

LIGJ
Nr.9873, datë 14.2.2008

**PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË “MARRËVESHJEN EUROPIANE
PËR LINJAT E RËNDËSISHME NDËRKOMBËTARE TË TRANSPORTIT TË
KOMBINUAR DHE INSTALIMET PËRKATËSE (AGTC)”**

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

K U V E N D I
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në “Marrëveshjen europiane për linjat e rëndësishme ndërkombëtare të transportit të kombinuar dhe instalimet përkatëse (AGTC)”.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

**Shpallur me dekreten nr.5633, datë 25.2.2008 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Bamir Topi**

ECETRANS/88.REV3

KOMISIONI EKONOMIK PËR EUROPËN
KOMITETI PËR TRANSPORTIN TOKËSOR

MARRËVESHJA EUROPIANE
MBI LINJAT E RËNDËSISHME NDËRKOMBËTARE TË TRANSPORTIT TË KOMBINUAR
DHE INSTALIMET PËRKATËSE (AGTC)
PËRFUNDUAR NË GJENEVË MË 1 SHKURT 1991

Shënim.

Ky dokument përmban tekstin e Marrëveshjes së AGTC-së, përfshirë procesverbalin e korrigjimeve, siç është njoftuar në Lajmërimin e Depozitarit C.N.347.1992. TRAKTATE-7, datë 30 dhjetor 1992 dhe amendamentet e mëposhtme në Marrëveshjen AGTC:

- a) Lajmërimet e Depozitarit C.N.345.1997.TRAKTATE-2 dhe C.N.91.1998. TRAKTATE-1, i cili ka hyrë në fuqi më 25 qershor 1998.
- b) Lajmërimi i Depozitarit C.N.230.2000. TRAKTATE-1 dhe C.N.983.2000. TRAKTATE-2, i cili ka hyrë në fuqi më 1 shkurt 2001.
- c) Lajmërimi i Depozitarit C.N.18.2001 TRAKTATE-1 dhe C.N.877.2001. TRAKTATE-2, i cili ka hyrë në fuqi më 18 dhjetor 2001.
- d) Lajmërimi i Depozitarit C.N. 749.2003. TRAKTATE-1 dhe C.N.39.2004.TRAKTATE-1, i cili ka hyrë në fuqi më 16 prill 2004.
- e) Lajmërimi i Depozitarit C.N.724.2004.TRAKTATE-1 dhe C.N.6.2005998.TRAKTATE-1, i cili ka hyrë në fuqi më 7 prill 2005.

Ky dokument përmban në një dokument të vetëm, jozyrtar, tekstin e konsoliduar të Marrëveshjes AGTC që përfshin instrumentin bazë, amendamentet dhe korrigjimet e tij që kanë hyrë në fuqi në datat e shënuara. Vetëm teksti i ruajtur nën kujdesin e Sekretarit të Përgjithshëm të

Kombeve të Bashkuara, në cilësinë e tij si Depozitar i Marrëveshjes AGTC, përbën tekstin e besueshëm të Marrëveshjes AGTC.

MARRËVESHJA EUROPIANE **MBI LINJAT E RËNDËSISHME NDËRKOMBËTARE TË TRANSPORTIT** **TË KOMBINUAR DHE INSTALIMET PÛRKATËSE (AGTC)**

Palët Kontraktuese,
duke dëshiruar të lehtësojnë transportin ndërkombëtar të mallrave;
të informuara për rritjen e pritshme të transportit ndërkombëtar të mallrave, si rezultat i zhvillimit të tregtisë ndërkombëtare;
të vetëdijshme për pasojat e pafavorshme mjedisore që mund të sjellin zhvillime të tilla;
duke theksuar rolin e rëndësishëm të transportit të kombinuar në lehtësimin e ngarkesës në rrjetin rrugor evropian, veçanërisht në trafikun transalpin, si edhe në zbutjen e dëmeve mjedisore;
të bindura që, në mënyrë që ta bëjnë transportin e kombinuar ndërkombëtar në Europë më eficient dhe tërheqës për klientët, është thelbësore të hartohet një kuadër ligjor, i cili do të përcaktojë një plan të kombinuar për zhvillimin e shërbimeve të transportit të kombinuar dhe infrastrukturës së nevojshme për operimet e tyre, bazuar në parametrat dhe standardet e performancës, të miratuara në nivel ndërkombëtar;
kanë rënë dakord si më poshtë:

KAPITULLI I **TË PÛRGJITHSHME**

Neni 1 **Përkufizime**

Për qëllime të kësaj Marrëveshjeje:

- a) Termi “transport i kombinuar” nënkupton transportin e mallrave në një dhe të njëjtën njësi transporti, duke përdorur më shumë se një mënyrë transporti.
- b) Termi “rrjeti i linjave të rëndësishme ndërkombëtare të transportit të kombinuar” i referohet të gjitha linjave hekurudhore, që konsiderohen të rëndësishme për transportin e kombinuar ndërkombëtar, në qoftë se:
 - i) ato aktualisht përdoren për transport të kombinuar të rregullt ndërkombëtar (p.sh. kontenier ngarkesash të lehta, kontenier, gjysmëtrajler);
 - ii) ato shërbejnë si linja të rëndësishme ushqyese për transportin e kombinuar ndërkombëtar;
 - iii) ato priten të jenë linja të rëndësishme të transportit të kombinuar në të ardhmen e afërt (si është përcaktuar në i) dhe ii)).
- c) Termi “instalime përkatëse” i referohet terminaleve të transportit të kombinuar, pikave të kalimit kufitar, stacioneve të ndërrimit të grupeve të vagonëve, stacioneve të këmbimit të shinave dhe lidhjeve/porteve të trageteve, të cilat janë të rëndësishme për transportin e kombinuar ndërkombëtar.

Neni 2 **Përcaktimi i rrjetit**

Palët Kontraktuese miratojnë dispozitat e kësaj Marrëveshjeje si një plan të koordinuar ndërkombëtar për zhvillimin dhe operimin e rrjetit të linjave të rëndësishme të transportit të kombinuar ndërkombëtar dhe instalimeve përkatëse, më poshtë të referuara si “rrjeti i transportit të kombinuar ndërkombëtar”, të cilin ato synojnë ta ndërmarrin brenda kuadrit të programeve kombëtare. Rrjeti i transportit të kombinuar ndërkombëtar përbëhet nga linjat hekurudhore të përfshira në aneksin I të kësaj Marrëveshjeje, si edhe të terminaleve të transportit të kombinuar, pikave të kalimit kufitar, stacioneve të ndërrimit të grupeve të vagonëve, stacioneve të këmbimit të shinave dhe lidhjeve/porteve të trageteve të rëndësishme për transportin e kombinuar ndërkombëtar, që përfshihen në aneksin II të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 3

Karakteristikat teknike të rrjetit

Linjat hekurudhore të rrjetit të transportit të kombinuar ndërkombëtar duhet të përshtaten me karakteristikat e përshkruara në aneksin II të kësaj Marrëveshjeje ose duhet të përshtaten me dispozitat e këtij aneksi gjatë punës përmirësuese që do të kryhet në të ardhmen, në pajtim me programet ndërkombëtare.

Neni 4

Qëllimet operacionale

Për të lehtësuar shërbimet e rrjetit të transportit të kombinuar ndërkombëtar, Palët Kontraktuese duhet të marrin masa të përshtatshme për të arritur parametrat e performancës dhe standardet minimale për trenat e transportit të kombinuar dhe instalimeve përkatëse, të referuara në aneksin IV të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 5

Anekset

Anekset e kësaj Marrëveshjeje formojnë një pjesë përbërëse të Marrëveshjes. Anekset e mëtejshme, që do të mbulojnë aspekte të tjera të transportit të kombinuar, mund t'i shtohen kësaj Marrëveshjeje, sipas procedurës së amendamentit të përshkruar në nenin 14.

**KAPITULLI II
DISPOZITA PËRFUNDIMTARE**

Neni 6

Kjo Marrëveshje duhet të depozitohet pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara.

Neni 7

Nënshkrimi

1. Kjo Marrëveshje do të jetë e hapur në zyrën e Kombeve të Bashkuara në Gjenevë për nënshkrim nga Shtetet, të cilat janë anëtare të Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Europën ose janë pranuar në Komision në cilësi konsultative, sipas paragrafëve 8 dhe 11 të termave të referencës së Komisionit, nga 1 prilli 1991 deri më 31 mars 1992.

2. Nënshkrime të tilla do të jenë subjekt ratifikimi, pranimi ose miratimi.

Neni 8

Ratifikimi, pranimi ose miratimi

1. Kjo Marrëveshje do të jetë subjekt ratifikimi, pranimi ose miratimi në përputhje me paragrafin 2 të nenit 7.

2. Ratifikimi, pranimi ose miratimi do të kryhen nga depozitimi i një instrumenti pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara.

