

Tarif 9100.00

Besondere Beförderungsbedingungen mit Preisen und Konditionen
für den Eisenbahngüterverkehr zwischen
Deutschland und der GUS
für Wagenladungen

Wagenladungstarif Deutschland – GUS (DGWT)

Gültig ab 01. Januar 2017

Dieser Tarif kann bezogen werden:

- im Internet

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

Herausgeber:

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. -

Inhaltsverzeichnis

Teil I

	Seite
Vorwort	7
Abschnitt 1 Besondere Beförderungsbedingungen CIM	8
Abschnitt 2 Allgemeine Tarifbestimmungen	17
§ 1 Geltungsbereich des Tarifs	17
§ 2 Beförderungswege	17
§ 3 Tarifwährung	17
§ 4 Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren	17
Abschnitt 3 Besondere Tarifbestimmungen	19
§ 5 Stoffe und Gegenstände der Anlage zum RID (Anhang C des COTIF)	19
§ 6 Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen	19
§ 7 Sendungen, die nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können	20
§ 8 Leichtverderbliche Güter	20
§ 9 Berechnung der Frachten für Sendungen in Wagen, die von den Kunden beigestellt werden	20
§ 10 Beförderungsentgelt für leere Wagen als Beförderungsmittel nach CUV	20
§ 11 Beförderung von Rohholz (NHM 4403)	20
§ 12 Kraftfahrzeuge	21

Teil II

Abschnitt 1 Gütereinteilung	23
------------------------------------	----

Teil III

Abschnitt 1 Zugelassene Grenzübergänge	25
Abschnitt 2 Übersichtskarte der Grenzübergänge	31

Abschnitt 3 Neuaufgabebahnhöfe	33
Abschnitt 4 Transitentfernungen	35
Abschnitt 5 Frachentafeln / Koeffiziententabellen PKP Cargo S.A.	37
Abschnitt 6 Nebengebührentarif	43

Anlage

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. Dieser Tarif regelt die Beförderung von Gütern in Wagenladungen zwischen Bahnhöfen in Deutschland und den Neuaufgabebahnhöfen in Polen (Teil III, Abschnitt 3) zur Neuaufgabe der Sendungen in die GUS, nach China, in die KDVR, die Mongolei und nach Vietnam und umgekehrt.

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

DB Cargo Deutschland AG

PKP Cargo S.A. (PKP)

3. „Beförderer“ im Sinne dieses Tarifes ist der vertragliche Beförderer und der aufeinander folgende Beförderer
4. Die Veröffentlichungen zu diesem Tarif erfolgen in Deutschland im „Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des Öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“.

Teil I

Abschnitt 1 Besondere Beförderungsbedingungen CIM

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“ (siehe Anlage zu diesem Tarif).
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 Daten gelten 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.

Durchführung der Beförderung

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 bis 3 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.
9. Bei der Beförderung der Sendungen erfolgt in beiden Richtungen bei Spurwechsel eine Umladung der Güter oder Umachung der Wagen.

Die Umladung der Güter erfolgt bei Beförderung über Polen

- in Richtung West - Ost auf den Grenzeingangsbahnhöfen der GUS
- in Richtung Ost - West auf den Grenzeingangsbahnhöfen Polens.

Abweichungen können mit den beteiligten Bahnen besonders vereinbart werden.

Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände

10. Für die Beförderung von **Gütern mit Lademaßüberschreitung und Gütern in umgeachsten Breitspurwagen** nach der GUS ist eine vorherige Zustimmung aller am anschließenden SMGS-Vertrag beteiligten Eisenbahnen erforderlich. Den Antrag zur Vereinbarung von Beförderungsbedingungen zur Durchführung der Transporte richtet der Absender spätestens 2 Monate vor Transportbeginn an den Versandbahnhof der DB Cargo Deutschland AG oder an die Niederlassung der DB Cargo Deutschland AG. Bei Sendungen mit Lademaßüberschreitung sind Ladeskizzen einzureichen. **Güter mit einer Stückmasse von mehr als 1,5 t** sind bei Beförderung in gedeckten Wagen nur in Wagen mit öffnungsfähigem Dach zugelassen. **Güter mit einer Stückmasse vor mehr als 60 t und Güter über 18 m Länge**, ausgenommen Eisenbahnschienen und Bewehrungsstahl für Stahlbeton, sowie **Güter auf Tiefladewagen** sind zur Beförderung nur nach vorheriger Zustimmung der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen zugelassen. Für die Beförderung von Wagenladungen ist für nachstehend genannte Güter eine **Verladebewilligung** erforderlich, die vom Absender beim Versandbahnhof der DB Cargo Deutschland AG beantragt wird:

1. Güter in Kühlwagen
2. Flüssiggase
3. Eisenbahn-Neubaufahrzeuge
4. Güter in umgeachsten Breitspurwagen
5. Güter, deren Beförderung über die Grenzübergänge Polen/Weißrussland, Polen/Ukraine, Polen/Russland nicht vorgesehen ist.

Die Nummer der Verladebewilligung wird vom Versandbahnhof in das Feld 7 des CIM-Frachtbriefes eingetragen.

11. **Gefährliche Güter** nach der GUS, nach China, der KDVR, der Mongolei und nach Vietnam werden zur Beförderung über die Strecken der PKP Cargo nur zugelassen, wenn sie außerdem den in der Anlage 2 des SMGS festgelegten Bedingungen entsprechen.*)
12. Für die Beförderung gefährlicher Güter aus der GUS in umgeachsten Kesselwagen ist für die deutsche Strecke bei Leitung über die Strecken der PKP Cargo eine besondere Vereinbarung erforderlich.

*) Auskünfte erteilen Ihnen gerne unsere Niederlassungen DB Cargo Deutschland AG.

13. **Temperaturempfindliche Güter** werden auf den Strecken mit Breitspur in Kühlmaschineneinheiten mit einer Lastgrenze von 200t befördert. Um eine Auslastung der Kühlmaschineneinheit zu gewährleisten, sind dem Umladebahnhof die Sendungen in 6 zweiachsigen Kühlwagen, 7-8 zweiachsigen Wagen oder 4 vierachsigen Wagen zuzuführen. Die Beförderung in Einzelwagen kann bei der Versandbahn beantragt werden.

