

COTIF



Das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr im Überblick.

Inhaltsverzeichnis.

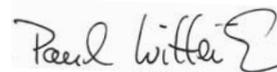
Grundlagen	4
Teil 1 – Beförderungsrecht	7
Teil 2 – Frachtbrief	11
Teil 3 – Wagenrecht	15

Liebe Kundinnen und Kunden, liebe Privatwagenbesitzer

Am 1. Juli 2006 tritt das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, das COTIF, in Kraft. Auf den Schienengüterverkehr wirkt sich das überarbeitete Beförderungsrecht durchwegs positiv aus, denn es ist ganz auf die heutigen Marktanforderungen zugeschnitten. Das COTIF zieht einen Schlussstrich unter die Zeiten der Staatsbahnmonopole und orientiert sich an der Liberalisierung im internationalen Güterverkehr und an den damit verbundenen neuen Kooperationsformen zwischen den Bahnen. Für SBB Cargo ist die Tätigkeit in diesem veränderten Umfeld nichts Neues; längst arbeiten wir im grenzüberschreitenden Verkehr in den neuen Geschäftsmodellen mit einer Vielzahl von Partnern zusammen.

Zentrales Element des neuen COTIF ist die Vertragsfreiheit aller Akteure im europäischen Schienenverkehr. Als Befürworterin des «open access» im Schienengüterverkehr begrüsst SBB Cargo diesen Grundsatz: Mehr Freiheit führt zu mehr Wettbewerb und dies wiederum zu einer grösseren Vielfalt der Angebote. Das kommt letztlich Ihnen als unseren Kunden zugute.

Ich freue mich auf die Herausforderungen des Marktes und auf eine weiterhin erfolgreiche Zusammenarbeit unter veränderten Rahmenbedingungen.



Paul Wittenbrink
Leiter Marketing & Sales

Grundlagen.

COTIF – eine komplexe Materie auf den Punkt gebracht.

4 Im April 2006 ist das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, kurz COTIF, von zwei Dritteln der 42 Mitgliedstaaten unterzeichnet worden. Damit wird es nach einer Übergangsfrist von drei Monaten, das heisst per 1. Juli 2006, rechtskräftig.

SBB Cargo ist bestrebt, mit allen Leistungspartnern die Anwendung des neuen Eisenbahnrechts ab 1. Juli 2006 sicherzustellen. Auf freiwilliger Basis auch für Leistungspartner in Ländern, die dem COTIF noch nicht beigetreten sind.

Das neue Recht als Gesamtes stellt eine komplexe Materie dar. Mit der vorliegenden Broschüre möchten wir Ihnen als Kunden oder Besitzer von Privatwagen einen Überblick über die wichtigsten Änderungen geben und Ihnen die Konsequenzen für Ihr Unternehmen und Ihre Transporte darlegen.

COTIF – OTIF

COTIF steht für «**C**onvention relative aux **T**ransports **I**nternationaux **F**erroviaires» und bedeutet so viel wie Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr. Das COTIF ist zwingendes Recht. Ausgearbeitet wurde das Regelwerk von der OTIF, der «**O**rganisation Intergouvernementale pour les **T**ransports **I**nternationaux **F**erroviaires», der zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Der OTIF gehören derzeit 42 Staaten Europas, des Nahen Ostens und des Maghreb an. Sitz der Organisation ist Bern.

Die für den Güterverkehr relevanten Bestandteile des COTIF sind:

- Anhang B: ER CIM – Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (**C**ontrat de **T**ransport **I**nternational ferroviaire des **M**archandises)
- Anhang D: ER CUV – Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (**C**ontrat d'**U**tutilisation de **V**éhicules en **T**rafic International Ferroviaire)

5 Der erste Teil der Broschüre zeigt die wichtigsten Neuerungen des Beförderungsrechts auf. Im zweiten Teil wird der neue Frachtbrief im Detail erläutert. Der dritte Teil schliesslich richtet sich an die Privatwagenbesitzer und befasst sich mit der Verwendung von Güterwagen im internationalen Verkehr (Anhang CUV zum COTIF). Da dieser Anhang sehr knapp abgefasst ist, wird an dieser Stelle auch der neue Wagenverwendungsvertrag, den die Bahnverbände in Ergänzung zum Anhang CUV ausgehandelt haben, erläutert.

