

**BESONDERE BEFÖRDERUNGSBEDINGUNGEN
mit Preisen und Konditionen für den
schwedisch – ungarischen
Eisenbahn-Güterverkehr**

(SUGT)

EISENBAHN-GÜTERTARIF 9624.00

Gültig ab 01.01.2010

Neuausgabe

Teil I**Vorwort**

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

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

MÁV Cargo ZRt. (MÁV Cargo) - 2155

Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. (GYSEV) - 0043

Rail Cargo Austria AG (RCA) - 2181

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. (ZSSK CARGO) - 2156

ČD Cargo a.s. (ČDC) - 2154

DB SCHENKER Schenker Railion Deutschland AG (DB SCHENKER Schenker) - 2180

PKP Cargo SA (PKP Cargo) -2151

Green Cargo AB (GC) - 2174

Sie vertreten zugleich die an ihren nationalen Tarifen beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen.

2. „Beförderer“ im Sinne dieses Tarifs ist der vertragliche Beförderer und der aufeinanderfolgende Beförderer.
3. Veröffentlichungen zu dieser Tarif werden von jedem Beförderer nach den in den jeweiligen Ländern gültigen Bestimmungen durchgeführt.

Die Veröffentlichungen zu diesem Tarif erfolgen

- in Schweden über die öffentliche Website der Green Cargo (www.greencargo.com)

- in Ungarn über die öffentliche Website der MÁV Cargo (www.mavcargo.hu)

- in Deutschland im „Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr der Eisenbahnen des Öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“

- in Österreich im „Anzeigenblatt für Verkehr“

In Ungarn steht der Tarif durch MÁV Cargo zur Verfügung.

In Schweden stehen die Bestimmungen des Tarifs auf der öffentlichen Website der Green Cargo zur Verfügung.

In Deutschland kann der Tarif im Internet eingesehen werden unter:

http://www.rail.dbschenker.de/site/railion/de/service/internationale_tarife/internationale_tarife.html

In Österreich kann der Tarif im Internet eingesehen werden unter: www.railcargo.at
(Kundenservice)

4. Der Tarif wird in deutscher und slowakischer Sprache herausgegeben.
5. Änderungen der in diesem Tarif enthaltenen Frachten und Frachtsätze durch Kursschwankungen sowie die Berichtigung offensichtlicher Fehler gelten nicht als Tariferhöhungen.

Besondere Beförderungsbedingungen zur COTIF

Vertragsgrundlagen, Aufeinanderfolgende Frachtführerschaft

1. Vertragsgrundlagen für den Beförderungsvertrag sind die „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) – Anhang B zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“, sowie die Bestimmungen dieses Tarifs.
2. Ergänzend gelten die „Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr – ABB CIM“ (siehe Anhang dieses Tarifs).
3. Sofern die in Ziffer 1.1 und 1.2 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 „Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV) – Anhang D zum COTIF“ sofern keine abweichenden vertraglichen Vereinbarungen (insbesondere der „Allgemeiner 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 oben entsprechend.
5. Abweichende und ergänzende Vereinbarungen zu diesem Tarif und den in Ziff. 1 bis 4 genannten Bedingungen, können für die Güterbeförderung und für die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel ,insbesondere in den Kundenabkommen getroffen werden.
6. Leere Güterwagen, die als Beförderungsmittel befördert werden sollen, sind mit einem CUV-Wagenbrief nach Muster der Anlage 3 a des „Handbuch 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 Art. 8 CIM.
7. Für das Ausfüllen des CIM-Frachtbriefs mit den gemäss Vereinbarung einzutragenden Daten gelten die Bestimmungen der Anlage 2 des „Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)“.
8. Die Beförderung der Güter und leeren Güterwagen erfolgt in aufeinanderfolgender Frachtführerschaft (gemeinsame Beförderung). Vertraglicher Beförderer im Sinne des Art. 3 CIM ist der erste Beförderer, sofern im Kundenabkommen nicht anders geregelt wurde. Der Ort der Übernahme durch die jeweiligen aufeinanderfolgenden Beförderer ergibt sich aus den Angaben zum jeweils vereinbarten Beförderungsweg (siehe Abschnitt 3.2 des Tarifs).
9. Für die Rückgabe ungereinigter, leerer Umschliessungsmittel, wie insbesondere Kesselwagen und Tankcontainer, die Rückstände gefährlicher Güter enthalten, sind die Bestimmungen gemäss Ziffer 15 GLV-CIM zu beachten.