Neni 9

Aderimi

1. Kjo Marrëveshje do të jetë e hapur për aderim nga çdo shtet i referuar në paragrafin 1 të nenit 7 nga 1 prilli 1991.

2. Aderimi do të bëhet nga depozitimi i një instrumenti pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara.

Neni 10 **Hyrja në fuqi**

1. Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës në të cilën qeveritë e tetë Shteteve depozitojnë një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi, me kusht që një ose më shumë linja të rrjetit të transportit të kombinuar ndërkombëtar të lidhin, në mënyrë të vazhdueshme, territoret e të paktën katër Shteteve, të cilat kanë depozituar një instrument të tillë.

2. Në qoftë se kushti i mësipërm nuk përmbushet, Marrëveshja duhet të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës së depozitimit të instrumentit të ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit, me anë të të cilit do të përmbushet kushti i përmendur.

3. Për çdo Shtet, që depoziton një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi pas fillimit të periudhës prej 90 ditësh të përcaktuar në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni, Marrëveshja do të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës së depozitimit të instrumentit të përmendur.

Neni 11 **Kufijtë e zbatimit të Marrëveshjes**

1. Asnjë pjesë e kësaj Marrëveshjeje nuk duhet të interpretohet në mënyrë të tillë që të parandalojë një Palë Kontraktuese të ndërmarrë një veprim që është në përputhje me dispozitat e Kartës së Kombeve të Bashkuara dhe të kufizuar nga ekzigjencat e situatës, që ajo i çmon të nevojshme për sigurinë e saj të jashtme dhe të brendshme.

2. Masa të tilla të cilat duhet të jenë të përkohshme, duhet t'i njoftohen menjëherë Depozitarit dhe natyra e tyre duhet të specifikohet.

Neni 12 **Zgjidhja e mosmarrëveshjeve**

1. Çdo mosmarrëveshje ndërmjet dy apo më shumë Palëve Kontraktuese, që ka të bëjë me interpretimin ose zbatimin e kësaj Marrëveshjeje dhe të cilën Palët në konflikt nuk janë në gjendje ta zgjidhin me negociata apo mënyra të tjera, duhet të referohet për arbitrazh, në qoftë se këtë e kërkon njëra nga Palët Kontraktuese në konflikt, dhe në fund të dorëzohet te një ose me shumë gjyqtar arbitrazhi të zgjedhur në marrëveshje të ndërsjella ndërmjet Palëve në konflikt. Në qoftë se Palët në konflikt nuk bien dakord për zgjedhjen e një gjyqtari arbitrazhi apo gjyqtarëve arbitrazhi, brenda tre muajve nga data e kërkesës për arbitrazh, një nga këto Palë mund t'i kërkojë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara të caktojë një gjyqtar të vetëm arbitrazhi, të cilit duhet t'i dorëzohet debati për vendim.

2. Shpërblimi i gjyqtarit të arbitrazhit apo gjyqtarëve të arbitrazhit, të caktuar në bazë të paragrafit 1 të këtij neni do të varet nga Palët Kontraktuese në konflikt.

Neni 13 **Rezerva**

Në kohën e nënshkrimit të kësaj Marrëveshjeje, ose të depozitimit të një instrumenti ratifikimi, pranimi, miratimi apo aderimi, çdo shtet mund të njoftojë Depozitarin që ajo nuk e çmon veten të lidhur nga neni 12 i kësaj Marrëveshjeje.

Neni 14 **Amendamenti i Marrëveshjes**

1. Kjo Marrëveshje mund të amendohet në përputhje me procedurën e përcaktuar në këtë nen, me përjashtim të rasteve të parashtruara në nenet 15 dhe 16.

2. Me kërkesë të një Pale Kontraktuese, çdo amendament që ajo ka propozuar për këtë Marrëveshje duhet të merret në konsideratë nga Pala Aktive në Transportin e Kombinuar të Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Europën.

3. Në qoftë se amendamenti miratohet me shumicën e dy të tretave të Palëve Kontraktuese të pranishme që votojnë, Sekretari i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara duhet t'ua komunikojë amendamentin të gjitha Palëve Kontraktuese për pranim.

4. Çdo amendament i propozuar dhe i komunikuar sipas paragrafit 3 të këtij neni duhet të hyjë në fuqi për të gjitha Palët Kontraktuese tre muaj pas përfundimit të periudhës 12-mujore nga data e komunikimit të tij, me kusht që gjatë kësaj periudhe 12-mujore, një Shtet që është Palë Kontraktuese nuk e njofton Sekretarin e Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për ndonjë kundërshtim të amendamentit të propozuar.

5. Çdo amendament pranuar në këtë mënyrë do t'i komunikohet Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara të gjitha Palët Kontraktuese dhe do të hyjë në fuqi tre muaj pas datës së komunikimit të tij nga Depozitari.

6. Në qoftë se deklarohet një kundërshtim për amendamentin e propozuar në përputhje me paragrafin 4 të këtij neni, amendamenti do të gjykohet i papranuar dhe nuk do të ketë asnjë lloj efekti.

Neni 15

Amendamenti i anekseve I dhe II

1. Anekset I dhe II të kësaj Marrëveshjeje mund të amendohen në përputhje me procedurën e paraqitur në këtë nen.

2. Me kërkesë të një Pale Kontraktuese, çdo amendament i propozuar nga ajo për anekset I dhe II do të merret në konsideratë nga Pala Aktive në Transportin e Kombinuar të Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Europën.

3. Në qoftë se amendamenti i miratuar nga shumica e Palëve Kontraktuese të pranishme dhe votuese, Sekretari i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara duhet t'ua komunikojë amendamentin e propozuar të gjitha Palëve Kontraktuese të interesuara direkt për pranim. Për qëllim të këtij neni, një Palë Kontraktuese quhet direkt e interesuar, në rast të përfshirjes së një linje të re, një terminali të rëndësishëm, një pike kalimi kufitar, një stacioni për ndërrimin e shinave ose një lidhjeje porti tragetesh, ose në rastin e modifikimeve përkatëse, kjo linjë kalon në territorin e saj, ose është direkt e lidhur me terminalin e rëndësishëm, ose në qoftë se terminali i rëndësishëm, pika e kalimit kufitar, stacioni i ndërrimit të shinave ose pika terminale e lidhjes/portit të trageteve ndodhen në territorin e sipërpërmendur.

4. Çdo amendament i propozuar dhe i komunikuar në përputhje me paragrafët 2 dhe 3 të këtij neni do të gjykohet i pranuar, në qoftë se brenda një periudhe gjashtëmujore nga data e komunikimit të tij nga Depozitari, asnjë nga Palët Kontraktuese të interesuara, drejtpërdrejt e interesuar, nuk ka njoftuar Sekretarin e Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për mospajtimin e saj me amendamentin e propozuar.

5. Çdo amendament i pranuar do të komunikohet nga Sekretari i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara të gjitha Palët Kontraktuese dhe do të hyjë në fuqi tre muaj nga data kur Depozitari e ka komunikuar atë.

6. Në qoftë se një mospajtim me amendamentin e propozuar njoftohet në përputhje me paragrafin 4 të këtij neni, amendamenti do të gjykohet që nuk është pranuar dhe nuk do të ketë asnjë lloj efekti.

7. Depozitari duhet të njoftohet menjëherë nga Sekretariati i Komisionit Ekonomik për Europën rreth Palëve Kontraktuese, që janë drejtpërdrejt të interesuara për amendamentin e propozuar.

Neni 16

Amendamenti i anekseve III dhe IV

1. Anekset III dhe IV të kësaj Marrëveshjeje mund të amendohen në përputhje me procedurën e paraqitur në këtë nen.

2. Me kërkesë të një Pale Kontraktuese, çdo amendament propozuar nga ajo për anekset III

dhe IV do të merret në konsideratë nga Pala Aktive në Transportin e Kombinuar të Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Europën.

3. Në qoftë se amendamenti miratohet nga shumica e dy të tretave të Palëve Kontraktuese të pranishme dhe votuese, Sekretari i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara do t'ua komunikojë amendamentin të gjitha Palëve Kontraktuese për pranim.

4. Çdo amendament i propozuar dhe i komunikuar në përputhje me paragrafin 3 të këtij neni do të gjykohet i pranuar, në qoftë se brenda një periudhe gjashtëmuajore nga data e komunikimit të tij, një e pesta ose më shumë e Palëve Kontraktuese e ka njoftuar Sekretarin e Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për kundërshtimin e tyre në lidhje me amendamentin e propozuar.

5. Çdo amendament i pranuar në përputhje me paragrafin 4 të këtij neni duhet të komunikohet nga Sekretari i Përgjithshëm të të gjitha Palët Kontraktuese dhe do të hyjë në fuqi tre muaj nga data e komunikimit për të gjitha Palët Kontraktuese përveç atyre që, para datës së hyrjes së tij në fuqi, kanë njoftuar Sekretarin e Përgjithshëm që nuk e kanë pranuar amendamentin e propozuar.

6. Në qoftë se një e pesta ose më shumë nga Palët Kontraktuese njoftojnë një kundërshtim për amendamentin e propozuar, në përputhje me paragrafin 4 të mësipërm, amendamenti do të gjykohet i papranuar dhe nuk do të ketë asnjë lloj efekti.