Die Änderungen auf einen Blick

- Für die Bahnen entfallen die Beförderungs- und die Tarifpflicht.
- Kunden müssen einen gültigen Transportvertrag mit einer Bahn besitzen, um sicherzustellen, dass die Leistung erbracht wird.
- Der Transportvertrag wird künftig konsensual geschlossen. Damit beruht er auf einer übereinstimmenden Willenserklärung aller Parteien.
- Auch die modernen Kooperationsformen der Bahnen werden rechtlich verankert: Es wird zwischen dem vertraglichen Beförderer, aufeinander folgenden Beförderern und ausführenden Beförderern unterschieden.
- Die Anwendung von ER CIM kann vertraglich auch für Verkehre mit Partnerbahnen in Nichtmitgliedstaaten der OTIF oder solchen, die das Übereinkommen nicht unterzeichnet haben, vereinbart werden.
- Das neue Frachtbriefmuster ist zwingend zu verwenden.
- Der Empfänger hat bereits zum Zeitpunkt, zu dem der Frachtbrief ausgestellt wird, das Recht zu bestimmen, was mit der Sendung geschehen soll, zum Beispiel wenn eine Strecke gesperrt wird (Verfügungsrecht).
- Der Absender ist künftig zahlungspflichtig, sofern er keine abweichende Vereinbarung mit dem Beförderer getroffen hat.
- Das neue Wagenrecht hebt die Pflicht der Privatwagenbesitzer auf, ihre Wagen bei einer Staatsbahn «einzustellen». Es unterscheidet nicht mehr zwischen Privatwagen und bahn-eigenen Wagen.
- Die NHM-Codes für den Transport von leeren Wagen werden vereinheitlicht für bahn-eigene und Privatwagen.



Teil 1 – Beförderungsrecht.

Die wichtigsten Änderungen im Detail.

Die Belange des Güterverkehrs werden im Anhang B zum COTIF geregelt. Dieser trägt die Überschrift «Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – **Contrat de Transport International ferroviaire des Marchandises**», kurz ER **CIM**.

Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften wurde gegenüber der alten Regelung ausgedehnt. Sie kommen nicht nur zwischen Mitgliedstaaten zur Anwendung, sondern auch dann, wenn entweder der Ort der Übernahme des Gutes oder der Ort der Ablieferung in einem Mitgliedstaat liegt. Die betroffenen Parteien müssen dies jedoch explizit vereinbaren. Dadurch entsteht eine grössere rechtliche Einheitlichkeit.

Schliesst eine internationale Beförderung nebst dem Transport auf der Schiene einen Vor- oder Nachlauf auf der Strasse oder den Binnengewässern eines Mitgliedstaates ein, so kommen die Rechtsvorschriften ebenfalls zur Anwendung. Dies gilt auch für die grenzüberschreitende Beförderung zur See oder auf bestimmten Linien auf Binnengewässern.

Beförderungs- und Tarifpflicht

Die Beförderungs- und die Tarifpflicht werden aufgehoben. Der Wegfall der gesetzlichen Beförderungspflicht heisst, dass internationale Transporte eine Vereinbarung zwischen den Leistungspartnern voraussetzen. Wichtig für Sie als Kunde ist dabei, dass Sie einen gültigen Transportvertrag mit einer Bahn haben.

Durch den Wegfall der Tarifpflicht müssen die Transportpreise nicht mehr aufgrund von starren Tarifrastern gebildet werden. Vielmehr kann die Preisgestaltung auch im internationalen Verkehr individuell aufgrund der logistischen Bedürfnisse des Kunden erfolgen.

Konsensualvertrag

Der Transportvertrag wird künftig konsensual geschlossen. Damit beruht er auf einer übereinstimmenden Willenserklärung aller Parteien. Er tritt somit nicht mehr wie beim bisherigen Formvertrag mit der Annahme des Gutes und des Frachtbriefs durch die Bahn in Kraft, sondern – wie im Vertragsrecht üblich – mit dem gegenseitigen Einverständnis der Vertragsparteien. Für Sie als Kunden bedeutet dies, dass die Bedingungen des Vertrages schon vor der Annahme des Gutes durch den Transporteur gelten.