Temperaturempfindliche Güter, die nicht in Kühl- bzw. Isothermwagen zur Beförderung verladen sind, werden in der Zeit vom 15. September bis 15. Mai zur Beförderung nur angenommen, wenn der Absender in Feld 21 „Bezeichnung des Gutes“ des CIM-Frachtbriefes folgenden Vermerk eingetragen hat:

„Frostbeständiges Gut – auf dem gesamten Beförderungsweg ist keine Wartung und Einhaltung bestimmter Temperaturen erforderlich.“

14. Für die **Beförderung von Sendungen nach China, der KDVR, der Mongolei und Vietnam** ist die vorherige Zustimmung aller am anschließenden SMGS-Vertrag beteiligten Eisenbahnen erforderlich. Dazu richtet der Absender bis zum 15. des Vormonats einen Antrag mit folgenden Angaben an die Niederlassung der DB Cargo Deutschland AG: Anschriften des Absenders und des Empfängers, Bestimmungsbahnhof, Bezeichnung des Gutes, Anzahl und Masse der Wagenladungen sowie den gewünschten Beförderungsweg. Die Zustimmung der Mongolischen Eisenbahnen (MTZ) oder der Chinesischen Eisenbahnen (KZD) und/oder der Koreanischen Eisenbahnen (ZC) und/oder der Vietnamesischen Eisenbahnen (DSVN) wird in das Feld 15 „Vermerke für den Empfänger“ des CIM-Frachtbriefes eingetragen.

Inhalt des Frachtbriefes

15. Für die Eintragungen der vereinbarten Sendungsdaten im CIM-Frachtbrief gilt Anlage 2 des „Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)“ (www.cit-rail.org).

16. Verkehrsspezifische Frachtbriefeintragungen

- 15.1. Für Sendungen mit **Endbestimmung** GUS, China, der KDVR, der Mongolei und Vietnam stellt der Absender den CIM-Frachtbrief nach dem polnischen Grenzübergangsbahnhof aus, in welchem die Sendungen mit SMGS-Frachtbrief von der Eisenbahn neu aufgegeben werden.

Die Neuaufgabebahnhöfe sind im Teil III Abschnitt 3 enthalten.

Der Absender trägt im CIM-Frachtbrief ein:

- im Feld 4 „Empfänger“: „Bahnhofsvorsteher“
- im Feld 10 „Ablieferungsort“: den zutreffenden Neuaufgabebahnhof
- im Feld 7 „Erklärungen des Absenders“:

„Weiterbeförderung nach“
(Name des endgültigen Bestimmungsbahnhofs
und der endgültigen Bestimmungsbahn)

„Endgültiger Empfänger“
(Name und Anschrift des endgültigen
Empfängers)

Bei Sendungen über Ukraine, Weißrussland und/oder Russland:

„Zahlung der Kosten über
(Name der Transitbahn)

ausgeführt“
(Name der Spediteur-Frachtzahler der Transitkosten
und sein Code)

Ist Feld 7 des CIM-Frachtbriefs für die Vermerke nicht ausreichend, kann, nach entsprechendem Hinweis dort, Feld 15 mitbenutzt werden.

Bei Sendungen, die an einen Spediteur im Neuaufgabebahnhof abgefertigt sind, entfällt der Eintrag „Bahnhofsvorsteher“ im Feld 4 des CIM-Frachtbriefs.

Bei der Beförderung von Sendungen in Wagen, die vom Absender mit Verschlüssen versehen sind, wird die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse (Name des Bahnhofs, Zeitpunkt der Anbringung der Verschlüsse oder Kontrollvermerk, abgekürzte Bezeichnung des Absenders ...) in das Feld 21 „Bezeichnung des Gutes“ des CIM-Frachtbriefs eingetragen.

Bei Gütern auf offenen Wagen ohne Decken oder mit nicht plombierten Decken wird im Feld 21 „Bezeichnung des Gutes“ auch angegeben

- die Stückzahl, sofern es nicht mehr als 100 Stück sind,
- der Vermerk „lose verladen“, sofern es mehr als 100 Stück sind.

Bei Sendungen gefährlicher Güter trägt der Absender im Feld 21 „Bezeichnung des Gutes“ des CIM-Frachtbriefs neben den nach dem RID geforderten Angaben auch die folgenden Bezeichnungen gemäß Anlage 2 SMGS ein: „Gut der Anlage 2 SMGS, Tabelle ..., lfd. Nr., Beklebezettel Nr. ...“ sowie die in den Tabellen, Spalte 9, vorgesehenen Vermerke *).

Für die Beförderung von Gütern, die in den Tabellen nicht genannt sind, sind die Vorschriften in § 4 der Anlage 2 SMGS maßgebend. Bei radioaktiven Stoffen sind die in Tabelle 10 der Anlage 2 SMGS aufgeführten zusätzlichen Angaben erforderlich.

Für Sendungen aus Deutschland, die an die Bahnhofsvorsteher der im Teil III Abschnitt 3 genannten Neuaufgabebahnhöfe zur Weiterbeförderung nach der GUS, China, der KDVR, der Mongolei oder Vietnam aufgeliefert wurden, übersendet der Neuaufgabebahnhof auf besonderen Antrag das SMGS-Originalfrachtbriefdoppel an den Absender. Dazu trägt der Absender im Feld 7 des CIM-Frachtbriefs „Rücksendung SMGS-Frachtbriefdoppel“ und seine Postanschrift ein.

- 15.2. Für Sendungen mit **Herkunft** aus der GUS, China, der KDVR, der Mongolei und Vietnam, die gemäß den Bestimmungen des SMGS bis zum polnischen Grenzeintrittsbahnhof befördert wurden, wird durch diesen Bahnhof ein CIM-Frachtbrief bis zum Bestimmungsbahnhof in Deutschland ausgestellt.

