń i wskazówek należy dołączyć tłumaczenie na język urzędowy kraju przewoźnika wykonującego zlecenie lub wskazówki.

W liście przewozowym stosować należy wyłącznie łacińskie znaki literowe.

Zaliczenia, wartość towaru, wartość dostawy

10. Podanie w liście przewozowym CIM lub w liście wagonowym CUV kwoty zaliczenia nie jest dopuszczalne.

11. Podanie w liście przewozowym CIM lub liście wagonowym CUV kwoty deklaracji wartości towaru oraz wartości dostawy nie jest dopuszczalne.

Wytyczne ładowania

12. W zakresie ładowania i mocowania ładunku obowiązują przepisy przewoźnika, w szczególności Wytyczne ładowania UIC.

Opłaty i oświadczenia o opłaceniu należności

13. O ile w umowie z klientem nie ustalono inaczej, przewoźne obejmuje tylko opłaty za usługi związane bezpośrednio z przewozem, które są wymienione w Części A „Wykazu opłat” (zob. Załącznik 3 do GLV-CIM dla umowy przewozu CIM lub Załącznik 2 GLW-CUV dla przewozu próżnego wagonu towarowego jako środka transportu.

14. W odniesieniu do należności opłacanych przez nadawcę lub odbiorcę spośród oświadczeń wymienionych w punkcie 5.2 GLV-CIM w liście przewozowym CIM dopuszczone są wyłącznie następujące oświadczenia:

Franko przewoźne
Franko przewoźne oraz
DDU
DDP

W liście przewozowym CIM dopuszczone są następujące oświadczenia tylko pod warunkiem ich uprzedniego uzgodnienia w umowie z klientem:

EXW
FCA

W liście przewozowym CIM nie jest dopuszczalne zamieszczenie następujących oświadczeń:

Franko przewoźne do X
Franko przewoźne do X oraz
DAF

Do przewozu wagonów próżnych na podstawie CUV stosuje się postanowienia GLW-CUV. W odstępstwie od postanowień GLW-CUV w liście wagonowym CUV nie są dopuszczone następujące oświadczenia:

Franko przewoźne do X
Franko przewoźne do X oraz

15. Brak oświadczenia o opłaceniu należności w polu 20 listu przewozowego CIM lub listu wagonowego CUV oznacza, że wszystkie należności opłaca nadawca, tj. na podstawie oświadczenia DDP.

Termin dostawy i terminy dodatkowe

16. Dla przewozu towarów oraz dla przewozu wagonów towarowych traktowanych jak środki transportu obowiązują następujące regulacje dotyczące terminów:

Termin odprawy - 12 godzin oraz termin przewozu 24 godziny za każde rozpoczęte 400 km na podstawie Jednolitego wykazu odległości UIC dla międzynarodowych przewozów towarowych Taryfa nr 8700.00 – DIUM.

Bieg terminu dostawy rozpoczyna się z chwilą przyjęcia do przewozu towaru lub próżnego wagonu towarowego. Termin dostawy wydłuża się o czas zatrzymania przesyłki, które nie wynika z winy przewoźnika. Termin dostawy zawieszają soboty, niedziele i ustawowe dni świąteczne.

Jeżeli termin dostawy powinien zakończyć się po zakończeniu godzin pracy stacji przeznaczenia właściwej dla punktu wydania, to termin ten upływa zgodnie z umową lub w następnym dniu obsługi punktu wydania.

Na podstawie umowy o użytkowaniu wagonów z DB CARGO DE dla przewozu wagonów próżnych jako środek transportu obowiązuje powyższy termin przewozu i dodatkowo 48 godzin.

Inne terminy dodatkowe zawarte są w przepisach krajowych przewoźników uczestniczących w niniejszej taryfie.

Potwierdzeniem przyjęcia niniejszych regulacji dotyczących terminów dostawy i terminów dodatkowych jest wskazanie w liście przewozowym CIM lub w liście wagonowym CUV numeru niniejszej taryfy albo numeru umowy z klientem, która została zawarta na podstawie niniejszej taryfy.

Przyjęcie do przewozu i wydanie

17. O ile zgodnie z punktem 11.1 lub 11.2 OWP-CIM nie obowiązuje inna umowa lub inna regulacja, przesyłki towarowe oraz wagony próżne przyjmuje się do przewozu na torach ogólnych stacji nadania. Wydanie odbywa się na torach ogólnych stacji przeznaczenia.

Rozdział 2

Ogólne postanowienia taryfowe

§ 1 – Obszar ważności taryfy

1. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ust. 3. taryfę stosuje się do obliczenia przewoźnego za całą drogę przewozu do towarów nadawanych jako przesyłki wagonowe za międzynarodowym listem przewozowym, do przewozu których nadawca zażądał użycia oddzielnego wagonu lub gdy użycie oddzielnego wagonu wymagane jest przepisami obowiązującymi na stacji nadania, między wszystkimi stacjami w Polsce i w Niemczech, które są ujęte w Jednolitym wykazie odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych, Taryfa nr 8700.00 – DIUM PL (9) i DIUM DE (2).
2. Ponadto niniejsza taryfa ma zastosowanie również do przewozu próżnych wagonów towarowych jako środek transportu na podstawie Ujednoliconych przepisów prawnych CUV (Załącznik D do COTIF) i postanowień zawartych w punkcie 1
3. Taryfy nie stosuje się do:
 - a) przesyłek całopociągowych (zwarte składy)
 - b) materiałów i przedmiotów wymienionych w Załączniku do RID (Załącznik C do COTIF) zaliczonych do następujących klas:
 1. materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym
 2. gazy
 - 6.2 materiały budzące odrazę lub zaraźliwe
 7. materiały promieniotwórcze;
 - c) towarów zaliczonych do pozycji NHM 8702 do 8704 i 8706;
 - d) przesyłek dla których nadawca lub odbiorca wskazał w liście przewozowym stację dla odprawy celnej lub załatwienia innych formalności wymaganych przez władze administracyjne, która nie leży na drodze przewozu;
 - e) części przesyłki lub części odcinka przewozowego;
 - f) ładownych i próżnych intermodalnych jednostek transportowych UTI;
 - g) żywych zwierząt;
 - h) przesyłek z lub do Niemiec z jednej strony i WNP, Litwy, Łotwy, Estonii, Chin, Korei oraz Mongolii z drugiej strony z ponownym nadaniem dokonywanym przez kolej na stacji w Polsce albo reekspediowanych przez spedytora;
 - i) przewozu zwłok;