Der Beförderungsvertrag wird in einem Frachtbrief nach einheitlichem Muster festgehalten. Letzterer hat jedoch nur mehr eine Beweisfunktion. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefs beeinträchtigen die Gültigkeit des Transportvertrages nicht.

Zahlung der Kosten

Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, sind sämtliche Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten, die vom Vertragsabschluss bis zur Ablieferung anfallen) vom Absender zu zahlen.

Verschiedene Arten von Beförderern

Im Gegensatz zur früheren obligatorischen gemeinsamen Beförderung mit aufeinander folgenden und gleichberechtigt im Kundenvertrag eintretenden Eisenbahnverkehrsunternehmen wird neu zwischen den folgenden Arten von Beförderern unterschieden:

- Vertraglicher Beförderer (bisher geschäftsführende Bahn oder Hauptfrachtführer)
 - schliesst Transportvertrag mit Auftraggeber ab,
 - kann in alleiniger Frachtführerschaft oder unter Einsatz von ausführenden Beförderern Ihre Güter transportieren,
 - haftet gegenüber dem Kunden für den gesamten Beförderungsvertrag.
- Ausführender Beförderer (bisher Unterfrachtführer)
 - schliesst keinen Beförderungsvertrag mit dem Auftraggeber ab,
 - fährt im Auftrag des vertraglichen Beförderers,
 - hat keine vertragliche Beziehung mit dem Kunden und haftet nicht gegenüber dem Kunden (sondern nur gegenüber dem vertraglichen Beförderer).

- Aufeinander folgende Beförderer (bisher Partnerbahn in gemeinsamer Frachtführerschaft – Kooperationsverkehre)
 - Der Abschluss des Beförderungsvertrages erfolgt ausschliesslich zwischen Auftraggeber und vertraglichem Beförderer.
 - Die übrigen aufeinander folgenden Beförderer treten mit der Übernahme von Frachtbrief und Gut gemäss Frachtbrief in den Beförderungsvertrag ein.
 - Jeder Beförderer kann die Beförderungsleistung ganz oder teilweise bei einem ausführenden Beförderer einkaufen.
 - Dem Kunden gegenüber haftet ausschliesslich der vertragliche Beförderer.

Als Kunde können Sie Ihren Vertragspartner frei wählen und Sie werden nicht mehr in eine im Voraus festgelegte Transportkette eingebunden.

Die am Transport beteiligten Beförderer werden im Frachtbrief eingetragen, ebenso wie die Tatsache, ob sie als vertraglicher Beförderer, aufeinander folgende Beförderer oder ausführende Beförderer auftreten.

Verfügungsberechtigung

Das Verfügungsrecht, das heisst die Berechtigung, die Ware entgegenzunehmen und zu bestimmen, was mit ihr zu geschehen hat, liegt bereits ab Ausstellen des Frachtbriefes beim Empfänger der Sendung. Dies ist nur dann nicht der Fall, wenn der Absender im Frachtbrief ausdrücklich eine anderweitige Weisung gibt. Der Verfügungsberechtigte ist zuständig für erforderliche Weisungen, zum Beispiel bei Beförderungshindernissen wie Streckensperrungen.

Allgemeine Beförderungsbedingungen (ABB CIM)

Das CIT hat einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen in Form von allgemeinen Geschäftsbedingungen des Beförderers erstellt und SBB Cargo wendet diese auch an. Sie sind Bestandteil des Beförderungsvertrags. Die allgemeinen Geschäftsbedingungen von SBB Cargo sind erhältlich unter www.sbbcargo.com/cotif.



Teil 2 – Frachtbrief.

Die wichtigsten Änderungen im Detail.

Einheitlicher Frachtbrief

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee CIT hat ein neues Frachtbriefmuster erarbeitet, das den geänderten Rahmenbedingungen gerecht wird. Es wurde von den internationalen Kundenorganisationen, von den Zollbehörden der COTIF-Mitgliedsstaaten und der Europäischen Union genehmigt.