Im CIM-Frachtbrief gibt der Neuaufgabebahnhof im Feld 1 „Absender (Name und Anschrift)“ den Absender des Gutes nach dem ursprünglichen Frachtbrief und dessen Postanschrift sowie den ursprünglichen Versandbahnhof und das ursprüngliche Versandland an.

*) Auskunft erteilen Ihnen gerne unsere Niederlassungen DB Cargo Deutschland AG

- 15.3. Bei der Neuaufgabe wird in beiden Verkehrsrichtungen der zum ersten Frachtvertrag gehörende Frachtbrief jenem Frachtbrief beigegeben, mit dem die Sendung neu aufgegeben wird. Im CIM-Frachtbrief ist im Feld 9 „Beilagen“ und im SMGS-Frachtbrief in der Spalte 23 zu vermerken: „Frachtbrief Nr. ... vom ... (Datum) beigelegt.“

Muss ein Gut bei Umladung auf mehrere Wagen verteilt werden, ist der zum ersten Frachtvertrag gehörende Frachtbrief einem der Frachtbriefe des zweiten Frachtvertrages beigegeben. In den restlichen Frachtbriefen des zweiten Frachtvertrages ist im Feld 9 des CIM-Frachtbriefs zu vermerken: „Gehört zu SMGS-Frachtbrief Nr. ... vom ... (Datum)“ und in der Spalte 23 des SMGS-Frachtbriefs „Gehört zu CIM-Frachtbrief Nr. ... vom ... (Datum)“.

Sprachenregelung

16. 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 beigegeben, der die Verfügung/Weisung ausführen soll. Es sind lateinische Schriftzeichen zu verwenden.

Zahlung der Kosten

17. Für Sendungen mit **Endbestimmung** GUS gelten die folgenden Bestimmungen:

Die Kosten (Fracht, Nebengebühren und sonstige während der Beförderung erwachsene Kosten) bis zum polnischen Grenzaustrittspunkt sind vom Absender zu zahlen.

Ab diesem Grenzaustrittspunkt bis zum endgültigen Bestimmungsbahnhof in der GUS müssen die Kosten vom Empfänger auf dem endgültigen Bestimmungsbahnhof gezahlt werden. Bezüglich der Zahlung der Kosten für Sendungen im Transit durch die Ukraine, Weißrussland und/oder Russland siehe jedoch „Inhalt des Frachtbriefes, Ziffer 15.1.“.

18. Für Sendungen mit **Herkunft** aus der GUS gelten folgende Bestimmungen:

Die Kosten vom Versandbahnhof in der GUS bis zum polnischen Grenzeintrittspunkt sind vom Absender zu zahlen.

Ab diesem Grenzeintrittspunkt sind die Kosten vom Empfänger auf dem endgültigen Bestimmungsbahnhof zu zahlen. Zu diesen Kosten gehören auch die Gebühren für das Umladen bzw. das Umachsen und die Gebühr für das Neuausstellen von Frachtbriefen durch die Eisenbahn Frachtrechtwechsel.

19. Eine von Ziffer 1. und 2. abweichende Frachtzahlung für die polnischen Strecken kann mit der Bahn besonders vereinbart werden.
20. Im Feld 13 „Kommerzielle Bedingungen“ des CIM-Frachtbriefs ist „ZF ... (PKP) Kontrakt-Nr.“ und im Feld 20 „Zahlung der Kosten“ des CIM-Frachtbriefs „Franko Fracht einschließlich ... bis (deutsch/polnische Grenze)“ einzutragen.
21. Eine von Ziffer 1. und 2. abweichende Frachtzahlung für die Strecken der GUS kann besonders vereinbart werden.

22. Für Sendungen nach China, der KVDR, der Mongolei und Vietnam müssen die Kosten (Fracht, Nebengebühren und sonstige während der Beförderung erwachsende Kosten) bis zum polnischen Grenzaustrittspunkt vom Absender gezahlt werden.

Als Absender sind nur Spediteure zugelassen, die entsprechende Vereinbarungen zur Frachtzahlung ab den Neuaufgabebahnhöfen mit den beteiligten Transitbahnen abgeschlossen haben. Der Absender trägt in das Feld 15 „Vermerke für den Empfänger“ des CIM-Frachtbriefs „Frachtzahlung für ... (Name der Bahn) durch die Firma ... (Name des Spediteurs)“ ein.

Nachnahme, Barvorschuss, Wertangaben, Interesse an der Lieferung

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

Zustand, Verpackung und Kennzeichnung des Gutes

25. Bei Wagenladungen – ausgenommen lose verladene Güter – gibt der Absender je Wagen auf mindestens 10 Stücken, die in der Nähe der Türen zu verladen sind, in Übereinstimmung mit dem Frachtbrief deutlich und unauslöschlich an:

- Zeichen (Marken) und Nummern der Stücke,
- Versandbahnhof und Versandbahn,
- endgültiger Bestimmungsbahnhof und Bestimmungsbahn,
- Absender und endgültiger Empfänger.

26. Bei nicht symmetrischen Gütern, die das Lademaß überschreiten, bei Gütern mit einer Einzelmasse von mehr als 3 t, bei Ausrüstungen und Maschinen sowie in Kisten verpackten Gütern dieser Art, deren Höhe 1 m überschreitet, hat der Absender auf jedem Versandstück auf den beiden Seiten der Längsrichtung und der Querrichtung mit unabwaschbarer Farbe den Schwerpunkt mit dem Markierungszeichen ⊕ und die Bruttomasse jedes Stückes anzugeben.

27. Bei der Verpackung von Gütern mit einer Stückmasse von mehr als 500 kg und über 3 m Länge hat der Absender zu beachten, dass das Gut nach der Umladung in offenen Breitspurwagen weiterbefördert werden kann.

28. An Gütern, die das Lademaß überschreiten, hat der Absender an beiden Seiten der Längsrichtung rot umrandete Anschriften oder Tafeln mit folgendem Wortlaut anzubringen:

„Achtung! Gut mit Lademaßüberschreitung auf den Eisenbahnen“.