Sprachenregelung

10. Frachteintragungen des Absenders im CIM-Frachtbrief bzw. im CUV-Wagenbrief sind in deutscher Sprache und – wenn vereinbart oder für das Versandland vorgeschrieben - zusätzlich in einer der amtlichen Landessprache des ersten Beförderers abzufassen: Zur Nachträglichen Verfügungen und Weisungen bei Ablieferungs-/ oder 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 (zu Ziff. 4 ABB CIM)

11. Die Angabe einer Nachnahme im CIM-Frachtbrief bzw. im CUV-Wagenbrief ist nicht zugelassen.
12. Die Wertangabe für das Gut (Art. 34 CIM) oder die Angabe des Interesses an der Lieferung im CIM-Frachtbrief bzw. im CUV-Wagenbrief ist nicht zugelassen.

Verladerichtlinien

13. Bei der Beladung und Sicherung des Gutes gelten die Vorschriften des Beförderers, insbesondere die UIC-Verladerichtlinien.

Kosten, Zahlungsvermerke

14. Wenn in dem Kundenabkommen keine andere Vereinbarung besteht, zählen zur Fracht nur die Kosten der direkt mit der Beförderung im Zusammenhang stehenden Leistungen, die , im Teil A des „Verzeichnis der Kosten“ aufgeführt sind. (siehe Anlage 3 des GLV-CIM für den CIM-Beförderungsvertrag bzw. Anlage 2 des GLW-CUV für die Beförderung eines leeren Güterwagens als Beförderungsmittel)
15. Für die vom Absender bzw. vom Empfänger im CIM-Beförderungsvertrag zu zahlenden Kosten sind ausschließlich die folgenden Zahlungsvermerke zugelassen: Franco Fracht, ggf. bis X, Franco Fracht einschließlich ... (Bezeichnung der Nebengebühren, Zölle und sonstigen Kosten), ggf. bis X (X bezeichnet einen Tarifschnittpunkt gemäß Ziffer 16 unten), EXW, DAF, DDP. Zur Bedeutung der Zahlungsvermerke siehe Ziffer 5.2 GLV-CIM.
16. Für die Leerwagenbeförderung nach CUV gelten die Bestimmungen des GLW-CUV. Bei der Beförderung von leeren Wagen als Beförderungsmittel ist der Zahlungsvermerk „EXW“ zugelassen, wenn dem Leetransport ein Lastlauf vorangegangen ist oder nachfolgt.
17. Frachtüberweisung („EXW“ im CIM-Frachtbrief) ist nur zulässig, wenn dies im Kundenabkommen vereinbart wird.
18. Die Übernahme von Kosten für eine Teilstrecke (Zahlungsvermerk DAF) ist nur bis zu einem Tarifschnittpunkt im Rahmen der in den Frachtsatzzeigern bzw. Frachtentafeln vorgesehenen Schnittfrachtsätzen bzw. Schnittfrachten zugelassen.
19. Das Fehlen eines Zahlungsvermerkes im Feld 20 des CIM-Frachtbriefs bzw. CUV-Wagenbriefs bedeutet, dass die Kosten vom Absender getragen werden (Zahlungsvermerk DDP).

Lieferfrist, Zuschlagfristen (Zu Ziff. 9.1 und 9.2 ABB CIM)

20. Für die Güterbeförderung als Beförderungsmittel gelten folgende Lieferfristregelungen: Die Lieferfrist beträgt 12 Stunden Abfertigungsfrist zuzüglich einer Beförderungsfrist von 24 Stunden je angefangene 400 km gemäß dem Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr DIUM der UIC (Tfv. Nr. 8700).
21. 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. Die übrigen Zuschlagfristen sind in den Bedingungen/Tarifen/Preislisten der beteiligten Beförderer enthalten.
 - Die Zuschlagfrist für die Fahrstrecken Trelleborg – Saßnitz bzw. Ystad – Swinoujście beträgt 24 Stunden.
 - 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 (Zu Ziff. 11.1 und 11.2 ABB CIM)

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

Be- und Entladefristen

23. Wenn **schriftlich** nichts anderes vereinbart wird, gilt Ziff. 6.5 ABB CIM. Die Be- und Entladefristen ruhen, wenn nicht schriftlich anderes vereinbart worden ist, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen.