Die Beförderungspflicht durch die Bahnen entfällt. Die Frachtbriefpflicht bleibt weiterhin bestehen, um den konsensualen, das heisst auf gegenseitigem Einverständnis basierenden Abschluss des Transportvertrages zwischen Kunde und Eisenbahnverkehrsunternehmung beweisen zu können. Der Absender ist weiterhin für die Frachtbriefausstellung verantwortlich und haftet hierfür.

Ab dem 1. Juli 2006 dürfen nur noch Frachtbriefe nach neuem Muster verwendet werden.

Der Original-Frachtbrief besteht nach wie vor aus fünf Blättern:

- Blatt 1: Original
- Blatt 2: Frachtkarte
- Blatt 3: Empfangsschein/Zoll
- Blatt 4: Frachtbriefdoppel
- Blatt 5: Versandschein

Aufgrund der Tatsache, dass SBB Cargo auf die Ausstellung von Frachtbriefen in der Schweiz verzichtet und Sie in der Regel nicht Selbstausssteller von Frachtbriefen sind, werden Sie als Absender keinen Frachtbriefteil in Ihrem Besitz haben (Regelung wie bisher). Sie haben die Möglichkeit, bei unserem Kunden Service Center (KSC) einen Sendungsausdruck als Ersatz für Ihren Frachtbriefteil zu verlangen.

Wichtigste Änderungen zum neuen Frachtbrief

- Das neue Frachtbriefmuster ist ab 1. Juli 2006 zwingend zu verwenden.
- Der Absender ist für die Frachtbriefausstellung weiterhin verantwortlich und haftet hierfür. Bei SBB Cargo stellt das KSC den Frachtbrief auf Basis des Beförderungsauftrags des Kunden aus.
- Der Frachtbrief ist Beweisdokument für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrages und für die Gutübernahme.
- Das neue Formular gilt nicht mehr automatisch als Zolldokument. Vielmehr ist beim Ausfüllen des Frachtbriefs die Art des Zollverfahrens immer gezielt anzugeben:
 - Vereinfachtes Versandverfahren vgVV (Feld 58 b)
 - Neues computerisiertes Transitsystem NCTS (Feld 59)
 - Swiss Corridor – T2 (Feld 99)
 - Im Falle der Frachtbrieferstellung durch SBB Cargo ist das anzuwendende Zollverfahren im Beförderungsauftrag zu vermerken
- Im Feld 30 ist anzugeben, ob das Formular als Frachtbrief oder Wagenbrief genutzt wird.
- Als Kunde können Sie wie bisher Ihre Beförderungsaufträge an das Kunden Service Center senden. Dieses wird für Sie das Erstellen des Frachtbriefes übernehmen.
- Neu besteht die Pflicht zur Unterzeichnung des Frachtbriefs. SBB Cargo unterscheidet zwei Arten:
 - a) SBB Cargo erstellt den Frachtbrief aufgrund des Beförderungsauftrages des Kunden:
 - Bei elektronischem Beförderungsauftrag ersetzt die Auftragsnummer die Unterschrift des Kunden.
 - Schriftliche Beförderungsaufträge, die zum Beispiel per Fax an das KSC gehen, müssen vom Auftraggeber unterschrieben sein.
 - Die Unterschrift von SBB Cargo als vertraglichem Beförderer wird durch Eindruck der eindeutigen Transport-Identifikationsnummer ersetzt.
 - b) Der Kunde erstellt den Frachtbrief (zugelassener Versender):
 - Physische Unterschrift auf dem Frachtbrief erforderlich!
 - Die Unterschrift von SBB Cargo als vertraglichem Beförderer wird durch das Anbringen eines Stempelaufdrucks (Tagesstempel) ersetzt.
- Neu druckt SBB Cargo Frachtbriefe immer mit schwarzer Textfarbe auf weisses Papier.
 - Bedruckt wird nur die Vorderseite. Bei Bedarf wird die Rückseite als zusätzliches Blatt gedruckt.
 - SBB Cargo druckt CIM/CUV-Frachtbriefe (ohne CIM-Frachtbriefe KV) immer dann, wenn SBB Cargo Versandbahn oder vertraglicher Beförderer ist.
- Das Formular des CIM-Frachtbriefes ist in deutscher und französischer Sprache erhältlich; als Kunde von SBB Cargo können Sie den Beförderungsauftrag in den Sprachen Deutsch, Französisch und Englisch aufgeben (oder gemäss spezieller Vereinbarung).