(ECE/TRANS/88/Corr.1, i ndryshuar si më 20 shtator 1992)

Neni 17

Klauzola e garancisë

Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje nuk mund të tejkalojnë dispozitat që disa Shtete mund të jenë të detyruara të zbatojnë midis tyre, në përputhje me traktate të tjera shumëpalëshe, si Traktati i Romës 1957, që ka themeluar Komunitetin Ekonomik Europian.

Neni 18

Denoncimi

1. Çdo Palë Kontraktuese mund ta denoncojë këtë Marrëveshje me anë të një njoftimi me shkrim të drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara.

2. Denoncimi do të hyjë në fuqi një vit pas datës kur Sekretari i Përgjithshëm ka marrë njoftimin e lartpërmendur.

Neni 19

Përfundimi

Në qoftë se pasi kjo Marrëveshje ka hyrë në fuqi, numri i Palëve Kontraktuese do të jetë zvogëluar në më pak se tetë gjatë një periudhe prej 12 muajsh të njëpasnjëshëm, Marrëveshja nuk do të ketë më efekt 12 muaj nga data në të cilën Shteti i tetë nuk do të jetë më Palë Kontraktuese.

Neni 20

Njoftimet dhe komunikimet nga depozitari

Përveç njoftimeve dhe komunikimeve që mund të përcaktojë kjo Marrëveshje, funksioni i Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara si Depozitar, do të paraqitet në Pjesën VII të Konventës së Vjenës mbi Ligjet e Traktateve, përfunduar në Vjenë më 23 maj 1969.

Neni 21

Tekstet origjinale

Origjinali i kësaj Marrëveshjeje, tekstet e së cilës në anglisht, frëngjisht dhe rusisht janë njëlloj autentike, duhet të depozitohet pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara.

Në dëshmi sa më sipër, të nënshkruarit, duke qenë plotësisht të autorizuar për këtë qëllim, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

Përfunduar në Gjenevë më 1 shkurt 1991.

ANEKSI I

LINJAT HEKURUDHORE TË RËNDËSISHME PËR TRANSPORTIN E KOMBINUAR NDËRKOMBËTAR

(1) Portugalia */

C-E 05 (Fuentes de Onoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-
Coimbra-Lisboa

Porto

C-E 90 Lisbona-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcantara)

(2) Spanja */

C-E 05 (Hendaye-) Irun-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de
Onoro (-Vilar Formoso)

C-E 07 (Hendaye-) Irun-Burgos- Avila -Madrid
Aranda de Duero

C-E 053 Madrid-Cordoba-Bobadilla-Algerciras

C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcantara-Madrid-Barcelona-Port
Bou (-Cerbere)

C90/1 Valencia-Barcelona

Shënim i përgjithshëm dhe shpjegimi i numrave të linjave

“C-E” paraqet linjat hekurudhore në thelb identike me linjat përkatëse E të Marrëveshjes
Europiane mbi Linjat Hekurudhore Ndërkombëtare Kryesore (AGC) të vitit 1985.

“C” paraqet linja të tjera të rëndësishme për transportin ndërkombëtar të kombinuar.

Numrat e linjës “C” janë identikë me ata që janë më afër linjës E dhe që disa herë vijojnë me
një numër serie.

Shkronja “E” është vendosur për referencë dhe krahasim më të lehtë me linjat që përmban
AGC-ja. Kjo nuk tregon në asnjë mënyrë nëse Shtetet janë apo synojnë të jenë Palë
Kontraktuese të AGC-së.

*/ Simbolet e përdorura

() = Stacion jashtë vendit të interesuar, ëpër shembull: (Hendaye-)]

_____ = Rrugë alternative ëpër shembull: Avila
Aranda de Duero]

----- = Seksioni i një linje të rëndësishme të AGC-së për transportin e kombinuar
ndërkombëtar (ka të bëjë vetëm me linjat C-E).

..... = Seksioni i një linje të rëndësishme për transportin e kombinuar, por jo pjesë e linjës
përkatëse AGC (ka të bëjë vetëm me linjat C-E).

(3) Irlanda */

C-E 03 (Larne-Belfast) —Dublin

(4) Britania e Madh */

C-E 03	Glasgou-Stranaer-Lame-Belfast(-Dublin)-Holyhead-Creue Carlisle Londër-Folkston-Dover (-Kala)
C-E 16	London_Harwick (-Zeebrugge)
C 03/1	Londër-Kardif
C 03/2	Cleveland-Donkaster-Londër Leeds

(5) Franca */

*/ Për shënimet e përgjithshme, shpjegimet e numrit të linjave dhe simbolet e përdorura, shih faqen 12

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

C-E 05	Paris-Bordo-Hendaye (-Irun) C-E07
C-E 15	(Quevv- Feignes -Aulnoye-Paris <u>Dizhon</u> -Lion-(Erquelinnes-)..... Zheumon Le Creusot
C-E 23	Dunderque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont Chalindrey-Dizhon (-Vallorbe)
C-E 25	(Berremburg-) Thionville-Merz-Strasburg-Mulhauz- (-Bazel) Belfort-Besançon - Dizhon
C-E 40	Le Havre-Paris-Lerouville- Onville-Metz-Remilly-Forbach (- Saarbrücken)
C-E 42	Paris-Lerouville-Nansi-Sarrebürg-Reding-Strasburg (-Kehl)
C-E 70	Paris-Macon-Amberieu-Culoz-Modane (-Torino)
CE-90	(Port Bou-) Cerbere-Narbonne-Taraskon-Marseje-Menton (- Ventimilia)
C-E 700	Lion-Amberieu

*/ Për shënimet e përgjithshme shpjegimet e numrit të linjave dhe simbolet e përdorura, shih faqen 11

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(5) Franca (vazhdimi)

C 07	Paris- Toulouse
C 20	Lille-Tourcoing (-Mouscron)
C 25	Thionville- Apach (-Perl)
C 40	Paris-Le Mans-Nantes-Rennes
C 51	(Dover-) Calais-Lille-Paris
C 90/2	Bordo-Tuluz-Narbonne

(6) Hollanda */

C-E 15	Amsterdam-Den Hagë-Rotterdam Roosendaal (Antwerpen)
C-E 16	(Haruic-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
C-E 35	Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
C 10/1	Utrecht-Amersfoort-Hengelo (-Bad Bentheim)
C 16	Rotterdam-Tilburg-Venlo (Köln)

(7) Belgjika */

C-E 10)	(Dover-) Oostende-Bruksel-Liege (-Aachen)
C-E 20)	
C-E 15	(Roosendaal-) Antuerpen-Bruksel- Quevy (-Feignies) Charleroi-Erquillines-(-Zhemont)
C-E 22	(Haruiç-) Zeebrugge-Brugge
C-E 25	Bruksel-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
C 15	Charleroi-Namur-Liege
C 20	(Tourcoing-) Mouscron-Liege-Montzen (-Aachen)

(8) Luksemburgu */

C-E 25	(Sterpenich)-Kleinbettingen-Luksemburg-Bettemburg (-Thionville)
--------	---

*/ Për shënimet e përgjithshme, shpjegimet e numrit të linjave dhe simbolet e përdorura, shih faqen 11.

(9) Gjermania */

C-E 10	(Liege-)Aachen-Këln-Dyseldorf-Dortmund-Mynster-Osnabryk-Bremen-Hamburg-Lybeck (-Hanko)
C-E 18	Hamburg-Bychen-Berlin/Seddin
C-E 20	(Liege-)Aachen-Këln-Duisburg-Dortmund-Hanover-Helmstedt-Berlin/Seddin-Frankfurt (0) (-Kunouice)
C-E 30	Dresden-Gyrlitz (-Zgorzelec)
C-E 32	Frankfurt (M)-Hanau-Erfurt-Leipzig-Dresden
C-E 35	(Arnhem-)Emmerich-Duisburg-Dyseldorf-Këln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe- Dyseldorf-Neuss (-Basel)
C-E 40	(Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)Germyn-den-Nyrenberg-Schirnding (-Cheb)
C-E 42	(Strasbourg-) Kehi-Appenueier-Karlsruhe-Mvhlacker-Shtutgart Offenburg
C-E 43	Frankfurt(M)-Heidelbera-Bruchsal-Shtutgard-Ulm-AuQsbura-Mvnhen-Freilassing Mannheim (-Salzburg)
C-E 45	(Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Wurzburg-Nyrenberg-Ingolstadt-Mynhen (-Kufstein)
C-E 46	Mainz-Frankfurt(M)
C-E 51	(Gedser-) Rostock-Berlin- Halle Erfurt-Nyrenberg Laipcig
C-E 55)	(Trelleborg-) Sassnitz Hfen-Stralsund- Paseuok Berlin/Seddin-Dresden-Neustrelitz
C-E 61)	Bad Schandau (-Decin)
C-E 451	Nyrenberg-Passau (-Wels)
C 10/1	(Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabryck
C 16	(Venlo-) Moenchengladbach-Këln
C 25	(Apach-) Perl-Trier-Koblenz
C 45/1	(Fredericia-) Flensburg-Hamburg
C 45/2	Bremerhaven-Bremen-Hanover
C 45/3	Travemynde-Lybeck

*/ Për shënimet e përgjithshme, shpjegimet e numrit të linjave dhe simbolet e përdorura shih faqen 12.