Diese Aufschrift ist in deutscher Sprache, bei Sendungen nach China der KDVR, der Mongolei und Vietnam in deutscher und russischer Sprache abzufassen.

Auflieferung und Verladung des Gutes

29. Im Verkehr nach der GUS, China, der KDVR, der Mongolei und Vietnam sind bahneigene Lademittel (Paletten) nicht zugelassen.

30. Private Lademittel begleiten die Sendung vom Versandbahnhof bis zum endgültigen Bestimmungsbahnhof.

Lieferfrist, Zuschlagfristen

31. 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.

Haftung

32. Bei der Beförderung der Güter nach diesem Tarif finden die Gründe für die Befreiung von der Haftung gemäß Artikel 23 der CIM Anwendung.
33. Haftung bei Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung der Sendungen
- 33.1. Die Haftung der PKP Cargo S.A. und der DB Cargo Deutschland AG bei Beförderung nach diesem Tarif richtet sich nach den Bestimmungen der CIM.
- Die Haftung beginnt im Verkehr Ost – West mit der Neuauflage der Sendung in einem der im Teil III, Abschnitt 3 genannten Neuauflagebahnhöfe.
- Sie endet im Verkehr West – Ost mit der Neuauflage der Sendung in einem der im Teil III, Abschnitt 3 genannten Neuauflagebahnhöfe durch Abfertigung des Gutes und des SMGS-Frachtbriefes nach der GUS, China, der KDVR, der Mongolei, und Vietnam.
- 33.2. Bei Entschädigungsanträgen nach CIM zu Sendungen, bei denen der Bahnhofsvorsteher Empfänger im CIM-Frachtbrief ist, ersetzt das Original des CIM-Frachtbriefes die Abtretungserklärung des Bahnhofsvorstehers an den Endempfänger (Empfänger aus dem anschließenden SMGS-Frachtvertrag). Voraussetzung ist, dass der Endempfänger das Original des CIM-Frachtbriefes (Beilage zum SMGS-Frachtbrief) angenommen hat.
- 33.3 Das vom Empfänger nach CIM-Frachtvertrag mit dem CIM-Frachtbrief angenommene Original des SMGS-Frachtbriefes ersetzt für Entschädigungsanträge bei den SMGS-Bahnen die Abtretungserklärung des Bahnhofsvorstehers aus dem SMGS-Frachtvertrag, wenn der Bahnhofsvorsteher im SMGS-Frachtbrief als Empfänger angegeben ist.

34. Für die Beförderung nach SMGS-Frachtvertrag auf den Strecken der GUS, Chinas, der KDVR, der Mongolei und Vietnams richten sich Haftung, Forderungsberechtigung, in Anspruch zu nehmende Eisenbahn und vorzulegende Unterlagen nach der SMGS.

Teil I

Abschnitt 2

Allgemeine Tarifbestimmungen

§ 1 – Geltungsbereich des Tarifs

Der Tarif gilt für Sendungen von Gütern, die als Wagenladungen mit Endbestimmung oder Herkunft GUS, China, der KDVR, der Mongolei und Vietnam aufgeliefert werden, zwischen den im Einheitlichen Entfernungsanzeiger für den internationalen Güterverkehr, Tarif Nr. 8700.00 (DIUM), zugelassenen Bahnhöfen der DB Cargo Deutschland AG und den Neuaufgabebahnhöfen in Polen und umgekehrt.

Der Tarif gilt nicht für:

- Sendungen in geschlossenen Zügen (Ganzzügen)
- beladene und leere Großcontainer, Wechselbehälter, Sattelanhänger (UTI)
- Zigaretten (NHM-Code 2402),
- Militärsendungen

§ 2 – Beförderungswege

1. Folgende Durchgangsländer sind zugelassen:

- Polen

Die Grenzübergänge enthält Teil III Abschnitt 1.

2. Der Absender schreibt den vorgesehenen Beförderungsweg im Feld 13 „Kommerzielle Bedingungen“ des CIM-Frachtbriefs vor. Wird der Beförderungsweg vom Absender nicht angegeben, so wählt die Eisenbahn den Beförderungsweg, der ihr am vorteilhaftesten erscheint.

§ 3 – Tarifwährung

Die in diesem Tarif vorgesehenen Frachten und Nebengebühren sind in Euro (EUR) ausgedrückt.

§ 4 – Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren

1. Die Berechnung der Frachten erfolgt getrennt für die deutschen und polnischen Strecken.

2. Soweit nicht anders festgesetzt ist, wird die Fracht für jeden Wagen getrennt berechnet.

3. Für die Berechnung der Frachten für Strecken der DB Cargo Deutschland AG gelten die Preise und Konditionen der DB Cargo Deutschland AG (PKL).

4. Die Berechnung der Frachten für polnischen Strecken erfolgt gemäß den folgenden Bestimmungen:

- a) Die Fracht wird berechnet, indem die zutreffende Grundfracht mit dem maßgebenden Koeffizienten für die Massestufe bzw. für den verwendeten Güterwagen multipliziert wird. Die Grundfrachten für eine Masse von 25 t und die dazu gehörigen Koeffiziententabellen enthält der Teil III, Abschnitt 5.

Grundlage hierfür sind:

- die Masse der Sendung
- die Tarifentfernung
- sonstige, im Tarif vorgesehene Bedingungen.

Die Mindestmasse beträgt:

- 15 t in Wagen mit 2 Achsen,
- 30 t in Wagen mit mehr als 2 Achsen.