Weitere Ergänzungen zum neuen Frachtbrief

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee CIT hat zum neuen Frachtbrief ein Handbuch herausgegeben, das sowohl die spezifischen als auch die gemeinsamen Bestimmungen für den Papier- und den elektronischen Frachtbrief behandelt. Das Dokument ist über die Webseite www.sbbcargo.com/cotif abrufbar.

A remplir par l'expéditeur
 Vom Absender auszufüllen

Désigner par une croix ce qui convient – Zutreffendes ankreuzen
 (Cases – Felder 20, 22, 23, 30, 52, 58)

Nonobstant toute clause contraire, le transport des marchandises est soumis aux Règles uniformes CIM. Sorti en outre applicables les conditions générales de transport de transporteur. La Beförderung von Gütern unterliegt auch bei einer gegenseitigen Abmachung den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Ausserdem sind die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Beförderers anwendbar.

Sauf convention contraire, l'acheminement des wagons vides est soumis aux Règles uniformes CUV. Sorti en outre applicables les conditions contractuelles, les topos et le tarif de transport ferroviaire. Die Beförderung von Leerwagen unterliegt unter Vorbehalt gegenseitiger Abmachung den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV. Im Übrigen gelten die einschlägigen Vertragsbedingungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

30 Lettre de voiture CIM Frachtbrief CIM **Lettre wagon CUV Wagenbrief CUV**

1 Expéditeur (nom, adresse) – Absender (Name, Anschrift) **2** Destinataire (nom, adresse, pays) Empfänger (Name, Anschrift, Land)

Signature Unterschrift **3** E-Mail **4** N° TVA MWST-Nr. **5** N° TVA MWST-Nr. **6**

7 Déclarations de l'expéditeur – Erklärungen des Absenders **8** Référence expéditeur – Absender Referenz

9 Annexes – Beilagen **10** Lieu de livraison – Ablieferungsort **11**

12 Prise en charge – Übernahme **13** Lieu – Ort **14** Wagon N° – Wagen Nr. **15** Parcours – Strecke **16** par – durch

17 Conditions commerciales – Kommerzielle Bedingungen **18** Informations pour le destinataire – Vermerke für den Empfänger **19** Paiement des frais – Zahlung der Kosten **20**

Franco de port Franko Fracht Incoterms **21** Désignation de la marchandise – Bezeichnung des Gutes **22** Transport exceptionnel – Aussergewöhnliche Sendung **23** RID **24** NIM Code **25** Masse **26** Déclaration de valeur – Wert des Gutes **27** Intérêt à la livraison – Interesse an der Lieferung **28** Remboursement – Nachnahme **29** Vérification – Überprüfung

30 Indications douanières – Zollamtliche Vermerke **31** Code d'affranchissement – Frachtkategorie **32** Itinéraires – Leitungswege **33** Opérations douanières – Zollbehandlung **34** Bulletin d'affranchissement – Frakturechnung **35** Avis d'encasement N° – Nachnahmebegleitschein Nr. **36** Procès-verbal N° – Tatbestandsaufnahme Nr. **37** Prolongation du délai de livraison – Lieferfristverlängerung

38 Déclarations du transporteur – Erklärungen des Beförderers **39** Autres transporteurs – Andere Beförderer **40** Code principal obligé – Code Hauptverpflichteter **41** Mise à disposition – Bereitgestellt **42** Identification de l'envoi – Sendungs-Identifikation **43** Quittance du destinataire – Empfangsbescheinigung **44** Lieu et date d'établissement – Ort und Datum der Ausstellung

45 a) Transporteur contractuel – Vertraglicher Beförderer **46** Date d'arrivée – Ankunftsdatum **47** Signature – Unterschrift **48** Arrivage N° – Empfangs-Nr. **49** Procédure simplifiée de transit ferroviaire – Vereinfachtes Eisenbahnversandverfahren **50** Original **51** Date, signature – Datum, Unterschrift

© 2006 CIT



Teil 3 – Geänderte Rechte und Pflichten von Wagenhaltern und Bahnen.