Beförderung von Gütern laut RID (Anhang C der COTIF) auf den Fahrstrecken Trelleborg – Sassnitz bzw. Ystad – Swinoujście

24. Zusätzlich zu den Vorschriften des RID gelten für die Beförderung dieser Sendungen folgende Bestimmungen:
 1. Zur Beförderung zugelassen sind vorbehaltlich der Ausnahmen unter nachstehender Ziffer 2
 - gefährliche Güter in Eisenbahnkesselwagen und Tankcontainern sowie
 - verpackte gefährliche Güter in Eisenbahngüterwagen und Frachtcontainern.
 2. Von der Beförderung ausgeschlossen sind Eisenbahnkesselwagen mit Tanks sowie Tankcontainer gemäß Absatz 6.8.2.1.14a) in Verbindung mit Absatz 6.8.2.2.6 des Kapitels 6.8 RID.
 3. Die Güterwagen müssen mit den erforderlichen Befestigungspunkten, Ösen usw. zum seesicheren Laschen ausgerüstet sein. Die Container müssen gegenüber den Beanspruchungen des Seeverkehrs ausreichend sicher auf den Güterwagen befestigt sein.
 4. Die entsprechenden Angaben des RID müssen in deutscher Sprache im Frachtbrief eingetragen sein.
 5. Für jede Ladeinheit (CTU) mit gefährlichen Gütern muss ein Container/Fahrzeug-Packzertifikat ausgestellt werden. Das CTU-Packzertifikat muss den Richtlinien der IMO/LO/UN ECE entsprechen.

6. Der Absender hat im Frachtbrief neben den nach dem RID vorgeschriebenen Angaben zusätzlich die EmS-Nummer und – sofern zutreffend – die Eigenschaft des Gutes „MARINE POLLUTANT“ anzugeben.
7. Bei Ausfall von Fährfahrten, die für die Trajektierung von gefährlichen Gütern zugelassen sind, sowie bei Ausfall der erforderlichen Sicherheitseinrichtungen der Fährschiffe, besteht kein Anspruch auf Trajektierung.]

2 Tarifbestimmungen

2.1 Geltungsbereich des Tarifs

- 1 Abgesehen von den Ausnahmen in nachstehender Ziffer 3 gilt dieser Tarif für Sendungen von Gütern, aufgeführt im „**Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC**“, die in den internationalen Verbindungen zwischen in Schweden und in Ungarn gelegenen Bahnhöfen, enthalten in den DIUM SE und HU, als Wagenladung aufgeliefert werden und für welche die ausschließliche Verwendung eines Güterwagens vom Absender beantragt worden oder nach den für den Versandbahnhof geltenden Gesetzen und Vorschriften vorgeschrieben ist.
Der Tarif gilt auch für Sendungen im Transitverkehr über Ungarn hinaus, wenn sie über die in diesem Tarif aufgenommenen Beförderungswege geleitet werden.
- 2 Darüber hinaus gilt dieser Tarif auch für die Beförderung von leeren Güterwagen als Beförderungsmittel gemäss den einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (Anhang D der COTIF) und den Bestimmungen des Abschnitts 2.6, Ziffer 2
- 3 Dieser Tarif **gilt nicht** für
 - Sendungen, für die der Absender im Frachtbrief einen anderen als in diesem Tarif vorgesehenen Leitungsweg oder die Anwendung eines anderen Tarifes vorgeschrieben hat;
 - nur eine Teilstrecke des tarifmässigen Beförderungsweges;
 - die im RID (Anhang C zur COTIF) unter den Klassen 1.und 7 aufgeführten Stoffe und Gegenstände;
 - Voll- und Leertransporte von Intermodalen Transporteinheiten
 - Leichen;
 - lebende Tiere
 - Zigarren (einschließlich Stumpen), Zigarillos und Zigaretten, NHM 2402
 - Sendungen in geschlossenen Zügen (Ganzzügen)

Der Tarif kann **speziell im Kundenabkommen** mit den beteiligten Beförderern vereinbart werden und gilt mit besonderen Bedingungen, entsprechend den Geschäftsbedingungen/Tarifen/ Preislisten der jeweiligen Beförderer, auf Anfrage für:

- Sendungen mit Stoffen und Gegenständen die dem RID (Anhang C der COTIF) unterstehen (Ausnahmen siehe vorstehender Ziffer 3)
- Sendungen, die wegen ihrer Länge auf zwei oder mehr Wagen verladen sind;
- Güter, deren Beförderung wegen ihres Umfangs, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder die Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Beförderer besondere Schwierigkeiten verursacht;
- Sendungen mit Überschreitung des internationalen Lademaßes;
- Sendungen auf Tiefladewagen, Doppelstockwagen und Wagen mit mehr als 4 Achsen;
- Sendungen, bei denen die Verwendung eines Schutz- oder Zwischenwagens notwendig ist;
- leere Doppelstockwagen;
- Sendungen mit NHM-Code 992110 - 992140 und 992210 - 992240 sowie Schienenfahrzeuge auf eigenen Rädern gemäss NHM 8601 – 8606.

- 4 Der Tarif gilt für die unter Ziffer 1 und 4 genannten Sendungen auch, wenn sie gemäss den Vorschriften des Abschnitts 2.7 (Neuauflieferung) neu aufgegeben werden.

2.2 Beförderungswege

Die Sendungen werden über die in diesem Tarif vorgesehenen Beförderungswege (Abschnitt 3.2) geführt.

Wird der Beförderungsweg vom Absender nicht angegeben, so wählt der Beförderer den Beförderungsweg, der ihm für den Absender am vorteilhaftesten erscheint.

2.3 Tarifwährung

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

2.4 Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren

1. Die Fracht wird für jede Wagenladung gesondert berechnet. Dabei bilden die mit einem Frachtbrief aufgelieferten Güter jeweils eine Sendung.
Für Sendungen in Ganzzügen und Wagengruppen gelten die nationalen Bestimmungen des jeweiligen Beförderers.
2. Die Fracht wird für jeden Frachtberechnungsabschnitt getrennt berechnet.
3. Die Frachtberechnung ist abhängig von
 - der Art des gestellten Wagens
 - dem vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg
 - der Masse der Sendung
 - der Gutart
 - der Tarifentfernung
 - dem Wagenhalter
4. Bestimmungen für GC, DB SCHENKER, PKP Cargo, ČDC, ŽSSK CARGO, RCA Cargo und MÁV Cargo (Transit)
 - 4.1 Berechnungseinheit zur Bildung der Wagenfracht ist der Wagen.
 - 4.2 Für Sendungen in **2-achsigen Wagen, die durch den Beförderer gestellt werden**, sind die Wagenfrachten in den Frachttafeln (Abschnitt 4.1 – 4.4) dargestellt.
 - 4.3 Für Sendungen in **3- und 4-achsigen Wagen, die durch den Beförderer gestellt werden**, ergeben sich die Wagenfrachten durch Multiplikation der Wagenfrachten nach Ziffer 4.2 mit dem Koeffizient **2,0**. Bei **PKP Cargo S. A.** gilt der Koeffizient **1,9**.

5. Bestimmungen für die MÁV Cargo bei Ein- oder Ausfuhr
- 5.1 Die Frachtberechnung für **Sendungen in Wagen, die durch den Beförderer gestellt werden** erfolgt aufgrund der Frachtsatztafeln für die Strecken der MAV Cargo (Abschnitt 4.4). Dabei gelten die nachstehend aufgeführten Frachtberechnungsmindestmassen.

| Auf | Bei Anwendung der Frachtsätze der | | | | | |
|--|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|------|
| | 5 t | 10 t | 15 t | 20 t | 25 t | 30 t |
| | Massenklassen | | | | | |
| | Kg | | | | | |
| MÁV CARGO AG (Im ungarischen Frachtberechnungsabschnitt) | | | | | | |
| a) für Wagen der Beförderer mit 2 und 3 Achsen | - | 10.000 | 15.000 | 20.000 | 25.000 | - |
| b) für Wagen der Beförderer mit mehr als 3 Achsen (aber mind. 5000 kg pro Achse) | - | - | - | 20.000 | 25.000 | - |
| c) für alle durch Kunden beigestellte Wagen | - | 10.000 | 15.000 | 20.000 | 25.000 | - |

5.2 Die der Frachtberechnung zugrunde zu legende Masse wird auf volle 100 kg aufgerundet (frachtpflichtige Masse).

6. Die Fracht wird für jeden Frachtberechnungsabschnitt dieses Tarifs getrennt auf volle Euro (EUR) gerundet. Zutreffendenfalls wird diese Rundung erst nach den in diesem Tarif vorgesehenen Frachterhöhungen oder Frachtverminderungen durchgeführt.