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(10) Zvicra */

C-E 23 (Dizhon-) Vallorbe-Lausanne-Brig

C-E 25 (Mulhauz-) Bazel-Olten-Bern-Brig (-Domodosola)

C-E 35 (Karlsruhe-) Bazel-Olten-Chiaso (-Milano)

C-E 50 (Culoz-) Gjeneve-Lausanne-Bern-Zyrih-Buchs (-Innsbruk)

C 35 (Karlsruhe-) Bazel-Brugg-Immense-Bellinzona- (-Luino)
Chiasso (-Milano)

11) Italia */

C-E 25 (Brig-) Domodosola-Novara-Milano-Xhenova

C-E 35 (Chiaso-) Milano-Bolonja-Firence-Roma-Napoli-Salerno-Vila
S.Xhovani-Mesina

C-E 45 (Insbruk-) Brenero-Verona- Bolonja-Ankona-Foxhia-Bari-Brindisi

C-E 55 (Arnodstein-) Tarvisio-Udine-Venecia-Bolonja-Trieste

C-E 70 (Modane) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Vila Opicina (-Sezana)

*/ Për shënime të përgjithshme, shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(11) Italia (vazhdon)

C-E 72 Torino-Xhenova

C-E 90 (Menton-) Ventimiglia-Xhenova-Piza-Livorno-Roma

C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallaate-Rho-Milano

C 90/1 La Spezia-Fidenca-Parma

C 90/2 Livorno-Piza-Firence

(12) Norvegiia */

C-E 45 Oslo-(Kornsjo)

C 47 Narvik (-Vasijuare)

C 48 Trondheim-Hel (-Storlien)

C 61 Oslo (Charlottenberg-Stokholm)

(13) Suedi

C-E 45 (Kornsjo-) Goteborg-Helsingborg (-Helsingor)

C-E 53 Helsingborg-Hassleholm

C-E 55) Stokholm-Hasleholm-Malmoe-Trelleborg (-Sasnitz Hafen)

C-E 61)

C-E 59	Malmoe-Ystad (-Szczecin)
C 10/2	Stokolm (-Turku)
C 45/1	Goteborg (-Grederikshavn)
C 45/3	Malmoe (-Travemynde)
C 47	Narvik (-Vasijaure)
C 48	Trondehim-Hell (-Storlien)

(13) Suedi (vazhdon)

C 55	Hallsberg-Goteborg
C 61	(Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stokholm

*/ Për shënime të përgjithshme, për shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

14) Danimarka */

C-E 45	(Helsingborg-) Helsingr-Kobenhavn-Nykobing-Rodby (-Puttgarden)
C-E 530	Nykobing-Gedser (-Rostock)
C45/1	(Goteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg) Kobenhavn

(15) Austria*/

C-E 43	(Freilassing-) Salzbur
C-E 45	(Mynhen-) Kufstein-Wyrgl-Innsbruck (Brennero)
C-E 50	(Buchs-) Innsbruck-VVyrgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)- Schëarzach St. Veit Linz-Viene- (<u>-Hegveshalom</u>) 1/ <u>Ebenfurt (-Sopron) 21</u> ^{1/} MAV. ^{2/} GYSEV/MAV
C-E 52	VVien-Marchegg (-Devinska Nova Ves)
C-E 55	Linz-Salzburg-Schëarzach St.Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
C-E 63	(Bratislava-) Kittsee-Parndorf-Viene
C-E 65	(Breclav) Bernhardsthal-Wien-Semering-Bruck.a.d Mur-Klagenfurt-Villavh- Rosenbach (-Jesenice)
C-E 67	Bruck a.d. Mur-Grac-Spielfeld Strass (-Sentilj)
C-E 451	(Passau-) Wels
C-E 551	(Horni-Dvoriste-) Summerau-Linz-Selzthat-St.Michael

*/ Për shënime të përgjithshme, për shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(16) Polonia

C-E 20 (Frankfurt (0)-) Kunovice-Poznan-Lovicz- Varshava -Lukov- Terespol (-
Brest) Skierniewice
C-E 30 (Gyrlitz-) Zgorzelec Vroclav-Katovic-Krakov-Przemysl-Medyka (-Mostiska)
.....
C-E 59 Sëinoujscie-Szczecin-Kostrzy-Zielona Gora-Vroclav-Opole- Chalupki
(-Bohumin)
.....
C-E 65 Gdynia-Gdansk-Tczew - Varshava- Katowica-Zebrzydowice (Petrovece U.
Karvine)

-----Bydgoszcz -----

C 30/1 Krakov-Novy Sacz-Myszyna (-Plave)
C 59/1 Nova Sol-Zagan-Vegliniec-Zgorzelec-Zavidov (-Frydlant)
C 59/2 Vroclav-Mieszylesie (-Lichkov)
C-E 65/1 Zduska Vola Karsznice-Lod Oltechov-Skierniewice
C-E 65/2 Chorzev Siemkowie-Czestochova-Zawiercie-Javorzn Szczakova
Czechovice Dziedzice
C-E 65/3 Herby Nove-Paczyna-Kedzierzyn Ko le Azoty

17 a) Republika Çeke */

C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plze-Praga-Kolin-Hranica na Morav
Ostrava-Mostv u Jablunkova (-adca)
Horni Lide (-Luky pod Makytou)

C-E 55 (Bad Schandau-) D in Praga
C-E 59 (Chalupki-) Bohumin-Ostrava
C-E 61 (Bad Schandau-) D in Nymburk-Kolin-Brno-B“eclav-Lanahot (-Kuty)
C-E 65 (Zebrzydowice-)Petrovice u.Karvine-Ostrava-B“eclav
(- Bernhard stahl)
C-E 551 Praga-Horni Dvo ist (-Summerau)
C 59/1 (Zavidov-) Frydlant-Turnov-Praga
C 59/2 (Miedzylesie-) Lichkov .T “ebova

*/ Për shënime të përgjithshme, për shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(17 b) Sllovakia*/

C-E 40 (Mostv u Jablunkova-Čadca Žilina-Poprad-Tatry-Kozice
(Horni Lide-) Luky pod Makytou-Puchoc

-Čierna nad Tisou (-Chop)

C-E 52 (Marchegg-) Devinska Nova Ves-Bratislava-Nove Zamky-Sturovo Szob)

C-E 61 (Lanahot-) Kutv-Bratislava- Komarno (-Komarom)
Rusovce (-Hegyesalom)

C-E 63	Žilina-Leopoldov- <u>Bratislava</u> (-Kittsee) Galanta
C 30/1	(Muszyna-) Plave-Presov-Kysak-Kozice -a a (-Hidasnemeti)

(18) Hungaria

C-E 50	(Viena-) <u>Hegyesalom</u> 1/ -Gyor-Budapest-Miskolc- Nyiregyhaza-Zhony (- Chop) (Ebenfurt-) Sopron 2/
--------	--

1/ MAV.
2/ GYSEV/MAY

C-E 52	(Sturovo-) Szob-Budapest-Cegled-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza
C-E 56	Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lykyshaza (-Curtici)
C-E 61	<u>(Bratislava-Komarno)</u> Komarom-Budapest Hegyesalom
C-E 69	Budapest-Szekesfehervar- <u>Boba-Hodos</u> Murakeresztur (-Kotoriba)
C-E 71	Budapest-Dombovar-Gyekenyes (-Botovo-Koprivnica)
C-E 85	Budapest- Kelebia (-Subotica)
C-E 691	Murakeresztur- Gyekenyes

*/ Për shënime të përgjithshme, për shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(18) Hungaria (vazhdon)

C 30/1	(Čaña-) Hidasnemeti-Miskolc
C 54/1	(Episcopia Bihor-) Biharkereszttes-Berettyosfalu-Püspökladiny
C 773	Budapest-Dombovar-Pecs-Magyarboly (-Beli Manastir)

(19) Jugosllavia */

C-E 65	(Rosenbach-) Jesenice-Lubjana-Pivka-Rijeka
C-E 67	(Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
C-E 69	(Murakeresztur-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most Lubjana-Divaca-Koper
C-E 70	(Vila Opicina-) Sezena-Lubjana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Nish-Dimitrovgrad (-Dragoman)
C-E 71	(Gyekenyes-) Botova-Koprivnica-Zabreb-Karlovac-Rijeka
C-E 85	(Kelebia-)Subotica-Beograd- <u>Nish</u> -Shkup-Gievgjelia (-Idomeni) Kraljevo

(20) Greqia */

C-E 85	(Gjevgjelia-) Idomeni-Selanik-Athina
C-E 855	(Kulata-) Promachon-Selanik
C 70/2	Strymonas-Aleksandropolis-Dikea (-Svilengrad)