- j) przesyłek wojskowych;
 - k) przesyłek papierosów (NHM 2402)
4. **Na żądanie** klienta i za zgodą przewoźników uczestniczących w taryfie może być ona zastosowana zgodnie z warunkami handlowymi, taryfami i cennikami poszczególnych przewoźników do przewozów realizowanych na podstawie **umów z klientem**. Dotyczy to:
- a) przedmiotów, których przewóz ze względu na ich rozmiar, masę lub właściwości powoduje szczególne trudności ze względu na urządzenie lub środki transportowe, chociażby na jednej z uczestniczących kolei (np. ze względu na przekroczoną skrajnię);
 - b) przewozu próżnych wagonów dwupodłogowych dostarczonych przez klienta, próżnych dwupodłogowych wagonów wieloczlónowych dostarczonych przez klienta, dostarczonych przez klienta próżnych platform więcej niż 2-osiowych, przystosowanych do przewozu samochodów oraz dostarczonych przez klienta próżnych platform wieloczlónowych;
 - c) przewozu urządzeń wystawowych i cyrków (NHM 9508);
 - d) przesyłek wymagających użycia kilku wagonów lub wagonów ochronnych;
 - e) przesyłek przewożonych w wagonach więcej niż 6-osiowych;
 - f) przesyłek przewożonych na wagonach z zagłębioną podłogą oraz próżnych wagonów z zagłębioną podłogą;
 - g) przesyłek przewożonych w tranzycie przez Niemcy lub Polskę (tranzyt przez granice lądowe);
 - h) taboru kolejowego toczącego się na własnych kołach;
 - i) próżnych używanych opakowań; próżnych używanych palet, opon bez towaru, materiałów i przedmiotów do ochrony przed ciepłem lub zimnem bez towaru;
 - j) przesyłek w wagonach chłodniach oraz próżnych wagonów chłodniczych i wagonów chłodniczych z agregatem.

§ 2 – Drogi przewozu

1. Przesyłki są przewożone drogami wskazanymi w części III, rozdział 1.
2. Nadawca obowiązany jest wskazać drogę przewozu w polu 13 listu przewozowego „Warunki handlowe”.
3. Jeżeli nadawca nie wskaże drogi przewozu, kolej wybiera tę drogę przewozu, która jej zdaniem jest najkorzystniejsza dla nadawcy.

§ 3 – Waluta taryfowa

Przewożne i opłaty taryfowe wyrażone są w taryfie w EUR.

§ 4 – Zasady obliczania przewożnego i opłat dodatkowych

1. Przewożne oblicza się oddzielnie za każdy wagon. Podstawę do obliczenia przewożnego stanowią:
 - masa przesyłki
 - odległość taryfowa
 - przewożne podstawowe dla przesyłki o masie 25 t
 - współczynniki korygujące przewożne podstawowe w zależności od przedziału masy i użytego wagonu.
2. O ile nie postanowiono inaczej, masa przesyłki obejmuje wszystko, co zawiera przesyłka nadana do przewozu (masa rzeczywista).

3. Masę przyjętą do obliczenia przewoźnego zaokrągla się do 1 tony w ten sposób, że masę poniżej 500 kg opuszcza się, zaś masę 500 kg i więcej zaokrągla się w górę. Zaokrąglona w ten sposób masa stanowi podstawę do określenia właściwego przedziału masy.
4. Przewoźne podstawowe dla przesyłki o masie 25 t oraz tabele współczynników zawarte są w części III, rozdział 3 oddzielnie dla DB CARGO DE i PKP CARGO. Przewoźne oblicza się w ten sposób, iż kwotę przewoźnego podstawowego mnoży się przez współczynnik korygujący właściwy dla masy przesyłki względnie użytego wagonu.
5. Na odcinku niemieckim pobiera się przewoźne minimalne w następującej wysokości, która jest taka sama zarówno dla wagonów dostarczonych przez przewoźnika jak i dla wagonów dostarczonych przez klienta (patrz również § 6 ust. 2):

- 709 EUR dla wagonów 2-osiowych
- 1.077 EUR dla wagonów więcej niż 2-osiowych.

Na odcinku polskim pobiera się przewoźne minimalne w następującej wysokości:

- 382,00 EUR dla wagonów dostarczonych przez przewoźnika, niezależnie od rodzaju użytego wagonu,
- 324,70 EUR dla wagonów dostarczonych przez klienta, niezależnie od rodzaju użytego wagonu.

6. Przewoźne obliczone zgodnie z postanowieniami § 4, pkt. 4 zaokrągla się w ten sposób, że końcówki poniżej 0,5 centa pomijają się, zaś końcówki 0,5 centa i więcej zaokrągla się w górę do 1 centa.
7. Jeżeli na podstawie szczególnych postanowień należy podwyższyć lub obniżyć przewoźne, zaokrągleniu podlega dopiero kwota ostatecznego przewoźnego.
8. Dopłaty do przewoźnego oblicza się jako opłatę dodatkową w Niemczech dla:
 - przesyłek przewożonych przy udziale określonych kolejowych przedsiębiorstw przewoźnych lub infrastruktury (koleje portowe) w Niemczech, jeżeli przedsiębiorstwa te pobierają oddzielne opłaty za przewóz,
 - przesyłek przewożonych z i do stacji Hannover-Wülfel Messegelände.
9. Odległości taryfowe zawarte są w Jednolitym wykazie odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych (DIUM 8700) Zeszyt 2 (DE/DK) i Zeszyt 9 (PL).
10. Opłaty dodatkowe pobiera się według taryfy opłat dodatkowych (część III, rozdział 4). Powstałe na kolejach uczestniczących opłaty dodatkowe i nalażności nie przewidziane w niniejszej taryfie pobiera się na podstawie zasad i przepisów obowiązujących w kraju danej kolei.
11. Przy przewozie drewna surowego z pozycji NHM 4403 na odcinku polskim stosuje się następujące masy minimalne:
 - 20 t - przy przewozie w wagonach 2-osiowych;
 - 30 t - przy przewozie w wagonach więcej niż 2-osiowych o długości ładunkowej poniżej 12 m;
 - 36 t - przy przewozie w wagonach więcej niż 2-osiowych o długości ładunkowej co najmniej 12 m z wyjątkiem wagonów platform na wózkach serii Roos (wagon platformy normalnej budowy na wózkach) oraz L (wagon platformy specjalnej budowy na osiach niezależnych) i S (wagon platformy specjalnej budowy na wózkach) oprócz wagonów serii Sikkps (wagon platformy specjalnej budowy na wózkach);
 - 45 t - przy przewozie na wagonach platformach na wózkach serii Roos (wagon platformy normalnej budowy na wózkach) oraz L (wagon platformy specjalnej budowy na osiach niezależnych) i S (wagon platformy specjalnej budowy na wózkach) oprócz wagonów serii Sikkps (wagon platformy specjalnej budowy na wózkach).

Rozdział 3

Szczególne postanowienia taryfowe

§ 5 – Materiały i przedmioty Załącznika do RID (Załącznik C do COTIF)

1. Na odcinkach niemieckim i polskim obowiązują Ogólne postanowienia taryfowe oraz Szczególne warunki przewozu CIM.
2. Na odcinku polskim przewoźne podwyższa się o 30 %.
3. W przypadku załadowania do wagonu towaru niebezpiecznego i neutralnego przewoźne oblicza się jak za towar niebezpieczny za łączną masę towarów w wagonie.