7. Nebengebühren

Die Nebengebühren werden nach den jeweiligen Preislisten/Binnentarifen der beteiligten Beförderer berechnet.

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

20 t – für Sendungen in Wagen mit 2 Achsen

25 t – für Sendungen in Wagen mit mehr als 2 Achsen und einer Ladelänge bis einschließlich 11 m;

30 t – für Sendungen in Wagen mit mehr als 2 Achsen (Ladelänge des Wagens über 11 m bis einschließlich 14 m);

35 t – für Sendungen in Wagen mit mehr als 2 Achsen (Ladelänge des Wagens über 14 m) ausgenommen Drehgestell-Flachwagen der Gattung Roos (Wagen in Regelbauart), L (Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Radsätzen) und Drehgestellwagen der Gattung S (Wagen in Sonderbauart);

45 t – für Sendungen auf Drehgestell-Flachwagen der Gattung Roos (Wagen in Regelbauart), L (Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Radsätzen) und Drehgestellwagen der Gattung S (Wagen in Sonderbauart);

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

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

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

2.5 Stoffe und Gegenstände laut RID (Anhang C zur COTIF)

Für Stoffe und Gegenstände der Anlage des RID Anhang C zur COTIF) ist der Tarif nur auf Anfrage und nach Vereinbarung im Kundenabkommen anwendbar (siehe 2.1 Ziffer 3 und 4).

2.6 Wagen, die durch den Kunden gestellt werden

Diese Bestimmungen gelten für **Wagen, die durch den Kunden gestellt werden** und die nach den geltenden Vorschriften für den internationalen Verkehr zugelassen sind.

1. Frachten für die Beförderung beladener Wagen:

Für Sendungen in oben genannten Wagen wird die Fracht wie bei Beförderung in durch den Beförderer gestellten Wagen berechnet, und

- bei der ZSSK CARGO um 20 % gekürzt
- bei den übrigen Beförderern um 15 % gekürzt.

2. Frachten für die Beförderung leerer Wagen laut CUV:

2.1 Leere Wagen der NHM-Code 992100 bzw. 992200 werden gegen eine ermäßigte Fracht befördert, wenn der Leerwagenbeförderung nachweisbar einem Lastlauf im Geltungsbereich dieses Tarifs folgt oder voran gegangen ist. Diese Bedingung gilt nicht für die Leerlauffrachten der GC, ZSSK Cargo, RCA Cargo DB SCHENKER und PKP Cargo S.A.

Wenn keine andere Vereinbarung besteht werden die Wagen unter Verwendung eines CUV-Wagenbriefs aufgegeben.

2.2 Die Leerlauffrachten werden wie folgt berechnet:

Für GC

- bei Ein- oder Ausfuhr gemäß der Green Cargo Frachttafeln für leere Wagen (Abschnitt 4.1.1)

Für sämtlichen Transit

aufgrund der Frachttafeln (Transit) für leere Wagen (Abschnitt 4.3).