C 85/1	Selanik-Follorina-Krestallopigi (.....)
C 85/2	Larisa-Volos- ëLatakia (Republika Arabe e Sirisë)]
C85/3	Igumenica-Kalabaka-Palaiofarsalos-Volos-ëLatakia (Republika Arabe e Sirisë)]
C 85/4	Athina-Patras

*/ Për shënime të përgjithshme, për shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(21) Rumania */

C-E 54	Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bukuresht
C-E 56	(Lykyshaza-) Curtici-Arad-Timishuara-Krajova-Bukuresht
C-E 66	Halmeu-SatuMare-Karei-Oradea-Arad-Timishuara-Stamora Moravita(Vrsac)

C-E 95	(Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploeshti-Bukureshti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
C-E 562	Bukuresht-Konstanca
C-E 851	(Vadu Siret-) Viscani-Suceava-Pascani
C 54	(Deakovo) Halmeu-Satu Mare-Dej-Kluj-Koslariu
C 54/1	Pascani-Suceava-Salva-Dej-Cluj Napoca-Oradea-Episcopia Bihor (-Biharkeresztes)
C 95	Krajova-Kalafat(-Vidin)

(22) Bullgaria */

C-E 70	(Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofia-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-Svilengrad (-Kapikule)
C-E 95	(Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad

C-E 680	Sofija-Mezdra-Gorná Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna
C-E 720	Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas

C-E 855	Sofia-Kulata (-Promachon)
C 95	(Calafat-) Vidin-Sofia

(23) Finlanda */

C-E 10	Hanko-Helsinki-Riihimaki-Kouvolaa-Vainikkala (-Buslovskaja)
C 10/2	(Stokhom-) Turku-Helsinki

*/ Për shënime të përgjithshme, për shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Konv. Europiane 1992/transporti i kombinuar

(24) Federata Ruse */

C-E 10 (Vainikkala-) Buslovskaja-St.-Petersburg--Moska

C-E 20 (Orsha-) Krasnoye-Smolensk-Moska-Nizhni Novgorod-Ekaterinburg-Tyumen

Kurgan-Petukhovo (-Mamlyutka-Petropavlovsk-Kara-Guga-) Isiikul -Omsk-Novosibirsk-Krasnoyarsk-Tayshert-Irkutsk
-Ulan-Ude- Zadinsky- Karimskaya

Naushki (-Sukhe-Bator) Zabaikaisk (-Manchzhuria)

-Khabarovsk- Baranovsky -Nakhodka-Vostochnaya

Hasan (-Tumangan)

C-E 24 Moska-Ryazan-Ruzaevka-Samara-Ufa-Chelyabinsk-Kugan
-Zauralie (-Persnogorkovskaja)

C-E 30 (Topoli-) Valuiki-Liski-Rtschevo-Sizran-Samara-Orenburg (-Ilets I)

C-E 50 (Krasnaja Mogila-) Gukovo-Likhaja-Volgograd-Astrakhan(-Aksaraïskajall)

C-E 99 Moska-Rostov-na-Donu-Novorossiysk

C-E 102 Moska-Vogograd-Astrakhan

C-20/1 Saint Petersburg-Vologda-Kotelnich

C-20/2 Moska-Kazan-Ekaterinburg

C-20/3 Kaliningrad-Cheniakhovsk-Nesterov (-Kibartai)

*/ Për shënime të përgjithshme, për shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Konv.Europiane 1992/transporti i kombinuar

(25) Turqia */

C-E 70 (Svilangrad-) Kapikule-Stamboll-Haydarpasa-Ankara- Bogazkypru-Kalin-
Malatva- Kapiky r-Razi (Republika islamike e Iranit)1
Nusaybin ë-Kamishli (Republika Arabe e Sirisë)]

C-E 74 Izmir -Balikesir-Alavunt- Afyon -Konya-Ulukisla
Bandirma Eskisehir Usak-Manisa

C-E 97 (Ahurvan-) Dogukapi-Kars-Erzurum-Cetinkaya-Kalin-Bogazkypry
Uiukibla-Yenice Samsun

Adana- T. Kale - F. Pasa-Islahiye ë-Meydan Ekbez (Republika Arabe e
Sirisë) Mersin Iskenderun

C 70/2 Pelivanky)-Uzunkypy (-Pythion)

(26) Kroacia */

C-E 65	(Ilirska Bistrica-) Sapjane-Rijeka
C-E 69	(Murakerestzur-) Kotoriba- akovec (-Središće)
C-E 70	(Dobova-)Savski Marof-Zagreb-Strizivojna Vrpolje-Vinkovci-Tovarnik (Sid)
C-E 71	(Gyekenyes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb -Karlovac-Ostarije-Rijeka
C-E 751	Zagreb-Sunja-Volinja (-Dobrljin-Biha-Ripa-) Strmica-Knin- Split Sibenik
C-E 753	Zagreb-Karlovac-Ostarije-Gospi-Knin-Zadar

*/ Për shënime të përgjithshme, për shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Konv. Europiane 1992/transporti i kombinuar

(26) Kroacia (vazhdon)

C-E 771	(Bogojevo-) Erdut-Vinkovci-Strizivojna Vrpolje-Slavonski Samac (-Bosanski Samac-Sarajevë-apljina-) Metkovi -Ploce
C710	(Sredise-) akovec-Varaadin-Koprivnica-Osijek-Erdut (-Subotica)
C 773	(Magyarboly-) Beli Manastir-Osijek-Strizivojna Vrpolje

(27) Silovenia */

C-E 65	(Rosenbach-) Jesenice-Lubjana-Ilirska Bistrica (-Sapjane)
C-E 67	(Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
C-E 69	Hodos-Murska Sobota-Ormoz-Pragersko-Zidani Most-Lubjana-Divača Koper (Cakovec-) Sredise
C-E 70	(Vila Opicina-) Seaana-Lubjana-Zidani Most-Dobova (-Savski Marof)

(28) Bosnia Hercegovina */

(29) Shqipëria */

(30) Ish Republika Juqostlave e Maqedonisë */

(31) Biellorusia */

C-E 20 (Terespol-)	Brest-Minsk-Orsha (-Krasnoye)
--------------------	-------------------------------

*/ Për shenime të përgjithshme, për shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Kon. Europiane 1992/transporti i kombinuar

(32) Ukraina */

C-E 30	(Medyka-) Mostiska-2-Lvov
C-E 40	(ierna nad Tisou-) Chop
C-E 50	(Zahony-) Chop-Lvov-Kiev-Khutor Mikhailovsky-Zernovo (-Suzemka)
C-E 95	(Benderi-) Razdelnaja-Kazatin
C-E 851	Lvov-Vadu Siret (-Vicsani)
C 54	Chop-Deakovo (-Halmeu)

33) Republika e Moldavisë */

C-E 95 (lasi-) Ungeni-Kishivev-Benderi (-Razdelnaja)

*/ Për shënime të përgjithshme, për shpjegimin e numrave të linjave dhe të simboleve të përdorura shihni në faqen 12.

Konv. Europiane 1992/transporti i kombinuar
ANEKSI II

INSTALIMET E RËNDËSISHME PËR TRANSPORTIN E KOMBINUAR NDËRKOMBËTAR

Terminalet e rëndësisë së veçantë për transportin e kombinuar

AUSTRIA

Linz-Stadthafen
Messendorf
Salzburg Hauptbahnhof/Liefering
Villach Sud

Wels Vbf
Vienë Freudenau Hafen
Vienë Nordwestbahnhof

BELGJIKA

Antwerpen
Athus
Bressoux-Renory (Liez)
Bruksel

Genk (Hasselt)
Muizen (Mechelen)
Zeebrugge

BULLGARIA

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Filipovo
Gorna Oriahovitza

Ruse
Sofia
Stara Zagora
Varna

KROACIA

Rijeka
Slavonski Brod

Split
Zagreb

REPUBLIKA ÇEKE

Brno
Česke Budějovice
Cheb
Jihlava
Kolin
Lovosice

Ostrava
Plzeň
Praga Ukřiněves
Praga Žizkov
Pierov

DANIMARKA

Arhus

Kobenhavn

Glostrup

Padborg

FINLANDA

Helsinki-Pasila

FRANCA

Avignon-Koutine

Bordo - Bastide

Dunkerque

Hendaye

Le Havre

Lille- St. Sauver

Lion-Venissieux

Marsejė-Canet

Paris-La Chapelle

Paris-Noisy-Le-Sec

Paris-Pompadour

Paris-Rungis

Paris-Valenton

Perpignan

Rouen-Sotteville

Strasburg

Tuluzė

GJERMANIA

Augsburg-Oberhausen

Bazel Bad GBF

Berlin

Bielefeld Ost

Bochum-Langendreer

Bremen-Grolland Roland

Bremerhaven-Nordhafen

Dresden

Duisburg-Ruhrort Hafen

Düsseldorf-Bilk

Frankfurt (Main) Ost

Friburg (Breisgau) GBF

Hagen HBF

Hamburg-Rothenburgsort

Hamburg-Sėd

Hamburg-Valtershof

Hamburg-Vilhemsburg

Hanover-Linden

Ingolstadt Nord

Karlsruhe HBF

Kiel HGBF

Keln Eifeltor

Laipzig

Lybeck HBF

Ludvigsborg

Mainz Gustavsborg

Mannheim RBF

Mynchen HBF

Neuss

Neu Ulm

Nyrnberg HGBF

Offenburg

Regensburg

Rheine

Rostok

Saarbrücken HGBF

Schweinfurt HBF

Vuppertal -Langfeld

GRECIA

Aghii Anargyri (Athina)