- b) Soweit nicht anders bestimmt ist, umfasst die Masse einer Sendung alles, was zur Beförderung aufgeliefert wird (wirkliche Masse).
 - c) Die der Fachberechnung zu Grunde 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.
 - d) Wird das Gut bei Beförderung mit CIM/SMGS-Frachtbrief oder der Neuaufgabe SMGS/CIM
 - aus einer geringeren Anzahl der Wagen der Spurweite 1520 mm in eine größere Anzahl der Wagen der Spurweite 1435 mm umgeladen, so wird die Fracht für die Gesamtmasse der Sendung berechnet, wobei die in Ziffer 4.a) vorgesehenen Mindestmassen in Bezug auf die ursprünglichen Wagen entsprechend angewendet werden,
 - aus einer größeren Anzahl der Wagen der Spurweite 1520 mm in eine geringere Anzahl der Wagen der Spurweite 1435 mm umgeladen, so wird die Fracht für die Gesamtmasse der Sendung berechnet, wobei die in Ziffer 4.a) vorgesehenen Mindestmassen in Bezug auf die Wagen, in die das Gut umgeladen wurde, entsprechend angewendet werden.
 - e) Die Grundfrachten enthält der Teil III Abschnitt 5.
 - f) 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.
 - g) Die Nebengebühren werden nach dem Nebengebührentarif Teil III Abschnitt 6 berechnet. Die Nebengebühren, die nicht in diesem Nebengebührentarif enthalten sind, werden nach den nationalen Preissystemen der beteiligten Bahnen berechnet.
 - h) Die gemäß dieses Tarifs 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.
5. Die Transitentfernungen für die polnischen Strecken sind im Teil III Abschnitt 4 enthalten.

Teil I

Abschnitt 3

Besondere Tarifbestimmungen

§ 5 – Stoffe und Gegenstände der Anlage zum RID (Anhang C des COTIF)

Für die Beförderung von gefährlichen Gütern sind neben den Vorschriften der Anlage zum RID (Anhang C des COTIF) ab den Grenzeintrittspunkten der GUS auch die Vorschriften der Anlage 2 SMGS zu beachten.

Für die Frachtberechnung gelten die Allgemeinen Tarifbestimmungen.

1. Auf den polnischen Strecken werden die Frachten wie folgt erhöht:

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

1. explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
2. Gase
- 6.2 ansteckungsgefährliche und Ekel erregende Stoffe
7. radioaktive Stoffe;

b) 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 – Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen

1. Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen und zu folgenden NHM-Positionen gehören: 8601.., 8602.., 8603.., 8604.., 8605.. und 8606.. .

2. Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern werden zur Beförderung nur angenommen, wenn der Absender Drehgestelle bzw. Radsätze der anderen Spurweite gleichzeitig mit diesen Fahrzeugen aufliedert.

3. Die Frachten für die polnischen Strecken werden wie folgt berechnet.

a) Die Fracht für die Beförderung von Wagen und Schienefahrzeugen der NHM-Positionen 8604.., 8605.., 8606.. wird nach dem Frachtsatz 0,85 EUR je Achse und Tarifkilometer berechnet, ausgenommen Eisenbahngüterwagen (NHM 8606), für welche die Fracht nach den Bestimmungen des § 10, Ziffer 1 berechnet wird.

b) Die Fracht für die Beförderung von Lokomotiven und Triebwagen im nicht betriebsfähigen Zustand der NHM-Positionen 8601..., 8602... und 8603... wird nach dem Frachtsatz 20,37 EUR je Lokomotive oder Triebwagen und Tarifkilometer berechnet.

c) Für die von der Eisenbahn zur Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen, vorschriftsmäßig eingestellten Schutzwagen werden keine besonderen Gebühren berechnet.

- d) Werden die auf eigenen Rädern rollenden Eisenbahnfahrzeuge vom Absender beladen, so wird die Fracht nur für das verladene Gut nach § 4, Ziffer 3. berechnet, soweit die so berechnete Fracht nicht niedriger ist, als die nach § 6, Ziffer 3. b) berechnete Fracht.

§ 7 – Sendungen, die nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können

Für die Beförderung von Gütern, die wegen ihrer Länge bzw. Masse über mehrere zusammengekuppelte Wagen verladen werden müssen oder die Verwendung von Schutzwagen (Gegenstände von außergewöhnlicher Länge) erfordern oder deren Achslasten bzw. Gleisbelastung je Lfm über die für eine bestimmte Strecke zulässige Grenze hinausgehen (Schwertransporte) sowie bei Überschreiten des Lademaßes werden die Frachten gesondert vereinbart.

§ 8 – Leichtverderbliche Güter

Die Fracht für die Beförderung leichtverderblicher Güter in Kühlwageneinheiten bestehend aus mehreren Kühlwagen und einem Wagen mit Kühlaggregat wird für das in den Kühlwagen beförderte Gut gemäß Abschnitt 2 § 4 berechnet und getrennt für den Wagen mit Kühlaggregat nach dem Frachtsatz 0,41 EUR je Achse und Tarifkilometer berechnet.

§ 9 – 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. Die Fracht wird für die polnischen Strecken gemäß Abschnitt 2 § 4 berechnet und um 15 % gemindert.

§ 10 – Beförderungsentgelt für leere Wagen als Beförderungsmittel nach CUV

1. Die Frachten für die Beförderung leerer, vom Kunden gestellter Wagen als Beförderungsmittel nach NHM-Code 9921.00 und 9922.00 sowie 8606 sind für die Strecken der PKP Cargo S.A. dem Teil III, Abschnitt 5 zu entnehmen.
Für die Strecken der DB Cargo Deutschland AG gelten die Preise und Konditionen der DB Cargo Deutschland AG (PKL) in der jeweils gültigen Fassung.
3. 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.

§ 11 – Beförderung von Rohholz (NHM 4403)

Bei der Beförderung von Rohholz (NHM 4403) gelten auf polnischen Strecken folgende Frachtberechnungsmindestmassen (Ausnahme: Sendungen aus dem Anwendungsbereich des SMGS, die in der Durchfuhr durch Polen mit dem einheitlichen CIM/SMGS- Frachtbrief bzw. mit CIM-Frachtbrief nach der Umladung aus Wagen der Spurweite 1520 mm befördert werden):

- 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) außer 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) außer Drehgestell-Flachwagen der Gattung Sikkps (Wagen in Sonderbauart).

§ 12 – Kraftfahrzeuge

Die Frachten werden gesondert vereinbart.