Für MAV Cargo

| in der Ausfuhr | in der Einfuhr |
|---|--|
| nach einem Lastlauf , der auf ungarischen Strecke durch MAV Cargo erfolgt ist. | vor einem Lastlauf , der auf ungarischen Strecken durch MAV Cargo erfolgt ist und im CIM / CUV-Frachtbrieffeld 7 ist einzutragen: " Vor einem Lastlauf " |
| Für NHM 8606.00 - Falls der Wagenhalter kein Mitglied des AVV und/oder der Leerwagen wird im Nicht-EU-Verkehr wegen Revision/Reperatur/Reinigung/Vermietung aufgegeben. | |
| Für NHM 9921.00, 9921.10 - 9921.40; 9922.00, 9922.10 - 9922.40 | |
| 0,29 EUR pro Achse und pro Kilometer, jedoch mindestens 34,85 EUR/Wagen | |
| in der Ausfuhr | in der Einfuhr |
| ohne Lastlauf , der auf ungarischen Strecken durch MAV Cargo erfolgt ist. | ohne Lastlauf , der auf der ungarischen Strecken durch MAV Cargo erfolgt ist und OHNE Eintragung im CIM / CUV-Frachtbrieffeld 7: " Vor einem Lastlauf " |
| Für NHM 8606.00 - Falls der Wagenhalter kein Mitglied des AVV und/oder der Leerwagen im Nicht-EU-Verkehr wegen Revision/Reperatur/Reinigung/Vermietung aufgegeben wird. | |
| Für NHM 9921.00, 9921.10 - 9921.40; 9922.00, 9922.10 - 9922.40 | |
| Frachtberechnung erfolgt für das Eigengewicht des Wagens als Gut laut Frachtsatztafel (Teil II, Abschnitt 4) (Ohne P-Wagenabschlag -15%)! | |
| Im Transit | |
| Leerlauffracht vor oder nach einem Lastlauf, der auf ungarischen Strecken durch MAV Cargo/GySEV erfolgt ist und im CIM / CUV Frachtbrieffeld 7: " Vor- oder nach einem Lastlauf " | |
| Für NHM 9921.00 / 9922.00 | |
| 0,29 EUR pro Achse und pro Kilometer, jedoch mindestens 34,85 EUR/Wagen | |
| Im Transit | |
| Leerlauffracht OHNE Lastlauf , der auf ungarischen Strecken durch MAV Cargo/GySEV erfolgt ist oder OHNE Eintragung im CIM / CUV Frachtbrieffeld 7: " Vor- oder nach einem Lastlauf " | |
| Für NHM 8606, 9921.00, 9921.10 - 9921.40; 9922.00, 9922.10 - 9922.40 | |
| 0,29 EUR pro Achse und pro Kilometer, jedoch mindestens 34,85 EUR/Wagen | |
| Frachtberechnung erfolgt für das Eigengewicht des Wagens als Gut laut Frachtsatztafel (Teil II, Abschnitt 4) (Ohne P-Wagenabschlag -15%)! | |

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

2.7 Neuaufgabe (Reexpedition)

Die Bestimmungen dieses Tarifs gelten auch für Sendungen, die in Sopron ohne Veränderung der Ladung im Gewahrsam der Eisenbahn geblieben sind und mit neuem Frachtbrief aufgegeben werden.

3 Verzeichnisse

3.1 Gütereinteilung

Die Bezeichnung der Güter ergibt sich aus dem Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM).

Auf die Ausschlüsse gemäss Abschnitt 2.1 Ziffer 3 wird hingewiesen.

Sonderregelung für gewisse Gutarten auf ungarischen Strecken bei Ex-/Import

Für Sendungen aus Gütern nachgenannter NHM-Codes wird auf ungarischen Strecken ein Zuschlag von +10% angewendet.

| NHM - Code | | | | | |
|------------|----------|----------|----------|----------|---------|
| Kap. 27. | Kap. 28. | Kap. 29. | Kap. 34. | Kap. 36. | Kap.93 |
| 2711.11 | 2801.10 | 2901.10 | 3402.90 | 3601.00 | 9306.21 |
| 2711.12 | 2801.20 | 2901.21 | | 3602.00 | 9306.30 |
| 2711.13 | 2801.30 | 2901.22 | | 3603.00 | 9306.90 |
| | 2804.10 | 2901.29 | | 3604.00 | |
| | 2805.11 | 2902.19 | | 3604.10 | |
| | 2805.19 | 2903.11 | | 3604.90 | |
| | 2806.10 | 2903.15 | | 3605.00 | |
| | 2806.20 | 2903.21 | | 3606.10 | |
| | 2807.00 | 2903.29 | | 3606.90 | |
| | 2808.00 | 2903.30 | | | |
| | 2811.11 | 2903.59 | | | |
| | 2811.19 | 2904.20 | | | |
| | 2811.23 | 2904.90 | | | |
| | 2811.29 | 2905.29 | | | |
| | 2813.10 | 2909.11 | | | |
| | 2814.10 | 2910.10 | | | |
| | 2825.10 | 2910.20 | | | |
| | 2847.00 | 2910.30 | | | |
| | 2848.00 | 2910.90 | | | |
| | 2850.00 | 2912.12 | | | |
| | 2851.00 | 2912.19 | | | |
| | | 2916.32 | | | |
| | | 2916.39 | | | |
| | | 2920.10 | | | |
| | | 2920.90 | | | |
| | | 2921.11 | | | |
| | | 2921.12 | | | |
| | | 2921.19 | | | |
| | | 2921.44 | | | |
| | | 2925.20 | | | |
| | | 2926.10 | | | |
| | | 2926.90 | | | |
| | | 2928.00 | | | |
| | | 2929.10 | | | |
| | | 2931.00 | | | |