Das Wagenrecht wird neu im Anhang CUV des COTIF behandelt. Dieser trägt den Titel «Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Güterverkehr – Contrat d'Utilisation de Véhicules en Trafic International Ferroviaire», kurz CUV. Es ersetzt das RIP «Ordnung für die internationale Beförderung von Privatgüterwagen», ehemals Anlage des CIM.

15

Die wichtigsten Änderungen im Wagenrecht.

Die gesetzlichen Vorschriften des neuen Wagenrechts beschränken sich auf ein Minimum und orientieren sich am Grundsatz der Vertragsfreiheit.

Gleichbehandlung von Privat- und Bahngüterwagen

Die neuen Vorschriften unterscheiden nicht mehr zwischen Privat- und Bahngüterwagen; die beiden Kategorien werden rechtlich gleichgestellt. Damit werden einheitliche Grundlagen für den Einsatz von Güterwagen geschaffen. Neu gilt der Begriff «Halter» sowohl für Eigentümer wie auch für Mieter.

Ende der Einstellverpflichtung, neues Zulassungsverfahren

Besitzer von Privatgüterwagen sind nicht mehr verpflichtet, ihre Wagen bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen einzustellen. Für die Zulassung der Wagen und die Erteilung der Fahrzeugnummer ist künftig eine nationale Behörde zuständig. In der Schweiz wird diese Aufgabe ab dem 1. Juli 2006 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) wahrgenommen.

Haftung bei Verlust oder Beschädigung am Wagen und bei Schäden durch Wagen

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, haftet für den Schaden, der durch den Verlust oder die Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile entstanden ist. Umgekehrt haftet der Halter für Schäden, die durch seinen Wagen schuldhaft verursacht werden.





Der Allgemeine Wagenverwendungsvertrag – AVV.

Güterwagen im internationalen Einsatz

Die internationalen Verbände der europäischen Privatwagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben rechtzeitig zum Inkrafttreten des neuen COTIF einen Allgemeinen Wagenverwendungsvertrag (AVV) ausgehandelt. Dieser regelt die Rechte und Pflichten von Haltern und Verwendern sowie die Haftungsgrundsätze. Mit dem privatrechtlich geschaffenen AVV soll trotz der minimalen gesetzlichen Vorgaben des CUV ein einheitlicher, praktikabler Standard für die Verwendung von Güterwagen im internationalen Einsatz etabliert werden. Der Beitritt zum AVV steht allen europäischen Wagenhaltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen frei. An die Stelle von Einzelvereinbarungen aller Halter mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen tritt die Teilnahme am AVV. Der AVV ist als multilateraler Vertrag konzipiert und nicht als Gesetz.

Verursacherprinzip bei der Haftung

Jeder Halter ist für selbstverursachte Haftpflichtschäden seiner Wagen verantwortlich. Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden, tragen die Bahnen nicht mehr solidarisch; die bisherige Regelung mit dem Versicherungspool der Staatsbahnen und der Haftungspauschale der Privatgüterwagenhalter entfällt.

Der neue CUV-Wagenbrief

Die europäischen Bahnverbände UIC, UIP und ERFA haben sich im Rahmen des Allgemeinen Wagenverwendungsvertrags darauf verständigt, mit Inkrafttreten des neuen internationalen Eisenbahnrechts ein einheitliches Beförderungsdokument für den Transport leerer Güterwagen einzuführen; den CUV-Wagenbrief. Der CUV-Wagenbrief ersetzt die bisherige Regelung, wonach leere P-Wagen wie Ladung mit Frachtbrief befördert werden und leere Bahnwagen ohne Beförderungsdokumente befördert werden. Wichtig für Sie als Privatwagenbesitzer oder Absender bzw. Empfänger von Privatwagen ist, dass es sich beim CUV-Wagenbrief und dem neuen Frachtbrief um ein und dasselbe Dokument handelt. Kunden, die selber Beförderungsdokumente ausstellen, müssen bei Ausfüllen eines Wagenbriefs lediglich in der Spalte 30 «Wagenbrief CUV» ankreuzen.