Teil II

Abschnitt 1

Gütereinteilung

Güter, die nach den Bestimmungen dieses Tarifs zur Beförderung angenommen werden, sind in dem Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) aufgeführt und vom Absender im Feld 21 des CIM-Frachtbriefs „Zeichen (gegebenenfalls) / Anzahl / Art der Verpackung / Bezeichnung des Gutes“ einzutragen.

Teil III
Abschnitt 1
Zugelassene Grenzübergänge

Grenzübergänge	Verweisungszahl
1. Deutschland / Polen	
Grambow Gr. / Szczecin Gumience Gr.	1, 2, 3, 4, 5, 9
Küstrin-Kietz Gr. / Kostrzyn Gr.	1, 2, 3, 4, 6, 7
Frankfurt (Oder Gr. / Kunowice Gr.	1, 2, 3, 4, 6
Forst (Lausitz) Gr. / Zasieki Gr.	1, 2, 3, 4, 5
Horka Gr. / Bielawa Dolna Gr.	2, 3, 4, 6, 8

Verweisungszahl	Erklärungen
1	Geschlossen für Sendungen, die eine phytopathologische Untersuchung bei der Einfuhr nach Polen oder bei der Durchfuhr durch Polen erfordern.
2	Geschlossen für Sendungen lebender Tiere.
3	Geschlossen für Sendungen, die eine tierärztliche Untersuchung erfordern.
4	Für Sendungen mit Stoffen und Gegenständen der Klasse 7, ausgenommen freigestellte Versandstücke der UM-Nummern 2908 bis 2911, ist vor der Einfuhr nach Deutschland oder vor der Durchfuhr durch Deutschland eine Genehmigung*) einzuholen.
5	Geschlossen für Sendungen von gefährlichen Abfällen gemäß dem Basler Abkommen (Ein-, Aus- und Durchfuhr).
6	Für Sendungen von gefährlichen Abfällen gemäß dem Basler Abkommen ist vorgängig eine schriftliche Genehmigung**) einzuholen.
7	Nur für Sendungen geöffnet, die als geschlossener Zug (Ganzzug) zur Beförderung aufgeliefert werden.
8	Bis auf Weiteres nicht zugelassen.
9	Nur geöffnet für Sendungen, die als geschlossener Zug (Ganzzug) zur Beförderung aufgeliefert werden sowie für geschlossene Leerwagenzüge.

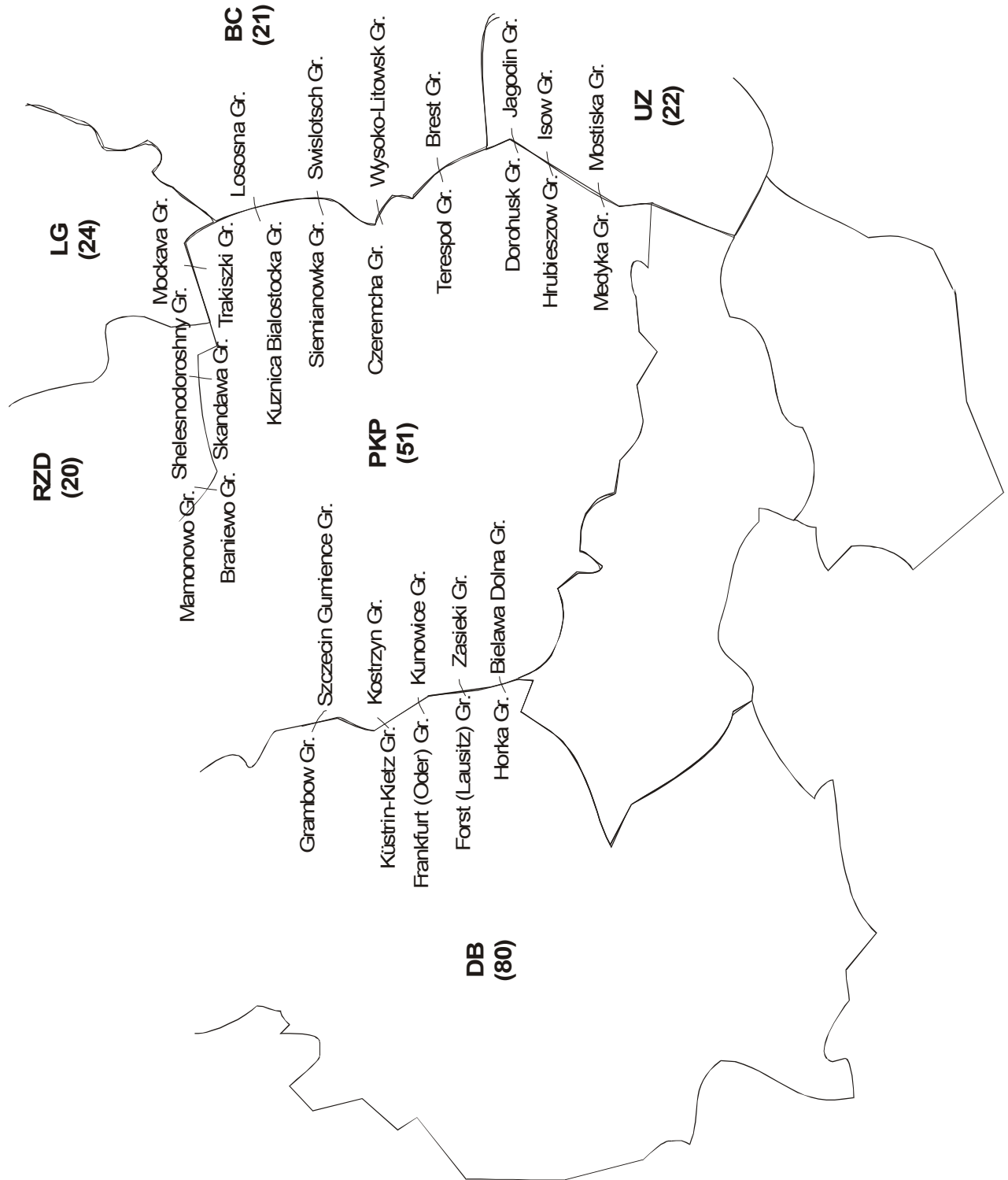
*) Die Genehmigungsgesuche sind an folgende Anschrift zu richten: Nuklear Cargo + Service GmbH
Rodenbacher Chaussee 6
D-63457 Hanau
Tel.: +49 (0)6181 501-0
Fax: +49 (0)6181 57 3692