§ 6 – Obliczanie przewoźnego za przesyłki w wagonach dostarczonych przez klienta

1. Postanowienia niniejsze stosuje się do wagonów dostarczonych przez klienta, które zgodnie z obowiązującymi przepisami dopuszczone zostały do komunikacji międzynarodowej
2. Na odcinku polskim przewoźne oblicza się według postanowień § 4. Tak obliczone przewoźne obniża się o 15%.

Na odcinku niemieckim przewoźne oblicza się według postanowień § 4. Tak obliczone przewoźne obniża się następująco (z wyjątkiem przewoźnego minimalnego zgodnie z § 4, punkt 6.):

- a) o 8% przy przesyłkach przewożonych w wagonach niekrytych serii F z podłogą dwuspadową o kształcie ostrosłupa przystosowanych do wyładunku grawitacyjnego, z wyjątkiem przesyłek węgla
- b) o 12% dla przesyłek z węglem
- c) o 15% dla pozostałych przesyłek.

§ 7 – Opłaty za wagony próżne przewożone jako środki transportu na podstawie CUV

4. Niniejsze postanowienia stosuje się do wagonów towarowych, które zgodnie z obowiązującymi przepisami są dopuszczone do przewozu w komunikacji międzynarodowej.
2. W przypadku przewozu próżnych wagonów towarowych w liście wagonowym CUV należy wpisać jedną z poniższych pozycji NHM zgodnie z rodzajem wagonu i jego przeznaczeniem:

9921.00	Wagony kolejowe jako środek transportu, dwuosiowe, próżne, onw
9921.10	Wagony kolejowe jako środek transportu, dwuosiowe, próżne, z/do rewizji
9921.20	Wagony kolejowe jako środek transportu, dwuosiowe, próżne, z/do naprawy
9921.30	Wagony kolejowe jako środek transportu, dwuosiowe, próżne, z/do czyszczenia
9921.40	Wagony kolejowe jako środek transportu, dwuosiowe, próżne, do przewozu przed wynajęciem lub po wynajęciu
9922.00	Wagony kolejowe jako środek transportu, czteroosiowe, próżne, onw
9922.10	Wagony kolejowe jako środek transportu, czteroosiowe, próżne, z/do rewizji
9922.20	Wagony kolejowe jako środek transportu, czteroosiowe, próżne, z/do naprawy
9922.30	Wagony kolejowe jako środek transportu, czteroosiowe, próżne, z/do czyszczenia
9922.40	Wagony kolejowe jako środek transportu, czteroosiowe, próżne, do przewozu przed wynajęciem lub po wynajęciu

3. Opłaty za przewóz wagonów próżnych dostarczonych przez klienta jako środek transportu (poz. NHM 9921.00-9921.40 i 9922.00-9922.40) zawarte są w części III, rozdział 3.
4. Niniejsza taryfa nie ma zastosowania do próżnych wagonów z zagłębioną podłogą i jednostek wagonowych liczących więcej niż 8 osi oraz wagonów służących do przewozu samochodów.
5. Wagony próżne nowe albo po modernizacji (poddane uszlachetnieniu biernemu), które są przewożone z/do krajów trzecich, do chwili wprowadzenia ich do swobodnego obrotu celno-podatkowego objęte są

pozycją NHM 8606,co oznacza, że w tych przypadkach nie mają zastosowania pozycje NHM 9921 i 9922.

§ 8 – Przesyłki grupowe

1. Postanowienia niniejsze stosuje się do przesyłek składających się z większej liczby wagonów, które zostały odprawione w tym samym czasie przez jednego nadawcę na tej samej stacji i przewiezione na całej drodze przewozu bezpośrednio do jednego odbiorcy na tej samej stacji przeznaczenia.
2. Przesyłki grupowe odprawiane są za jednym listem przewozowym z dołączeniem wymaganej liczby arkuszy „Wykazu wagonów do listu przewozowego”. Nadawca obowiązany jest wystąpić do kolei nadania o zgodę na przewóz przesyłki grupowej za jednym listem przewozowym.
3. Przewoźne oblicza się według postanowień § 4.

§ 9 – Ponowne nadanie (reekspedycja)

Ponowne nadanie (reekspedycja) na pierwotnej stacji przeznaczenia jest dopuszczalne tylko na podstawie listu przewozowego komunikacji krajowej.

Teil II
Abschnitt 1
Güterteilung

Güter, die nach den Bestimmungen dieses Tarifs zur Beförderung angenommen werden, sind in dem Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC aufgeführt und vom Absender im Feld 24 des Frachtbriefs entsprechend einzutragen.

Część II
Rozdział 1
Klasyfikacja towarów

Towary, które zgodnie z postanowieniami niniejszej taryfy zostały przyjęte do przewozu, są ujęte w Zharmonizowanym spisie towarów (NHM) Międzynarodowego Związku Kolei UIC i są odpowiednio nanoszone przez nadawcę w polu 24 listu przewozowego.

Teil III
Abschnitt 1
Tafel der Beförderungswege

Beförderungs- wege	Code der Beförderungs- wege	Einschränkungen gemäß Verweisungszahl
<u>Deutschland – Polen</u>		
Grambow	- Szczecin Gumieńce	4, 2
Tantow	- Szczecin Gumieńce	4, 2
Küstrin-Kietz	- Kostrzyn	1, 4
Frankfurt (Oder)	- Kunowice	4
Guben	- Gubin	2, 4
Forst (Lausitz)	- Zasieki	4
Horka	- Bielawa Dolna	3

Verweisungszahl

Erklärung

- | | |
|---|---|
| 1 | Nur geöffnet für Sendungen, die als geschlossener Zug (Ganzzug) zur Beförderung aufgeliefert werden. |
| 2 | Nur geöffnet für Sendungen, die als geschlossener Zug (Ganzzug) zur Beförderung aufgeliefert werden sowie für geschlossene Leerwagenzüge. |
| 3 | Bis auf Weiteres nicht zugelassen. |
| 4 | Für Sendungen von gefährlichen Abfällen gemäß dem Basler Abkommen ist vorgängig eine schriftliche Genehmigung einzuholen. Die Genehmigungsgesuche sind an folgende Anschrift zu richten:

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
ul. Wawelska 52/54
PL-00-922 Warszawa |

Część III

Rozdział 1 Tabela dróg przewozu

Drogi przewozu	Kody dróg przewozu	Ograniczenia zgodnie z odn.
<u>Niemcy - Polska</u>		
Grambow	- Szczecin Gumieńce	4, 2
Tantow	- Szczecin Gumieńce	4, 2
Küstrin-Kietz	- Kostrzyn	1, 4
Frankfurt (Oder)	- Kunowice	4
Guben	- Gubin	2, 4
Forst (Lausitz)	- Zasieki	4
Horka	- Bielawa Dolna	3

Odnośnik: Objąsnienie

- 1 Otwarte tylko dla przesyłek, które są nadawane do przewozu jako całopociągowe.
- 2 Otwarte tylko dla przesyłek, które są nadawane do przewozu jako całopociągowe oraz zwartych składów wagonów próżnych.
- 3 Zamknięte do odwołania.
- 4 Dla przesyłek odpadów niebezpiecznych wymienionych w Konwencji Bazylejskiej należy uprzednio uzyskać pisemne zezwolenie na przewóz. Wnioski o wydanie zezwolenie należy kierować na następujący adres:

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
ul. Wawelska 52/54
PL-00-922 Warszawa

Teil III

Abschnitt 2 Entfernungen

Die Grundlage für die Entfernungsermittlung auf den deutschen und polnischen Strecken ist der Einheitliche Entfernungsanzeiger für den internationalen Güterverkehr – Tarif 8700.00 (DIUM).