Aleksandroupolis

Igumenica

Patras

Selaniku

Volos

HUNGARIA

Budapest-Jozsefvaros

Debrecen

Miskolc-Gėmėri

Sopron

Szeged-Kiskundorozsma

Szolnok

Zahony

IRLANDA

Dublin-North Wall

ITALIA

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Brindizi
Busto Arsizio
Livorno
Milano Greco Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Napoli-Granili

Napoli Traccia
Novara
Padova-Interporto
Pesquera-P.N
Pomezia-S.P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trieste
Verona-Q.E

LUKSEMBURGU

Bettembourg

HOLANDA

Ede
Rotterdam-Haven

Rorredam-Noord
Venlo

NORVEGIA

Oslo-Alnabru

POLONIA

Gdansk
Gdynia
Glivica
Krakov
Lodz
Malaszevicze
Poznan

Pruszkov
Sosnoviec
Svinoujscie
Szczecin
Varshava
Vroclav

PORTUGALIA

Alcantara (Lisbona)
Espinho
Berolas

Leixoes
Lisbona

RUMANIA

Bukureshti
Krajova
Konstanca
Oradea

FEDERATA RUSE

Batareinaya (Irkutsk)
Bazaikha (Krasnoyarsk)
Blochnaya (Perm)
Brjansk-Lgovskiy (Brjansk)

Moskë-Tovarnaya-Smolenskaya
Nakhodka-Vostonchnaya
Novorossiysk-Port
Omsk-Vostochnyi

Chita I
 Khabarovsk II
 Kirov-Kotlasskiy (Kirov)
 Kleschtchikha (Novosibirsk)
 Kostarikha (Nizhniy Novgorod)
 Kuntsevo II (Moskva)
 Kutum (Astrakhan)
 Mikhailo-Chesnokovskaya (Belogorsk)
 Moskë-Kievskaja
 Moskë-Tovarnaja-Oktyabrskaja
 Moskë-Tovarnaja-Smolenskaja

Rostov-Tovarnyi (Rostov-na Donu)
 Smolensk
 St.-Petersburg Port
 SL-Petersburg-Tovarnyi-Vitebskiy
 Sverdlovsk-Passagirskiy (Ekaterinburg)
 Taltsy (Ulan-Ude)
 Voinovka (Tumen)
 Volzhskiy (Volgograd)
 Ussuriysk

SLLOVAKIA

Bratislava
 ierna nad Tisou

Kozice
 Zilina

SLLOVENIA

Koper

Lubjana

SPANJA

Algeciras
 Barcelona
 Irun
 Madrid

Port-Bou
 Tarragona
 Valencia (-Silla)

SUEDIA

Goteborgu
 Helsingborg

Malmoe
 Stockholm-Arsta

ZVICRA

Aarau-Birrfeld
 Bazel SBB
 Berna
 Chiasso
 Gjeneva

Lugano-Vedeggio
 Luzerna
 Renens
 Zyrih

TURQIA

Bandirma
 Derince
 Iskenderun
 Stamboll

Izmir
 Mersin
 Samsun

UKRAINA

Chop
 Kiev

Lvov

BRITANIA E MADHE

Belfast
Birmingham
Bristol
Kardif
Cleveland
Koatbrixh (Glasgou)
Glasgou
Haruiç
Holihead

Ipsuich
Leeds
Liverpool-Garston
Londër-Statford
Londër-Villesden
Mançester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

JUGOSLLAVIA

Beograd
Koper
Lubjana

Rijeka
Zagreb

B. Pikat e rëndësishme të kalimit kufitar për transportin ndërkombëtar të kombinuar^{1/}

Vilar Formoso (CP) — Fuentes de Onoro (RENFE)
Marvao (CP) — Valencia de Alcantara (RENFE)
Irun (RENFE) — Hendaye (SNCF)
Port Bou (RENFE) — Cerbere (SNCF)

Dublin (CIE) — Holyhead (BR)
Dundalk (CEI) — Neëry (NIR)
Dover (BR) — Kala (SNCF)
- Dunkerque (SNCB)
- Oostende (SNCB)
Haruich (BR) — Zeebrugge (SNCB)
Menton (SNCF) — Ventimilja (FS)
Modane (SNCF) — Bardonecchia (FS)
Brig (SBB-CFF) — Domodossola (FS)
Bale (SNCF) — Bazel (SBB-CFF)

Strasbourg (SNCF) — Kehl (DB)
Forbach (SNCF) — Saarbrücken (DB)
Apach (SNCF) — Perl (DB)
Thionville (SNCF) — Bettembourg (CFL)
Feignies (SNCF) — Quevy (SNCB)
Jeumont (SNCF) — Mouscron (SNCB)
Tourcoing (SNCF) — Mouscron (SNCB)
Roosendaal (NS) — Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)
Venlo (NS/DB)
Bad Bentheim (DB/NS)
Montzen (SNCB) — Aachen (DB)

Strepenich (SNCB) — Kleinbettingen (CFL)
Bazel (DB/SBB-CFF)
Flensburg (DB) — Padborg (DSB)
Puttgarten (DB) — Rodby (DSB)

^{1/}

Pas çdo pike të kalimit të kufirit është treguar në kllapa administrata hekurudhore përkatëse e cila përdor stacionin. Në qoftë se është listuar vetëm një stacion ai është përdorur bashkërisht për të

dyja administratat hekurudhore.

Passau (DB/OBB) Salzburg (DB/OBB)
Kufstein (DB/OBB)
Buchs (SBB-CFF/OBB)

Luino (SBB-CFF/FS)
Chiasso (SBB-CFF/FS)
Brennero (FS/OBB)
Tarvisio (FS) - Arnoldstein (OBB)

Karllottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)
Vassijaure (JBV/Banverkret)
Storlien (JBV/Banverket)

Helsingborg (SJ) - Kobenhavn (DSB)
Trelleborg (SJ) - Sassnitz (DB)
Ystad (SJ) - Svinoujscie (PKP)
Goteborg (SJ) - Frederikshavn (DSB)
Malmoe (SJ) - Tavemynde (DB)

Gedser (DSB) - Rostok (DB)
Ebenfurth (OBB)- Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (OBB) - Hegyeshalom (MAV)
Frankfurt/0 (DB) - Kunovice (PKP)
Gyrlitz (DB) - Zgorzelec (PKP)

Gyekenyes (MAV) - Botovo (JZ)
Keleba (MAV) - Subotica (JZ)
Lykyshaza (MAV) - Kurtici (CFR)

Dimitrovgrad (JZ) - Dragoman (BDZ)
Gjevgjelia (JZ) - Idomeni (CH)
Episcopia Bihor (CFR)-Biharkeresztes (MAV)
Giurgiu (CFR) - Ruse (BDZ)

Svilengrad (BDZ) - Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) - Kalafat (CFR)
Kulata (BDZ) - Promachon (CH)
Turku (VR) - Stokholm (SJ)

Kapikoy (TCDD) - Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) - Kamischli (CFS)
Marchegg (OBB) - Devinska Nova Ves (SR)
Kittsee (OBB) - Bratislava (SR)

Gdynia (PKP) - Ystad, Stokholm.(SJ)/ Helsinki (VR)
Chalupki (PKP) - Bohumin (D)
Schirnding (DB) - Cheb (CD)
Bad Schandau (DB) — Decin (CD)

Bernhardsthal (OBB) - B”eclav (D)
Summerau (OBB) - Horni Dvo ist (D)
Vainikkala (VR) - Luzhaika (RZD)
Orsha (BC) - Krasnoye (RZD)

Zernovo (UZ) - Suzemka (RZD)
Nesterov (RZD) — Kibartai (Hekurudhat lituaneze)
Valuiki (RZD) — Topoli (UZ)
Gukovo (RZD) — Krasnaya Mogila (UZ)

Zauralie (RZD)—Presnogorovskaja (Hekurudhat kazah)
Petukhovo (RZD)-Mamlyutka (Hekurudhat kazah)
Isilku (RZD)-Kara-Guga (Hekurudhat kazah)
Astrakhan (RZD)-Aksariskaya II (Hekurudhat kazah)

Orenburg (RZD)- Ilets I (Hekurudhat kazah)
Naushki (RZD)- Sukhe-Bator (Hekurudhat mongole)
Zabaikalsk (RZD) - Manchzhuria (Hekurudhat kineze)
Hasan (RZD)-Tumangan (Hukurudhat e Repub.Demok.të Koresë)