3.2 Beförderungswege

Der Absender hat im Feld 13 des Frachtbriefes einen nachstehend unter Ziffer 3.2.1 bzw. 3.2.2 genannten Beförderungsweg vorzuschreiben.

Ein Leitungscode allein gilt nicht als Wegevorschrift.

3.2.1 Schweden-Ungarn (Einfuhr/Ausfuhr)

| WEG | Code |
|--|------|
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot/Kúty (890)- Rusovce/Rajka (889) | 111 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot/Kúty (890)- Rusovce/Rajka (889) | 901 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot/Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887) | 112 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot/Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887) | 902 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)- Mosty u Jablunkova/Čadca (896)- Čaña/Hidasnémeti (881) | 113 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)- Mosty u Jablunkova/Čadca (896)- Čaña/Hidasnémeti (881) | 903 |

| WEG | Code |
|--|------|
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)-Sopron (796) | 141 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)-Sopron (796) | 904 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601) | 142 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601) | 905 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Passau (460)-Sopron (796) | 151 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Passau (460)-Sopron (796) | 906 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Passau (460)-Nickelsdorf/Hegyeshalom (601) | 152 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Passau (460)-Nickelsdorf/Hegyeshalom (601) | 907 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Mierozów/Mezimestí (822)-Lanžhot/Kúty (890)- Rusovce/Rajka (889) | 221 |
| Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)- Mierozów/Mezimestí (822)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887) | 222 |
| Ystad gränsen//Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Lanžhot/Kúty (890)- Rusovce/Rajka (889) | 223 |

| WEG | Code |
|--|-------------|
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Lanžhot/Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887) | 224 |
| Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)- Miedzylesie/Lichkov (823)-Lanžhot/Kuty (890)- Rusovce/Rajka (889) | 225 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Muszyna/Plaveč (835)-Čaña/Hidasnémeti (881) | 231 |
| Ystad gränsen Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Sopron (796) | 251 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601) | 252 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Miedzylesie/Lichkov (823)-Břeclav/ Bernhardsthal (613)- Sopron (796) | 253 |

3.2.2 Schweden-Ungarn (Transit)

| WEG | Code |
|--|-------------|
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot//Kúty (890)- Rusovce/Rajka (889)-Murakeresztúr (730) | 311 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot//Kúty (890)- Rusovce/Rajka (889)-Murakeresztúr (730) | 908 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)-Kelebia (734) | 312 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)-Kelebia (734) | 909 |

| WEG | Code |
|--|------|
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)-Lökösháza (946) | 313 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)-Lökösháza (946) | 910 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)- Mosty u Jablunkova/Čadca (896)- Čaña/Hidasnémeti (881)-Lökösháza (946) | 314 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)- Mosty u Jablunkova/Čadca (896)- Čaña/Hidasnémeti (881)-Lökösháza (946) | 911 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)- Biharkeresztes (942) | 315 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)- Biharkeresztes (942) | 912 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)- Mosty u Jablunkova/Čadca (896)- Čaña/Hidasnémeti (881)- Biharkeresztes (942) | 316 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)- Mosty u Jablunkova/Čadca (896)- Čaña/Hidasnémeti (881)- Biharkeresztes (942) | 913 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Sopron (796)-Murakeresztúr (730) | 341 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Sopron (796)-Murakeresztúr (730) | 914 |

| WEG | Code |
|--|-------------|
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)-Sopron (796)-Kelebia (734) | 342 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)-Sopron (796)-Kelebia (734) | 915 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín(649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)-Sopron (796)- Lökösháza (946) | 343 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín(649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)-Sopron (796)- Lökösháza (946) | 916 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)-Murakeresztúr (730) | 344 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)-Murakeresztúr (730) | 917 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín(649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)-Kelebia (734) | 345 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín(649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)-Kelebia (734) | 918 |