***) Die Genehmigungsgesuche sind an folgende Anschrift zu richten: Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
ul. Wawelska 52&54
PL 00-922 Warszawa

Grenzübergänge	Verweisungszahl
2. Polen / GUS	
Braniewo Gr. / Mamonovo Gr.	19, 27, 38
Skandawa Gr. / Shelesnodoroshny Gr.	14, 16, 17, 19, 27, 33, 38, 57
Kuznica Bialostocka Gr. / Bruzgi Gr.	14, 16, 19, 38, 57, 71
Siemianowka Gr. / Swislotsch Gr.	14, 16, 19, 34, 38, 71
Terespol Gr. / Brest Gr.	34
Dorohusk Gr. / Jagodin Gr.	8, 19, 34, 38, xx, 18
Medyka Gr. / Mostiska Gr.	7, 15, 19, yy

Verweisungszahl	Erklärungen
7	Geschlossen für Sendungen, die eine phytopathologische Untersuchung erfordern.
8	Geschlossen für Sendungen lebender Tiere.
14	Geschlossen für Sendungen von gefährlichen Abfällen gemäß dem Basler Abkommen.
15	Die Umachsung der Wagen mit Spurweite 1520 mm erfolgt auf Bahnhöfen beider Bahnen.
16	Die Umladung erfolgt auf Bahnhöfen der Eisenbahnen der Spurweite 1520 mm.
17	Geschlossen für Sendungen im Transit über Polen, für die eine phytopathologische Untersuchung erforderlich ist.
18	Geöffnet für Sendungen von gefährlichen Abfällen gemäß dem Basler Abkommen in der Ost-West-Richtung, geschlossen für Sendungen von gefährlichen Abfällen gemäß dem Basler Abkommen in der West-Ost-Richtung.
19	Geschlossen für Sendungen, die eine tierärztliche Untersuchung erfordern.
27	Geschlossen für Sendungen mit einer Stückmasse von mehr als 1,5 t in gedeckten Wagen.
33	LÜ-Sendungen und schwere Güter mit einer Stückmasse bis 40,0 t im Verkehr nach Russland. Die Umladung erfolgt.
34	Die Umachsung 1520/1435 mm erfolgt auf Bahnhöfen der BC bzw. RZD oder UZ.
38	Die Umladung erfolgt bei der PKP durch Fremdfirmen, wobei die Zustimmung der Firmen erforderlich ist.
57	Geöffnet für Güter der Anlage zum RID (Anhang C des COTIF) / Anlage 2 SMGS nach Zustimmung der beteiligten Bahnen.
71	Die Bahnhöfe Bruzgi und Brest sind für Sendungen mit einer Stückmasse über 3.000 kg, die in gedeckten Wagen befördert werden, geschlossen.
xx	Geschlossen für Sendungen mit einer Stückmasse von mehr als 2,5 t in gedeckten Wagen (West-Ost-Richtung) sowie für Sendungen mit einer Stückmasse von mehr als 1,5 t in gedeckten Wagen (Ost-West-Richtung).
yy	Geschlossen für Sendungen mit einer Stückmasse von mehr als 2,5 t in gedeckten Wagen mit nicht öffnungsfähigem Dach (West-Ost) und geschlossen für Sendungen mit einer Stückmasse von mehr als 1,5 t in gedeckten Wagen (Ost-West-Richtung).

Teil III Abschnitt 2 Übersichtskarte der Grenzübergänge



Teil III
Abschnitt 3
Neuaufgabebahnhöfe

Neuaufgabebahnhof	Code der Bahn	Code des Bahnhofs	Grenzübergang
Im Verkehr über die PKP			
Braniewo	51	01125 4	Braniewo / Mamonowo
Korsze	51	01000 9	Skandawa / Shelesnodoroshy
Kuznica Bialostocka	51	02500 7	Kuznica Bialostocka / Bruzgi
Siemianowka	51	02560 1	Siemianowka / Swislotsch
Malaszewicze	51	04060 0	Terespol / Brest
Malaszewicze B	51	04061 8	
Dorohusk	51	05110 2	Dorohusk / Jagodin
Medyka	51	08450 9	Medyka / Mostiska
Medyka B	51	08451 7	
Medyka C	51	08452 5	
Medyka D	51	08454 1	

Teil III
Abschnitt 4
Transitentfernungen PKP
(km)

zwischen		80	80	80	80	80
und		-681	-666	-687	-690	-696
		51	51	51	51	51
		Grambow Gr.	Szczecin Gumience Gr.	Küstrin-Kietz Gr.	Frankfort/Oder Gr.	Kunowice Gr.
		Forst (Lausitz) Gr.	Zasieki Gr.	Horka Gr.	Bielawa Dolna Gr.	
Braniewo Gr.	51	456	459	506	601	610
Mamonowo Gr.	20					
Skandawa Gr.	51	571	559	576	627	636
Shelesnodoroshny Gr.	20					
Kuznica Bialostocka Gr.	51	777	744	728	772	770
Bruzgi Gr.	21					
Siemianowka Gr.	51	780	747	731	775	773
Swislotsch Gr.	21					
Terespol Gr.	51	729	696	680	724	716
Brest Gr.	21					
Dorohusk Gr.	51	796	763	747	763	752
Jagodin Gr.	22					
Medyka Gr.	51	868	777	760	706	669
Mostiska Gr.	22					

Teil III
Abschnitt 5

Frachtentafeln / Koeffiziententabellen PKP Cargo S.A.