Mit dem Ende unterschiedlicher Beförderungsregime leerer Privat- und Bahnwagen werden neue NHM-Codes für die Leerwagenbeförderung mit CUV-Wagenbrief bzw. CIM-Frachtbrief eingeführt. Grundsätzlich wird unterschieden zwischen:

- Wagen als Beförderungsmittel, NHM 9921.00/9922.00 mit den Unterpositionen XXXX.10/20/30/40 → CUV-Wagenbrief
- Wagen als Ware, NHM 8606.00 → CIM-Frachtbrief

Bitte beachten Sie:

- Ein Wagen ist immer dann als Ware zu deklarieren, wenn er als Wirtschaftsgut, zum Beispiel Neufahrzeug aus dem Herstellerwerk kommend, Neu- und Umbaufahrzeug, Güterwagen zum Verkauf zur Verschrottung (Einfuhr/Ausfuhr in ein anderes Zollgebiet) usw. überführt wird.
- Im Verkehr von/nach der Schweiz gelten vom EU-Verkehr teilweise abweichende Regelungen:
 - Leerfahrten zur Revision, Reparatur, Reinigung oder Verwertung fahren im EU-Verkehr unter NHM-Codes 9921.10/20/30/40 und mit CUV-Wagenbrief, im EU-CH-Verkehr dagegen mit NHM-Code 8606.00 und mit CIM-Frachtbrief.

Schadensabwicklung

Das Vorgehen bei der Behandlung von Schadwagen wird vereinheitlicht. Wagen fremder Bahnen werden künftig gleich behandelt wie Privatwagen. Demnach erstellt SBB Cargo Schadenprotokolle für sämtliche beschädigten Fremdwagen und sendet diese an den Halter. Der Halter entscheidet, ob und wo seine lauffähigen Wagen repariert werden sollen, und erteilt dem KSC einen entsprechenden Auftrag. Bei Reparaturen von mehr als EUR 750.– erhält der Halter zunächst eine Offerte. Die Rechnung wird direkt dem Halter zugestellt.

SBB Cargo erhält nach der Einführung des AVV als Geschäftsgrundlage folgende Dienstleistungen aufrecht:

- Betrieb des Radsatztauschpools
- Angebot des kostenpflichtigen Servicepakets, inklusive Schadensregulierung, jedoch ohne Haftpflichtversicherung

Leerwagentarife 2006/2007

Bis Ende 2006 wird sich an den Leerwagentarifen von SBB Cargo für Privat- bzw. bahneigene Wagen nichts ändern. Ab Januar 2007 strebt SBB Cargo in Abstimmung mit den Partnerbahnen einen Transporttarif für Leerwagen an, der nicht mehr unterscheidet, ob vorher oder nachher ein beladener Transport durchgeführt wird. Dieser Tarif wird unter dem Niveau der bisherigen Volltarife und über dem Niveau der bisherigen ermässigten Tarife liegen. SBB Cargo strebt bei den betroffenen Kunden eine aufwandsneutrale Umstellung an. Eine Kompensation kann in diesen Fällen durch Gewähren eines höheren P-Wagenabschlags (P-Redevance) erfolgen.

Bei Fragen zur internationalen Wagenverwendung steht Ihnen bei SBB Cargo Herr Martin Burkhardt, Centralbahnstrasse 4, 4056 Basel, martin.burkhardt@sbb.ch, zur Verfügung.

Teilnahme am AVV

Schweizer Privatgüterwagenbesitzer, die am Allgemeinen Wagenverwendungsvertrag (AVV) teilnehmen wollen, können sich an das AVV-Büro in Paris wenden: AVV-Büro, UIC – Abteilung Eisenbahnen, 16, rue Jean Rey, F-75015 Paris, Tel. 0033 1 44 49 2083. Informationen auch unter www.uic.asso.fr/cuu erhältlich.

SBB Cargo
Marketing & Sales
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basel
Schweiz
www.sbbcargo.com