Część III

Rozdział 2 Odległości

Podstawą do ustalenia odległości na odcinkach niemieckim i polskim jest Jednolity wykaz odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych – Taryfa nr 8700.00 (DIUM).

Teil III

**Abschnitt 3
Frachentafeln / Koeffiziententabellen**

Część III

**Rozdział 3
Tabele opłat przewozowych / Tabele współczynników**

**Grundfrachten in EUR für eine Masse von 25t
 in Wagen mit 2 Achsen
 Opłaty podstawowe w EUR dla przesyłek o masie 25t
 w wagonie 2-osiowym**

Entfernungen in km bis Odległości km do	EUR	Entfernungen in km bis Odległości km do	EUR
100	727	400	1.612
110	766	450	1.699
120	791	500	1.811
130	812	550	1.921
140	831	600	2.020
150	849	650	2.116
160	879	700	2.213
170	911	750	2.285
180	949	800	2.338
190	983	850	2.391
200	1.020	900	2.441
220	1.071	950	2.495
240	1.135	1000	2.548
260	1.200	1100	2.629
280	1.264	1200	2.733
300	1.326	1300	2.835
320	1.389	1400	2.943
340	1.445	1500	3.046
360	1.500		
380	1.556		

Mindestfracht: a) für Wagen mit 2 Achsen = 709 EUR
 b) für Wagen mit mehr als 2 Achsen = 1.077 EUR

Przewoźne minimalne: a) za wagon 2-osiowy = 709 EUR
 b) za wagon więcej niż 2-osiowy = 1.077 EUR

Koeffizienten

Współczynniki

Massestufe Dla masy	bei Verwendung von Wagen mit przy użyciu wagonu		Massestufe Dla masy	bei Verwendung von Wagen mit przy użyciu wagonu
	2 Achsen ¹⁾ 2-osioowego ¹⁾	mehr als 2 Achsen ²⁾ więcej niż 2-osioowego ²⁾		mehr als 2 Achsen ²⁾ więcej niż 2-osioowego ²⁾
10	0,616	-	35	1,400
11	0,642	-	36	1,440
12	0,667	-	37	1,480
13	0,693	-	38	1,520
14	0,718	-	39	1,560
15	0,744	-	40	1,600
16	0,770	-	41	1,640
17	0,795	-	42	1,680
18	0,821	-	43	1,720
19	0,846	-	44	1,760
20	0,872	0,908	45	1,800
21	0,898	0,934	46	1,840
22	0,923	0,959	47	1,880
23	0,949	0,985	48	1,920
24	0,974	1,010	49	1,960
25	1,000	1,036	50	2,000
26	1,040	1,062	51	2,040
27	1,080	1,087	52	2,080
28	1,120	1,120	53	2,120
29	1,160	1,160	54	2,160
30	1,200	1,200	55	2,200
31	-	1,240	56	2,240
32	-	1,280	57	2,280
33	-	1,320	58	2,320
34	-	1,360	59	2,360
			60	2,400

Für weitere Massestufen erhöht sich der Koeffizient um 0,040 je Massestufe.
 Za każdą następną tonę współczynnik zwiększa się przez dodanie 0,040.

1) Mindestmasse 10 t / Masa minimalna 10 t

2) Mindestmasse 20 t / Masa minimalna 20 t

Część III – Rozdział 3
Tabela opłat DB Cargo Deutschland AG za przewóz próżnych wagonów
dostarczonych przez klienta

Entfernungen in km bis Odległości km do	Leerlauffrachten Przewoźne za przebieg próżny 8855.00	
	Wagen mit 2 Achsen wagony 2 – osiowe EUR	Wagen mit mehr als 2 Achsen wagony więcej niż 2 – osiowe EUR
70	95	135
80	99	140
90	135	189
100	142	199
110	142	199
120	142	199
130	142	199
140	142	199
150	142	199
160	156	217
170	156	217
180	156	217
190	156	217
200	156	217
220	171	233
240	171	233
260	204	280
280	204	280
300	241	327
320	241	327
340	241	327
360	241	327
380	241	327
400	274	374
450	274	374
500	274	374
550	337	453
600	398	528
650	457	608
700	487	647
750	487	647
800	487	647
850	514	678
900	514	678
950	514	678
1000	534	708
1100	571	755
1200	592	786
1300	632	834
1400	653	864
1500	653	864

Grundfrachten in EUR für eine Masse von 25t in Wagen mit 2 Achsen
 Opłaty podstawowe w EUR dla przesyłek o masie 25t w wagonie 2-osiowym

Entfernungen in km bis Odległości km do	EUR	Entfernungen in km bis Odległości km do	EUR
		350	905,75
		360	929,55
30	297,33	370	955,06
40	310,23	380	980,30
50	321,41	390	1 003,81
		400	1 023,02
60	339,48	420	1 070,04
70	355,82	440	1 111,90
80	370,73	460	1 152,04
90	385,64	480	1 196,20
100	399,11		
		500	1 236,05
110	419,18	520	1 276,48
120	435,81	540	1 320,35
130	451,58	560	1 361,35
140	470,22	580	1 402,92
150	485,42		
		600	1 445,64
160	506,35	620	1 485,78
170	526,99	640	1 527,93
180	548,21	660	1 568,93
190	570,86	680	1 612,51
200	591,79		
		700	1 652,08
210	612,43	720	1 690,79
220	632,79	740	1 731,50
230	656,02	760	1 774,22
240	675,80	780	1 815,22
250	697,88		
		800	1 856,23
260	719,09	850	1 968,05
270	739,16	900	2 068,97
280	760,09	950	2 173,62
290	781,60	1000	2 277,70
300	802,24		
		1050	2 382,36
310	821,45	1100	2 487,01
320	842,67	1150	2 591,38
330	864,17	1200	2 694,88
340	884,53		

Mindestfracht: 382,00 EUR für die vom Beförderer gestellten Wagen
 324,70 EUR für die vom Kunden gestellten Wagen
 Przewoźne minimalne: 382,00 EUR dla wagonów dostarczonych przez przewoźnika
 324,70 EUR dla wagonów dostarczonych przez klienta

Koeffizienten
 Współczynniki

Massestufe Dla masy	bei Verwendung von Wagen mit przy użyciu wagonu	Massestufe Dla masy	bei Verwendung von Wagen mit przy użyciu wagonu
	2 Achsen ¹⁾ 2-osioowego ¹⁾		mehr als 2 Achsen ²⁾ więcej niż 2-osioowego ²⁾
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 weitere Massestufen erhöht sich der Koeffizient um 0,040 je Massestufe.