Teil III - Abschnitt 5

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

Entfernungen in km bis	EUR	Entfernungen in km bis	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		

Teil III - Abschnitt 5

Koeffizienten

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-osiowego ¹⁾		mehr als 2 Achsen ²⁾ więcej niż 2-osiowego 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.

1) Mindestmasse 15 t

2) Mindestmasse 30 t

Teil III – Abschnitt 5
Frachttabelle PKP Cargo S.A. für leere, vom Kunden gestellte Wagen*

Tarifent- fernung	Wagen		Tarifent- fernung	Wagen	
	mit 2 Achsen	mit 3 oder 4 Achsen		mit 2 Achsen	mit 3 oder 4 Achsen
	EUR			EUR	
			350	481,76	686,13
			360	494,58	704,18
30	158,06	225,31	370	508,19	723,56
40	165,12	234,99	380	521,54	742,65
50	170,88	243,37	390	534,09	760,45
60	180,56	257,23	400	544,30	774,84
70	189,20	269,54	420	569,16	810,69
80	197,31	280,78	440	591,40	842,35
90	205,16	292,04	460	612,86	872,71
100	212,23	302,24	480	636,42	906,20
110	222,96	317,43	500	657,60	936,30
120	231,85	330,25	520	679,07	966,91
130	240,23	342,02	540	702,36	1 000,15
140	250,17	356,15	560	724,33	1 031,29
150	258,28	367,67	580	746,32	1 062,69
160	269,27	383,63	600	769,08	1 095,14
170	280,27	399,33	620	790,55	1 125,50
180	291,77	415,29	640	812,78	1 157,43
190	303,82	432,56	660	834,77	1 188,56
200	314,80	448,27	680	857,80	1 221,53
210	325,79	463,96	700	878,99	1 251,37
220	336,53	479,40	720	899,40	1 280,94
230	349,08	496,93	740	921,12	1 311,56
240	359,55	511,85	760	943,89	1 344,00
250	371,32	528,60	780	965,61	1 375,14
260	382,58	544,82	800	987,59	1 406,02
270	393,31	560,00	850	1 046,99	1 490,80
280	404,30	575,70	900	1 100,63	1 567,22
290	415,81	592,19	950	1 156,38	1 646,51
300	426,80	607,62	1000	1 211,85	1 725,53
310	437,01	622,28	1050	1 267,33	1 804,56
320	448,27	638,24	1100	1 323,06	1 883,85
330	459,77	654,73	1150	1 378,55	1 963,14
340	470,51	670,17	1200	1 433,75	2 041,38

*Bei der Frachtberechnung für leere vom Kunden gestellte Wagen mit mehr als 4 Achsen gelten folgende Koeffizienten:

- 1) 1,50 – Wagen mit mehr als 4 Achsen bis einschließlich 12 Achsen
- 2) 4,00 – Wagen mit mehr als 12 Achsen bis einschließlich 20 Achsen
- 3) 6,00 – Wagen mit mehr als 20 Achsen

Teil III Abschnitt 6 Nebengebührentarif

Die in diesem Tarif nicht aufgeführten Nebengebühren und örtlichen Gebühren werden nach den jeweiligen nationalen Preissystemen berechnet.

Kennzahl	Bezeichnung der Nebengebühren	Berechnungs- einheit	Betrag EUR
12	Gebühr für den Achswechsel (Auswechseln der Radsätze) für beladene Wagen	je Achse	43,38
17	Gebühr für das Umladen oder Umfüllen von Gütern von Wagen in Wagen unterschiedlicher Spurweite 1) für lose verladene Güter 2) für Güter auf Paletten und Güter in Ladeeinheiten 3) für verpackte Güter und Einzelstücke 4) für sonstige Güter	je 100 kg je 100 kg je 100 kg nach Vereinbarung	0,81 0,81 0,81
46	Gebühr für die Erfüllung der dem Beförderer obliegenden Zollformalitäten 1) Gebühr für die Erstellung der summarischen Eingangsanmeldung durch PKP CARGO S.A.; 2) Gebühr für die Erstellung der summarischen Ausgangsanmeldung durch PKP CARGO S.A.;	je Anmeldung je Anmeldung	7,50 7,50
81	Gebühr für die Neuausstellung von Beförderungsdokumenten durch den Beförderer bei Frachtrechtwechsel (in beiden Verkehrsrichtungen)	je Frachtbrief	15,33



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 Entladefristen nichts anderes vereinbart ist, gelten die Vorschriften des Beförderers.

6.6 Die Ladestelle und die Zufahrtswege sind, soweit diese durch den Kunden verunreinigt wurden, von ihm unverzüglich auf eigene Kosten zu reinigen.

7 Verpackung

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

8 Kosten

8.1 Die vom Kunden zu zahlenden Kosten umfassen:

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

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

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

8.3 Wer welche Kosten übernimmt, wird durch einen Vermerk im Frachtbrief gemäss GLV-CIM bestimmt. Das Kundenabkommen kann die ausschliessliche Verwendung dieser Vermerke oder andere Vermerke vorsehen.

Der Beförderer kann vom Kunden Vorauszahlung der Kosten oder sonstige Sicherheiten verlangen.

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

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

9 Lieferfristen

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

9.2 Für Sendungen, die

- a) über Linien mit unterschiedlicher Spurweite,
- b) zur See oder auf Binnengewässern,
- c) auf einer Strasse, wenn keine Schienenverbindung besteht,

befördert werden, wird die Dauer der Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen gemäss Artikel 16 CIM nach den vor Ort geltenden, ordnungsgemäss veröffentlichten Vorschriften festgelegt.

9.3 Im Fall von aussergewöhnlichen Umständen, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben, regelt sich die

Dauer der Zuschlagsfristen nach den ordnungsgemäss veröffentlichten Mitteilungen des Beförderers oder dessen zuständigen Behörden.

10 Nachträgliche Verfügungen und Anweisungen

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

10.2 Verfügungen des Kunden (Artikel 18 und 19 CIM) und Anweisungen bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen (Artikel 20, 21 und 22 CIM) sind gemäss 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.

* * * * *