Zebrzydovice (PKP) - Petrovice u Karvine (•D)
Zavidov (PKP) - Frydlant (•D)
Medzylesie (PKP) - Lichkov (•D)
• adca (SR) p Mosty u Jablunkova (•D)
Luky pod Makytou (SR) - Horni Lide • (•D)

Kuty (SR)-Lanahot (D)
•Ierna nad Tisou (SR) - Chop (UZ) Komarno (SR) - Komarom
(MAV) Sturovo (SR) - Szob (MAV)

Rusovce (SR) - Rajka (MAV)
a'a (SR) - Hidasnemeti (MAV)
Plave (SR) - Muszyna (PKP)
Magyarboly (MAV) - Beli Manastir (HZ)

Dikea (CH) - Svilengrad (BDZ) Kristallopigi (CH) -(HSH)
Patras/Igumenica (CH) - Brindizi (FS) Patras/Igumenlca (CH) - Trieste (FS)

Patras/Igumenica (CH) - Ankona (FS)
Patras/Igumenica (CH) - Bari (FS)
Volos (CH) - Latakia (CFS)
Stamora Moravita (CFR) — Vrsac (JZ)

Halmeu (CFR) - Deakovo (UZ)
Viscani (CFR) - Vadu Siret (UZ)
Uzunkypri (TCDD) - Pythion (CH)
Islahiye (TCDD) - Meydan Ekbez (CFS)

Do•ukapi (TCDD) - Ahuryan (ARM)
Kotoriba (HZ) - Murakeresztur (MAV)
Koprivnica (HZ) - Gyekenyes (MAV)
•akovec (HZ) - Sredis e (SZ)

Savki Marof (HZ) - Dobova (SZ)
Erdut (HZ) - Bogojevo (JZ)
Tovarnik (HZ) - Sid (JZ)
Slavonski Samac (HZ) - Bosanski Samac (ZBH)
Metkovi• (HZ) - •apljina (ZBH)
Volinja (HZ) - Dobrljin (ZBH)
Strmica (HZ) — Ripa • (ZBH)

Sapjane (HZ) - Ilirska Bistrica (SZ)

Lupoglav (HZ) - Podoorje (SZ)

Rosenbach (OBB) - Jesenice (SZ)

Spielfeld Strass (OBB) - Sentilj (SZ)

Sredis•e (SZ) - akovec (HZ)

Hodosh (SZ/MAV)

Vila Opicina (FS) - Seaana (SZ)

Savski Marof (HZ) - Dobova (SZ)

Terespol (PKP) - Brest (BC)

Medyka (PKP) - Mostiska (UZ)

Zahony (MAV) - Chop (UZ)

Ungeny (CFM) - Ia•i (CFR)

Novosavytske (CFM) — Kuchurgan (UZ)

C. Stacionet e rëndësishme të këmbimit të shinave për transportin ndërkombëtar të kombinuar

*/

Stacionet ndërmjet sistemeve hekurudhore me largësi të ndryshme ndërmjet shinave	Vendet e interesuara	Teknika e zbatuar e këmbimit të shinave	
		Këmbimi i të vagonit/vagonit	Transferimi i njërive të ngarkesës me anë të vinçit/ pajisjeve të tjera ngritëse
<u>Irun</u>	Spanjë-	X	X
Hendaye	Francë		
<u>Port Bou</u>	Spanjë-	X	X
Cerbere	Francë		
<u>Hanko</u>	Finlandë	X	
Cierna nad Tisou - Chop	Slllovakë – Ukraine		X
Zahony-	Hungari –	X	X
Chop	Ukrainë	X	X
Iasi-	Rumani -		X
Ungeny	Republika e Moldavisë	X	X
Vicsani	Rumani –	X	X
Vadu Siret	Ukraine	X	X
Halmeu *-	Rumani		X
Deakovo	Ukrainë	X	X
Malaszevicze***/-	Poloni –		X
Brest	Bjellorusi	X	X
Medyka -	Poloni –	X	X
Mostiska	Ukraine	X	X
Zabaikalsk- Manchzhuria	Federata Ruse- Kina	X X	X X
Hasan-	Federata Ruse -Republika	X	X
Tumangan	e Koresë		X

Shënim: Stacionet e këmbimit të shinave janë gjithashtu edhe pika të kalimit të kufirit

* / Në qoftë se këmbimi i akseve ose transferimi i njërive të ngarkesës për në vagona që janë në shina të ndryshme është kryer vetëm në një stacion, ky stacion është nënvizuar. Në rastin kur këmbimi i shinave dhe teknikat e transportimit janë përdorur njëkohësisht në disa stacione, të dy këto stacione janë përmendur bashkërisht.

**/ Ndërmjet Halmeu dhe Chop (Ukrainë) ekziston një linjë hekurudhore edhe me gabarid standard, edhe me gabarid të gjerë rreth 70 km. Pra, nuk kërkohet as ndryshimi i vagonit, as një ndryshim i akteve/trupave të këmbyesëm.

***/ Stacion trans-ngarkesash, por jo një pikë e kalimit kufitar.

D. Lidhjet/Portet e Trageteve që formojnë në pjesë të rrjetit të transportit të kombinuar ndërkombëtar

Holyhead	- Dublin	(Mbretëria e Bashkuar-Irlandë)
Kala	- Dover	(Francë-Mbretëria e Bashkuar)
Oostende	- Dover	(Belgjike-Mbretëria e Bashkuar)
Dunkerque	- Dover	(Francë-Mbretëria e Bashkuar)
Stanrear	- Larnë	(Mbretëria e Bashkuar)
Zeebrugge	- Haruic	(Belgjikë-Mbretëria e Bashkuar)
Zeebrugge	- Dover	(Belgjike-Mbretëria e Bashkuar)
Puttgarden	- Rodby	(Gjermani-Danimarkë)
Kobenhavn	- Helsingborg	(Danimarkë-Suedi)
Lubeck-Travemunde	- Hanko	(Gjermani-Finlandë)
Gedser	- Rodstock	(Danimarkë-Gjermani)
	(Warn mu nde)	
Goteborg	- Frederikshavn	(Suedi-Danimarkë)
Malmo	- Travemunde	(Suedi-Gjermani)
Trelleborg	- Sassnitz	(Suedi-Gjermani)
Ystad	- Suinuoicie	(Suedi-Poloni)
Helsinki	- Gdynia	(Finlandë-Poloni)
Helsinki	- Stokholm	(Finlandë-Suedi)
Turku	- Stokholm	(Finlanda-Suedi)
Samsun	- Kostanca	(Turqi-Rumani)
Mersin	- Venecia	(Turqi-Itali)
Gdynia	- Ystad	(Poloni-Suedi)
Gdynia	- Stokholm	(Poloni-Suedi)
Gdynia	- Helsinki	(Poloni-Finlandë)
Patra/Igumenica	- Brindizi	(Greqi-Itali)
Patra/Igumenica	- Trieste	(Greqi-Itali)
Patra-Igumenica	- Ankona	(Greqi-Itali)
Patra/Igumenica	- Bari	(Greqi-Itali)
Volos	- Latakia	(Greqi-Republika Arabe e Sirisë)
Calafat	- Vidin	(Rumani-Bullgari)
Kaliningrad	- Lübeck	(Federata Ruse - Gjermani)
Baltyisk	- Lübeck	(Federata Ruse - Gjermani)
Nakhodka	- Jakohama	(Federata Ruse - Japoni)
Vostochnyi	- Pusan	(Federata Ruse- Republika e Koresë)

Shënim: Lidhjet hekurudhore gjithashtu janë edhe pika të kalimit të kufirit, me përjashtim të lidhjeve ndërmjet Stanrear-Larnë dhe Mesina-Vila San Xhovani.

ANEKSI III

KARAKTERISTIKAT TEKNIKE TË RRJETIT TË LINJAVE TË RËNDËSISHME TË TRANSPORTIT NDËRKOMBËTAR TË KOMBINUAR

Vërejtje paraprake

Parametrat janë përmbledhur në tabelën më poshtë. Vlerat e treguara në kolonën A të tabelës

janë për t'u konsideruar si objektiva të rëndësishme për t'u arritur në përputhje me planet kombëtare të zhvillimit të hekurudhës. Çdo shmangie nga këto vlera do të konsiderohet si përjashtim.

Linjat kanë qenë të ndara në dy kategori kryesore:

a) Linjat ekzistuese të gatshme për tu përmirësuar kur të jetë e përshtatshme; shpesh është e vështirë dhe disa herë është e pamundur të modifikohen për shembull, karakteristikat e tyre gjeometrike, dhe kërkesat ndaj këtyre linjave duhet të jenë të lehtësuara (thjeshtuara);

b) Linjat e reja për t'u ndërtuar.

Për analogji, përcaktimet e dhëna në tabelën e mëposhtme, gjithashtu zbatohen, ku është e përshtatshme, për shërbimet e tragetit të cilat janë pjesë përbërëse e rrjetit hekurudhor.