Za każdą następną tonę współczynnik zwiększa się przez dodanie 0,040.

1) Mindestmasse 15 t / Masa minimalna 15 t

2) Mindestmasse 30 t / Masa minimalna 30 t

Teil III – Abschnitt 3

Frachttabelle PKP CARGO S.A. für leere, vom Kunden gestellte Wagen

DPWT

8855.00

Część III – Rozdział 3

Tabela opłat PKP CARGO S.A. za przewóz próżnych wagonów

dostarczonych przez klienta

Tarifent- fernung	Wagen / Wagony			Tarifent- fernung	Wagen / Wagony		
	mit 2 Achsen	mit 3 oder 4 Achsen	mit 5 oder 6 Achsen		mit 2 Achsen	mit 3 oder 4 Achsen	mit 5 oder 6 Achsen
	2-osiowe	3 i 4-osiowe	5 i 6-osiowe		2-osiowe	3 i 4-osiowe	5 i 6-osiowe
Odległość taryfowa	EUR			Odległość taryfowa	EUR		
-	-	-	-	350	481,76	686,13	1 029,20
-	-	-	-	360	494,58	704,18	1 056,27
30	158,06	225,31	337,97	370	508,19	723,56	1 085,34
40	165,12	234,99	352,49	380	521,54	742,65	1 113,98
50	170,88	243,37	365,06	390	534,09	760,45	1 140,68
60	180,56	257,23	385,85	400	544,30	774,84	1 162,26
70	189,20	269,54	404,31	420	569,16	810,69	1 216,04
80	197,31	280,78	421,17	440	591,40	842,35	1 263,53
90	205,16	292,04	438,06	460	612,86	872,71	1 309,07
100	212,23	302,24	453,36	480	636,42	906,20	1 359,30
110	222,96	317,43	476,15	500	657,60	936,30	1 404,45
120	231,85	330,25	495,38	520	679,07	966,91	1 450,37
130	240,23	342,02	513,03	540	702,36	1 000,15	1 500,23
140	250,17	356,15	534,23	560	724,33	1 031,29	1 546,94
150	258,28	367,67	551,51	580	746,32	1 062,69	1 594,04
160	269,27	383,63	575,45	600	769,08	1 095,14	1 642,71
170	280,27	399,33	599,00	620	790,55	1 125,50	1 688,25
180	291,77	415,29	622,94	640	812,78	1 157,43	1 736,15
190	303,82	432,56	648,84	660	834,77	1 188,56	1 782,84
200	314,80	448,27	672,41	680	857,80	1 221,53	1 832,30
210	325,79	463,96	695,94	700	878,99	1 251,37	1 877,06
220	336,53	479,40	719,10	720	899,40	1 280,94	1 921,41
230	349,08	496,93	745,40	740	921,12	1 311,56	1 967,34
240	359,55	511,85	767,78	760	943,89	1 344,00	2 016,00
250	371,32	528,60	792,90	780	965,61	1 375,14	2 062,71
260	382,58	544,82	817,23	800	987,59	1 406,02	2 109,03
270	393,31	560,00	840,00	850	1 046,99	1 490,80	2 236,20
280	404,30	575,70	863,55	900	1 100,63	1 567,22	2 350,83
290	415,81	592,19	888,29	950	1 156,38	1 646,51	2 469,77
300	426,80	607,62	911,43	1000	1 211,85	1 725,53	2 588,30
310	437,01	622,28	933,42	1050	1 267,33	1 804,56	2 706,84
320	448,27	638,24	957,36	1100	1 323,06	1 883,85	2 825,78
330	459,77	654,73	982,10	1150	1 378,55	1 963,14	2 944,71
340	470,51	670,17	1 005,26	1200	1 433,75	2 041,38	3 062,07

Teil III - Abschnitt 4

Nebengebührentarif

Nebengebühren und örtliche Gebühren werden nach den jeweiligen nationalen Preissystemen berechnet.

Część III - Rozdział 4
Taryfa opłat dodatkowych

Opłaty dodatkowe i miejscowe nieprzewidziane w tej taryfie oblicza się na podstawie cenników krajowych.

Anhang I

zu den
Besonderen Beförderungsbedingungen mit Preisen und Konditionen für den
Deutsch - Polnischen Eisenbahngüterverkehr für Wagenladungen
(Deutsch - Polnischer EISENBAHN-GÜTERTARIF - DPWT)
für Sendungen im Verkehr zwischen deutschen Bahnhöfen
und polnischen Seehafenbahnhöfen

Załącznik I

do
Szczególnych warunków przewozu z cennikiem i zasadami płatności
dla przesyłek wagonowych w kolejowej komunikacji towarowej Niemcy – Polska
(Niemiecko– polska KOLEJOWA TARYFA TOWAROWA
dla przesyłek wagonowych - DPWT)
dla przewozu ze stacji niemieckich
do polskich morskich stacji portowych i w kierunku odwrotnym

Obowiązują postanowienia Niemiecko-polskiej taryfy kolejowej dla przesyłek wagonowych (DPWT) – Taryfa nr 8855.00 o ile nie są one sprzeczne z postanowieniami niniejszego Załącznika.

Drogi przewozu

Dla przewozu przesyłek między stacjami niemieckimi ujętymi w Jednolitym wykazie odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych (DIUM) – Taryfa nr 8700.00 i polskimi morskimi stacjami portowymi Szczecin Port Centralny, Szczecin Gocław, Szczecin Glinki, Szczecin Podjuchy, Police Chemia, Świnoujście, Kołobrzeg, Gdańsk Nowy Port, Gdańsk Port Północny, Gdynia Port, Gdynia Port B i Gdynia Port C dopuszcza się następujące drogi przewozu:

Niemcy – Polska:

Grambow/Szczecin Gumieńce
Tantow/ Szczecin Gumieńce
Küstrin-Kietz/Kostrzyn
Frankfurt (Oder)/Kunowice

Es gelten die Bestimmungen des Deutsch - Polnischen Wagenladungstarifs (DPWT) – Tarif-Nr. 8855.00, soweit dieser Anhang keine abweichenden Bestimmungen enthält.