| WEG | Code |
|--|------|
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)-Lökösháza (946) | 346 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)-Lökösháza (946) | 919 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín(649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)-Sopron (796)- Biharkeresztes (942) | 347 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín(649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)-Sopron (796)- Biharkeresztes (942) | 920 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Biharkeresztes (942) | 348 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Bad Schandau/Děčín (649)- Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Biharkeresztes (942) | 921 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Passau (460)-Sopron (796)-Murakeresztúr (730) | 351 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Passau (460)-Sopron (796)-Murakeresztúr (730) | 922 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Passau (460)-Sopron (796)-Kelebia (734) | 352 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Passau (460)-Sopron (796)-Kelebia (734) | 923 |

| WEG | Code |
|---|------|
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Passau (460)-Sopron (796)-Lökösháza (946) | 353 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Passau (460)-Sopron (796)-Lökösháza (946) | 924 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Passau (460)-Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Murakeresztúr (730) | 354 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Passau (460)-Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Murakeresztúr (730) | 925 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Passau (460)-Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Kelebia (734) | 355 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Passau (460)-Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Kelebia (734) | 926 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Passau (460)-Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Lökösháza (946) | 356 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Passau (460)-Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Lökösháza (946) | 927 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Passau (460)-Sopron (796)- Biharkeresztes (942) | 357 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Passau (460)-Sopron (796)- Biharkeresztes (942) | 928 |
| Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)- Passau (460)-Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Biharkeresztes (942) | 358 |
| Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)- Passau (460)-Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Biharkeresztes (942) | 929 |

| WEG | Code |
|---|------|
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Mierozów/Mezimestí (822)-Lanžhot//Kúty (890)- Rusovce/Rajka (889)-Murakeresztúr (730) | 421 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Mierozów/Mezimestí (822)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)-Kelebia (734) | 422 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Mierozów/Mezimestí (822)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)-Lökösháza (946) | 423 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Lanžhot//Kúty (890)- Rusovce/Rajka (889)-Murakeresztúr (730) | 424 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)-Kelebia (734) | 425 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)-Lökösháza (946) | 426 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Mierozów/Mezimestí (822)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)-Biharkeresztes (942) | 427 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Lanžhot//Kúty (890)- Štúrovo/Szob (887)- Biharkeresztes (942) | 428 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Muszyna/Plaveč (835)-Čaňa/Hidasnémeti (881)- Lökösháza (946) | 431 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Muszyna/Plaveč (835)-Čaňa/Hidasnémeti (881)- Biharkeresztes (942) | 432 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Sopron (796)-Murakeresztúr (730) | 451 |

| WEG | Code |
|---|------|
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Sopron (796)-Kelebia (734) | 452 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Sopron (796)-Lökösháza (946) | 453 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)-Murakeresztúr (730) | 454 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)-Kelebia (734) | 455 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)-Lökösháza (946) | 456 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Sopron (796)- Biharkeresztes (942) | 457 |
| Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)- Chalupki/Bohumín (825)-Břeclav/Bernhardsthal (613)- Nickelsdorf/Hegyeshalom (601)- Biharkeresztes (942) | 458 |

4 Frachten

Die tariflichen Bruttofrachten werden auf Anfrage durch Green Cargo Kunden-Service in Malmö zu Verfügung gestellt.

Anhang

– 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) "HanDB Schenkeruch 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 intermodale Transporteinheiten geschlossener Bauart, die beladen zur Beförderung übergeben werden, die Verschlüsse anzubringen. Für bestimmte Verkehre kann durch eine Vereinbarung zwischen Beförderer und Absender auf den Verschluss verzichtet werden.

6.5 Sofern hinsichtlich Be- und Entladefristen nichts anderes vereinbart ist, gelten die Vorschriften des Beförderers.

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

7 Verpackung

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

8 Kosten

8.1 Die vom Kunden zu zahlenden Kosten umfassen:

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

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

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

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

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

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

9 Lieferfristen

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

9.2 Für Sendungen, die

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

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

10 Nachträgliche Verfügungen und Anweisungen

10.1 Verfügungen des Absenders zur nachträglichen Änderung des Beförderungsvertrages sind nur zulässig, wenn er im Frachtbrief vermerkt hat: "Empfänger nicht verfügungs-berechtigt". 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.

* * * * *