Beförderungswege

Für Sendungen im Verkehr zwischen den im Einheitlichen Entfernungsanzeiger für den internationalen Güterverkehr (DIUM) – Tarif-Nr. 8700.00 enthaltenen deutschen Bahnhöfen und den polnischen Seehafenbahnhöfen Szczecin Port Centralny, Szczecin Goław, Szczecin Glinki, Szczecin Podjuchy, Police Chemia, Świnoujście, Kołobrzeg, Gdańsk Nowy Port, Gdańsk Port Północny, Gdynia Port, Gdynia Port B und Gdynia Port C sind nachstehende Beförderungswege zugelassen:

Deutschland – Polen:

Grambow/Szczecin Gumieńce
Tantow/ Szczecin Gumieńce
Küstrin-Kietz/Kostrzyn
Frankfurt(Oder)/Kunowice

**Grundfrachten in EUR für eine Masse von 25t
in Wagen mit 2 Achsen
Opłaty podstawowe w EUR dla przesyłek o masie 25t
w wagonie 2-osiowym**

Entfernungen in km bis Odległości km do	EUR	Entfernungen in km bis Odległości km do	EUR
100	727	400	1.612
		450	1.699
110	766	500	1.811
120	791	550	1.921
130	812	600	2.020
140	831		
150	849	650	2.116
		700	2.213
160	879	750	2.285
170	911	800	2.338
180	949	850	2.391
190	983		
200	1.020	900	2.441
		950	2.495
220	1.071	1000	2.548
240	1.135	1100	2.629
260	1.200	1200	2.733
280	1.264		
300	1.326	1300	2.835
		1400	2.943
320	1.389	1500	3.046
340	1.445		
360	1.500		
380	1.556		

Mindestfracht: a) für Wagen mit 2 Achsen = 709 EUR
b) für Wagen mit mehr als 2 Achsen = 1.077 EUR

Przewoźne minimalne: a) za wagon 2-osiowy = 709 EUR
b) za wagon więcej niż 2-osiowy = 1.077 EUR

Koeffizienten

Współczynniki

Massestufe Dla masy	bei Verwendung von Wagen mit przy użyciu wagonu		Massestufe Dla masy	bei Verwendung von Wagen mit
	2 Achsen ¹⁾ 2-osioowego ¹⁾	mehr als 2 Achsen ²⁾ więcej niż 2-osioowego ²⁾		przy użyciu wagonu
				mehr als 2 Achsen ²⁾ więcej niż 2-osioowego ²⁾
10	0,616	-	35	1,400
11	0,642	-	36	1,440
12	0,667	-	37	1,480
13	0,693	-	38	1,520
14	0,718	-	39	1,560
15	0,744	-	40	1,600
16	0,770	-	41	1,640
17	0,795	-	42	1,680
18	0,821	-	43	1,720
19	0,846	-	44	1,760
20	0,872	0,908	45	1,800
21	0,898	0,934	46	1,840
22	0,923	0,959	47	1,880
23	0,949	0,985	48	1,920
24	0,974	1,010	49	1,960
25	1,000	1,036	50	2,000
26	1,040	1,062	51	2,040
27	1,080	1,087	52	2,080
28	1,120	1,120	53	2,120
29	1,160	1,160	54	2,160
30	1,200	1,200	55	2,200
31	-	1,240	56	2,240
32	-	1,280	57	2,280
33	-	1,320	58	2,320
34	-	1,360	59	2,360
			60	2,400

Für weitere Massestufen erhöht sich der Koeffizient um 0,040 je Massestufe.
Za każdą następną tonę współczynnik zwiększa się przez dodanie 0,040.

¹⁾ Mindestmasse 10 t / Masa minimalna 10 t

²⁾ Mindestmasse 20 t / Masa minimalna 20 t

Grundfrachten in EUR für eine Masse von 25t

Opłaty podstawowe w EUR dla przesyłek o masie 25t

DB/PKP Grenzübergänge – Seehafenbahnhöfe DB/PKP Przejścia graniczne – morskie stacje portowe	km	EUR
Grambow / Szczecin Gumieńce		
- Gdańsk Nowy Port	379	980,30
- Gdańsk Port Północny	374	980,30
- Gdynia Port	363	955,06
- Gdynia Port B	363	955,06
- Gdynia Port C	363	955,06
- Kołobrzeg	199	591,79
- Police Chemia	42	321,41
- Szczecin Glinki	29	297,33
- Szczecin Gośćław	27	297,33
- Szczecin Port Centralny	16	297,33
- Szczecin Podjuchy	23	297,33
- Świnoujście	121	451,58
Tantow / Szczecin Gumieńce		
- Gdańsk Nowy Port	380	980,30
- Gdańsk Port Północny	375	980,30
- Gdynia Port	364	955,06
- Gdynia Port B	364	955,06
- Gdynia Port C	364	955,06
- Kołobrzeg	200	591,79
- Police Chemia	43	321,41
- Szczecin Glinki	30	297,33
- Szczecin Gośćław	28	297,33
- Szczecin Port Centralny	17	297,33
- Szczecin Podjuchy	24	297,33
- Świnoujście	122	451,58

Beschränkungen siehe DPWT Teil III, Abschnitt 1 – Tafel der Beförderungswege.
Ograniczenia patrz DPWT część III, rozdział 1 – Tabela dróg przewozu.

Mindestfracht: 382,00 EUR für die vom Beförderer gestellten Wagen
324,70 EUR für die vom Kunden gestellten Wagen

Przewoźne minimalne: 382,00 EUR dla wagonów dostarczonych przez przewoźnika
324,70 EUR dla wagonów dostarczonych przez klienta

Grundfrachten in EUR für eine Masse von 25t

Opłaty podstawowe w EUR dla przesyłek o masie 25t

DB/PKP Grenzübergänge – Seehafenbahnhöfe		
DB/PKP Przejścia graniczne – morskie stacje portowe	km	EUR
Küstrin-Kietz / Kostrzyn		
- Gdańsk Nowy Port	382	1003,81
- Gdańsk Port Północny	377	980,30
- Gdynia Port	391	1023,02
- Gdynia Port B	391	1023,02
- Gdynia Port C	391	1023,02
- Kołobrzeg	278	760,09
- Police Chemia	134	470,22
- Szczecin Glinki	121	451,58
- Szczecin Gośćław	119	435,81
- Szczecin Port Centralny	103	419,18
- Szczecin Podjuchy	96	399,11
- Świnoujście	200	591,79
Frankfurt (Oder) / Kunowice		
- Gdańsk Nowy Port	429	1111,90
- Gdańsk Port Północny	424	1111,90
- Gdynia Port	438	1111,90
- Gdynia Port B	438	1111,90
- Gdynia Port C	438	1111,90
- Kołobrzeg	325	864,17
- Police Chemia	181	570,86
- Szczecin Glinki	168	526,99
- Szczecin Gośćław	166	526,99
- Szczecin Port Centralny	150	485,42
- Szczecin Podjuchy	143	485,42
- Świnoujście	247	697,88

Beschränkungen siehe DPWT Teil III, Abschnitt 1 – Tafel der Beförderungswege.
Ograniczenia patrz NPWT część III, rozdział 1 – Tabela dróg przewozu.

Mindestfracht: 382,00 EUR für die vom Beförderer gestellten Wagen
324,70 EUR für die vom Kunden gestellten Wagen

Przewoźne minimalne: 382,00 EUR dla wagonów dostarczonych przez przewoźnika
324,70 EUR dla wagonów dostarczonych przez klienta

Koeffizienten
Współczynniki

Massestufe Dla masy	bei Verwendung von Wagen mit przy użyciu wagonu	Massestufe Dla masy	bei Verwendung von Wagen mit przy użyciu wagonu
	2 Achsen ¹⁾ 2-osioowego ¹⁾		mehr als 2 Achsen ²⁾ więcej niż 2-osioowego ²⁾
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 weitere Massestufen erhöht sich der Koeffizient um 0,040 je Massestufe.

Za każdą następną tonę współczynnik zwiększa się przez dodanie 0,040.

1) Mindestmasse 15 t / Masa minimalna 15 t

2) Mindestmasse 30 t / Masa minimalna 30 t



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 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 intermodalen 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 Entladezeiten 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 vergebungsberechtigt". 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.



Ogólne Warunki Przewozu stosowane w międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (OWP-CIM)

1. Definicje

Dla celów niniejszych Ogólnych Warunków Przewozu (OWP-CIM) przyjmuje się następujące określenia:

- a) „CIM” - Przepisy Ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF 1999)
- b) „przewoźnik” - przewoźnik umowny lub kolejny
- c) „przewoźnik podwykonawca” – przewoźnik, który nie zawarł umowy z nadawcą, lecz któremu przewoźnik w rozumieniu zapisów pkt b) zlecił realizację przewozu kolejną w całości lub w części.
- d) „klient” - nadawca i/ lub odbiorca, wskazany w liście przewozowym
- e) „umowa z klientem” - umowa zawarta pomiędzy klientem lub osobą trzecią z jednej strony, a przewoźnikiem z drugiej strony, regulująca jeden lub kilka przewozów podlegających przepisom ujednoliconym CIM
- f) „CIT” - Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego, stowarzyszenie według prawa szwajcarskiego, posiadające osobowość prawną, z siedzibą w Bernie, którego celem jest w szczególności wdrażanie i jednolite stosowanie międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego zgodnie z wymogami COTIF.
- g) „Instrukcja do listu przewozowego CIM (GLV-CIM)” - dokument CIT zawierający wytyczne do listu przewozowego; jest on dostępny również na stronie internetowej www.cit-rail.org
- h) „transport kombinowany” – oznacza transport intermodalnych jednostek transportowych, w którym przeważająca część trasy jest pokonywana kolejną, żegluga śródlądową lub morską a dowóz i odwóz jest realizowany przez inny środek transportu.

2. Zakres stosowania

2.1 Przepisy OWP-CIM regulują stosunek prawny pomiędzy przewoźnikiem a klientem w zakresie przewozów podlegających przepisom CIM; stosuje się je również do umów przewozowych w razie rozszerzenia zakresu stosowania zgodnie z art. 1 CIM oraz we wszystkich przypadkach uzgodnionych ze stronami umowy.

2.2 OWP-CIM stają się integralną częścią umowy przez jej zawarcie.

2.3 Klauzule umowne zawarte w umowach są nadrzędne w stosunku do klauzul OWP-CIM.

2.4 Ogólne warunki handlowe klienta stosuje się tylko wtedy, jeżeli strony umowy wyraźnie to postanowią.

3. Realizacja przewozu

3.1 Przewoźnik może powierzyć wykonanie przewozu w całości lub w części jednemu lub kilku przewoźnikom

podwykonawcom. Jedynie na wyraźne żądanie klienta przewoźnik zobowiązany jest przed przystąpieniem do przewozu udzielić informacji na temat przewoźnika podwykonawcy.

3.2 W razie ograniczeń przewozowych wykonanie umowy przewozu może zostać zawieszona w całości lub części. O ograniczeniach przewozowych zawiadamia się niezwłocznie zainteresowanego klienta w zwyczajowo przyjętej formie pisemnej.

4. List przewozowy

4.1 Wypełnienie listu przewozowego jest obowiązkiem nadawcy, o ile nie postanowiono inaczej.

4.2 GLV-CIM zawiera wytyczne dotyczące stosowania listu przewozowego.

4.3 Zgodnie z art. 6§9 CIM list przewozowy może mieć formę elektronicznego zapisu danych (elektroniczny list przewozowy). Szczegółowe zasady stosowania elektronicznego listu przewozowego zostaną uregulowane przez strony umowy w trybie szczególnego porozumienia. Wydruki elektronicznego listu przewozowego, zgodnie z postanowieniami GLV-CIM, będą uznawane przez strony umowy za tożsame listowi przewozowemu mającemu formę tradycyjną-papierową.

5. Podstawienie wagonów do załadunku przez przewoźnika

5.1 W przypadku, gdy klient zamawia podstawienie wagonów, intermodalnych jednostek transportowych lub przyborów ładunkowych, wówczas ponosi on odpowiedzialność za prawidłowość, dokładność i kompletność swoich wskazówek, w szczególności za zgodność swojego zlecenia z rodzajem planowanego przewozu.

5.2 Przewoźnik podstawia wagony, intermodalne jednostki transportowe lub odpowiednie przybory ładunkowe w ilości odpowiadającej postanowieniom umownym, o ile nimi dysponuje. Podstawiony tabor musi znajdować się w stanie technicznym i stopniu czystości umożliwiającym jego wykorzystanie do zamierzonego celu. Klient ma obowiązek sprawdzić czy podstawiony tabor nie posiada widocznych usterek. O wszelkich zauważonych usterkach klient informuje niezwłocznie przewoźnika.

5.3 Klient użytkuje podstawiony tabor tylko w ramach określonych przewozów.

5.4 Klient ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody (utrata i uszkodzenie) spowodowane w taborze oddanym do załadunku niezależnie od tego, czy szkody te zostały spowodowane z jego winy czy z winy osoby trzeciej działającej na jego zlecenie.

6. Załadunek i rozładunek

6.1 Nadawca jest zobowiązany do załadunku towaru, zaś odbiorca do jego rozładunku, o ile nie postanowiono inaczej.

6.2 Obowiązek załadunku i rozładunku przez klienta zgodnie z pkt. 6.1, obejmuje w transporcie kombinowanym również przeladunek intermodalnych jednostek transportowych na wagon lub z wagonu, o ile nie postanowiono inaczej.

6.3 Przy wyborze rodzaju wagonu, załadunku i rozładunku towaru oraz zwrocie wagonu lub intermodalnej jednostki transportowej stosuje się przepisy przewoźnika, z zastrzeżeniem obowiązujących przepisów ustawy lub odmiennej umowy. Na kliencie spoczywa w szczególności obowiązek zwrotu wagonów lub intermodalnych jednostek transportowych należycie oczyszczonych.

6.4 Nadawca nakłada plomby na wagony kryte, o ile przewidują to przepisy prawa krajowego lub zostało to uzgodnione między przewoźnikiem a nadawcą. Nadawca zobowiązany jest nałożyć plomby na kontenery wielkie, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe lub inne zamykane jednostki ładunkowe transportu kombinowanego, które przekazywane są do przewozu (w stanie ładownym). W określonych przypadkach można na mocy umowy

między przewoźnikiem a nadawcą zaniechać nałożenia plomb.

6.5 W kwestii terminu załadunku i rozładunku stosuje się przepisy przewoźnika, jeżeli nie postanowiono inaczej.

6.6 Klient jest zobowiązany do niezwłocznego oczyszczenia na własny koszt, zanieczyszczonych przez siebie: punktu ładunkowego i dróg dojazdowych.

7. Opakowanie

Jeżeli towar wymaga opakowania ze względu na swoje właściwości, nadawca obowiązany jest opakować towar w taki sposób, ażeby był on zabezpieczony przed całkowitą lub częściową utratą oraz przed uszkodzeniem w czasie przewozu, i tak aby nie powodował on zagrożenia dla osób, taboru lub innych towarów. Ponadto opakowanie powinno być zgodne z ewentualnymi przepisami szczegółowymi przewoźnika w zakresie opakowań.

8. Należności

8.1 Należności opłacane przez klienta obejmują:

a) przewoźne, to znaczy wszystkie należności z tytułu usługi przewozu lub usługi związanej bezpośrednio z przewozem, powstałe pomiędzy miejscem przyjęcia towaru a miejscem wydania;

b) opłaty dodatkowe, to znaczy należności z tytułu usług dodatkowych zrealizowanych przez przewoźnika;

c) opłaty celne, to znaczy cła, podatki oraz inne należności, pobrane przez władze celne i administracyjne;

d) pozostałe należności, obejmujące wydatki poniesione przez przewoźnika, których rozliczenie następuje na podstawie odpowiednich dokumentów.

Wykaz opłat oraz ich kody zamieszczone są w GVL-CIM.

8.2 W przypadku braku porozumień dotyczących obliczania należności, obowiązują cenniki, taryfy i warunki przewoźnika, który zgodnie z umową przewozu świadczy daną usługę

8.3 Podział należności przewozowych pomiędzy nadawcę a odbiorcę wynika z oświadczenia zamieszczonego w liście przewozowym, zgodnie z GLV-CIM. Umowa z klientem może przewidywać wyłączne stosowanie tych oświadczeń lub wprowadzać inne.

Przewoźnik może domagać się od klienta wpłacenia zaliczki na poczet przyszłych należności lub złożenia innych gwarancji.

8.4 W przypadku, gdy do obliczania należności wymagane jest przeliczenie waluty, stosuje się następujący przelicznik
- z dnia przyjęcia towaru dla należności obciążających nadawcę
- z dnia postawienia do dyspozycji towaru dla należności obciążających odbiorcę.

9. Terminy dostawy

9.1 Jeżeli termin dostawy został uzgodniony między nadawcą a przewoźnikiem, to nie stosuje się terminów dodatkowych przewidzianych w punkcie 9.2.

9.2 Dla przesyłek przewożonych:

- liniami o różnej szerokości toru,
- drogą morską lub śródlądowymi drogami wodnymi,
- drogą lądową, jeżeli nie istnieją połączenia kolejowe,

terminy dodatkowe w rozumieniu art. 16 CIM ustalane są na podstawie należycie ogłoszonych przepisów krajowych.

9.3 W przypadku okoliczności nadzwyczajnych, których skutkiem jest nietypowe spiętrzenie przewozów, trudności eksploatacyjne, długość terminów dodatkowych określa się

na podstawie należycie ogłoszonych komunikatów przewoźnika lub właściwych władz.

10. Dodatkowe zlecenia i instrukcje

10.1 Dodatkowe zlecenia nadawcy w sprawie zmiany umowy przewozu są dopuszczalne pod warunkiem zamieszczenia przez nadawcę w liście przewozowym oświadczenia o treści: „odbiorca nieuprawniony do dysponowania towarem”. Umowa z klientem może przewidywać inne oświadczenia.

10.2 Dodatkowe zlecenia klienta w sprawie zmiany umowy przewozu (art. 18 i 19 CIM) i instrukcje w przypadku zaistnienia przeszkód w przewozie i wydaniu (art. 20, 21 i 22 CIM) należy zredagować zgodnie z GLV-CIM oraz przekazywać w zwyczajowo przyjętej formie pisemnej (za pomocą listu, telefaksu, e-maila itd.).

Do dodatkowych zleceń lub instrukcji klient zobowiązany jest dołączyć wtórnik listu przewozowego. W przypadku przeszkód w przewozie wtórnik listu przewozowego dołącza się tylko wówczas, gdy klient dokonuje zmiany odbiorcy lub miejsca wydania towaru.

10.3 W celu przyspieszenia obiegu informacji klient powinien jednocześnie powiadomić przewoźnika i przewoźnika podwykonawcę.

10.4 W przypadku zmiany umowy przewozu, w wyniku której przewóz mający zakończyć się poza określonym obszarem celnym (np. Unii Europejskiej), kończy się wewnątrz tego obszaru lub odwrotnie, zmiana umowy może być dokonana tylko za uprzednią zgodą urzędu celnego wyjścia.

11. Przyjęcie i wydanie przesyłki

11.1 Dla przyjęcia towaru do przewozu i dla obsługi terminala, ew. punktu ładunkowego lub bocznic przy nadaniu obowiązują porozumienia, zawarte pomiędzy nadawcą i przewoźnikiem, który zgodnie z umową przewozu przyjmuje towar do przewozu. W pozostałych przypadkach przyjęcie towaru następuje na podstawie przepisów obowiązujących w miejscu przyjęcia towaru.

11.2 Dla wydania towaru i dla obsługi terminala ew. punktu ładunkowego lub bocznic przy odbiorze, obowiązują porozumienia, zawarte pomiędzy odbiorcą i przewoźnikiem, który zgodnie z umową przewozu wydaje towar. W pozostałych przypadkach wydanie towaru następuje na podstawie przepisów obowiązujących w miejscu wydania towaru.

12. Reklamacje

Reklamacje (art. 43 CIM) wymagają uzasadnienia. Należy załączyć dokumenty, które są niezbędne do uzasadnienia roszczenia, a w szczególności dokumenty potwierdzające wartość towaru.

13. Spory

W przypadku sporu strony umowy dążą do jego polubownego rozstrzygnięcia. W tym celu mogą one uzgodnić procedurę pojednawczą, mediacyjną lub arbitrażową, w szczególności tę, która jest przewidziana w tytule V konwencji COTIF.

14. Poufność

Jeżeli w trakcie negocjacji strona uzna, że przekazana informacja ma charakter poufny, to druga strona jest zobowiązana do jej nieupowszechniania lub do nie wykorzystywania jej w innych celach niż te, w których została ona przekazana, niezależnie od tego, czy umowa została zawarta czy nie.