PARAMETRAT E INFRASTRUKTURËS PËR RRJETIN E LINJAVE TË RËNDËSISHME TË TRANSPORTIT NDËRKOMBËTAR TË KOMBINUAR

	A		B
	Linja ekzistuese të cilat plotësojnë kërkesat e infrastrukturës dhe linjat që janë për t'u përmirësuar dhe rikonstruktuar		Linjat e reja
	Tani	Vlerat target (e planifikuara)	
1. Numri i rrugëve të shinave (linjave)	(I papërcaktuar)	(I papërcaktuar)	2
2. Përmasat gabaride të ngarkesës së automjetit		UICB ^{2/}	UICC
3. Distanca më e vogël ndërmjet qendrave të rrugëve të shinave traseve ^{1/}		4.0 m	4.2 m
4. Shpejtësia nominale më e vogël	100 km/orë ^{3/}	120 km/orë ^{3/}	120 km/orë ^{3/}
5. Pesha e autorizuar për aks Vagona ≤100 km/orë ≤120 km/orë	20 tonë 20 tonë 20 t 20 t	22.5 tonë 20 tonë 22.5 t 20 t	22.5 tonë 20 tonë 22.5 t 20 t
6. Gradienti maksimal ^{1/}	(I papërcaktuar)	(I papërcaktuar)	12.5 mm/m
7. Gjatësia minimale e dobishme e rrugës së parakalimit (rezervë)	600 m	750	750

1/ Nuk është imediate në transportin e kombinuar, por është e rekomanduar për një transport ndërkombëtar të kombinuar eficient.

2/ UIC: Bashkimi Ndërkombëtar i Hekurudhave.

3/ Standardet minimale për trenat e transportit të kombinuar (shih aneksin IV).

Shpjegime të parametrave që përmban tabela e mësipërme:

1. Numri i rrugëve të shinave (linjave)

Linjat e transportit ndërkombëtar të kombinuar duhet të japin kapacitet të lartë dhe të lejojnë kohëmatje të përpikta të operacionit.

Përgjithësisht është e mundur të plotësohen të dyja këto kërkesa vetëm në linjat me të paktën dy rrugë shinash (linja traseje); megjithatë, mund të lejohen linja me një rrugë shinash në qoftë se parametrat e tjerë të Marrëveshjes janë në përputhje me të.

2. Përmasat gabaride të ngarkesës së automjetit

Kjo është përmasa gabaride minimale e ngarkesës së automjetit për linjat e transportit të kombinuar.

Në linjat e reja, normalisht vetëm me një kosto të vogël investimesh mund të përshtatet një gabarid i lartë i ngarkesës, dhe si rrjedhim do të zgjidhet gabaridi i ngarkesës UIC C.

Gabaridi i ngarkesës C lejon, për shembull:

- Transportin e automjeteve rrugore të mallrave dhe trenave rrugorë (kamionë me tërheqës, automjete të artikuluar, traktorë dhe gjysmëtërheqs) në përputhje me gabaridin europian rrugor të ngarkesës (lartësia 4 m, gjerësia 2.5 m) në vagona specialë me një lartësi ngarkese prej 60 cm mbi nivelin e hekurudhës;

- Transportin e gjysmëtërheqsve rrugorë të zakonshëm 2.5 m të gjerë dhe 4 m të lartë me anë të vagonëve të mbuluar me karrocë normale;

- Transportin e kontenierëve ISO 2.44 m të gjerë dhe 2.9 m të lartë me anë të vagonëve platformë;

- Transportin e korpuseve të këmbëshëm 2.5 m të gjerë me anë të vagonëve të zakonshëm platformë;

- Transportin e kontejnerëve/korpuseve të këmbëshëm 2.6 m të gjerë dhe 2.9 m të lartë me anë të vagonëve të përshtatshëm.

Linjat ekzistuese që kalojnë përmes rajoneve malore (si për shembull: Pirenej, Masivi Qendror, Alpet, Jura, Apeninet, Karpatet) kanë shumë tunele në përputhje me njësinë teknike të gabarideve të ngarkesës, ose gabaridet e lartësisë më të madhe rrëshqitëse në qendër të rrugës së shinave. Rritja e kësaj lartësie në përputhje me gabaridin UIC C, pothuajse në të gjitha rastet është e pamundur nga këndvështrimi ekonomik dhe financiar.

Si rrjedhim, për këto linja është zgjedhur largësia e shinave ndërmjet shinave tip UIC B sikurse ajo lejon transporte të tilla si për shembull:

- Transportin e kontenierëve ISO, 2.44 të gjerë dhe 2.90 m të lartë, me anë të vagonëve-kontenierë platformë me lartësi të ngarkesës 1.8 m mbi nivelin e shinave.

- Transportin e korpuseve të këmbëshëm, 2.5 m të gjerë dhe 2.6 m të lartë me anë të vagonëve të zakonshëm platformë (lartësia e ngarkesës 1.246 m);

- Transportin e gjysëmtrajlerave me anë të vagonëve të mbuluar;

- Transportin e kontenierëve/korpuseve të këmbëshëm, 2.6 m të gjerë dhe 2.9 m të lartë, me anë të vagonëve specialë ngarkues të ulët (loë loader).

Shumica e linjave ekzistuese të transportit ndërkombëtar të kombinuar ofrojnë largësinë ndërmjet shinave të tipit UIC B. Për të tjerat, përmirësimi i këtij standardi normalisht nuk kërkon investime të mëdha.

3. Shpejtësia minimale nominale

Shpejtësia minimale përcakton karakteristikat gjeometrike të seksionit (rrezen e kurbës dhe pjerrësinë e shinës), instalimet e sigurisë (distancat e frenimit) dhe koinficientët e frenimit të trenit në lëvizje (rolling stock).

4. Pesha standarde për aks

Kjo është pesha e autorizuar për aks, ngarkesë të cilën do të jenë në gjendje të mbajnë linjat e transportit të kombinuar ndërkombëtar.

Linjat e transportit ndërkombëtar të kombinuar duhet të jenë në gjendje të thithin pjesën më të madhe të trafikut modern ekzistues dhe të trafikut të ardhshëm të automjeteve dhe në veçanti:

Vagonët me peshë për aks prej 20 tonësh, e cila i korrespondon klasit C të UIC; është përshtatur një vagon me peshë për aks prej 22.5 tonë me shpejtësi deri në 100 km/orë, në përputhje me vendimet e mëparshme të UIC-së. Kufijtë e peshës për aks prej 20 tonësh për një shpejtësi prej 120 km/orë janë vendosur nga rregullorja e UIC-së.

Vlerat e treguara të peshës për aks janë për një diametër të rrotës jo më pak se 840 mm, në përputhje me rregulloren e UIC-së.

6. Gjatësia minimale e rrugës së trenit

Gjatësia minimale e dobishme e rrugës së trenit në linjat ndërkombëtare të transportit të kombinuar është e rëndësishme për trenat e transportit të kombinuar (shih aneksin IV).

ANEKSI IV

PARAMETRAT E ZBATIMIT TË TRENAVE DHE STANDARDET MINIMALE TË INFRASTRUKTURËS

Kërkesat për shërbime efikënte të transportit të kombinuar ndërkombëtar

1. Me qëllim që të mund të garantohet një fluks efikënt dhe shpejtë i transportit, diktuar nga metodat moderne të prodhimit dhe shpërndarjes së mallrave, shërbimet e transportit të kombinuar ndërkombëtar, në mënyrë të veçantë, duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme:

a) nisja/mbërritja në linjë me kërkesat e klientëve (në mënyrë të veçantë oraret e vona të mbylljes për ngarkim të mallrave dhe vendosja e shpejtë në dispozicion të mallrave), shërbime të rregullta;

b) kohëzgjatje e shkurtër e transportit të drejtpërdrejtë, regjistrim me përpikmëri të lartë, orare të besueshme të transportit;

c) informacione në kohë dhe të besueshme për procedurat e transportit, dokumentacion të thjeshtë, rrezikshmëri të ulët për dëmtim;

d) aftësi për mbartjen e të gjitha tipave të kontenierëve standard dhe të gjitha njësive të ngarkesës, të cilat mund të jenë mbartur në transportin rrugor ndërkombëtar europian. Në këtë kontekst, duhet të merren në konsideratë zhvillimet e parashikueshme përsa i përket peshave dhe përmasave të njësive të ngarkesës.

2. Këto kërkesa do të mund të përmbushen nëpërmjet:

a) shpejtësisë së lartë të transportimit (e matur nga vendi i nisjes për në vendin e destinacionit, duke përfshirë të gjitha ndalesat), e cila duhet të jetë gati e njëjtë, ose mundësisht të kapërcejë shpejtësinë e transportit rrugor në të gjithë gjatësinë nga fillimi në fund,

b) shfrytëzimin e orëve jashtë orarit të pritësit të mallit (për shembull transporti gjatë natës), me qëllim që mallrat mund të jenë në dispozicion në orët e mëngjesit, siç dëshirohet nga klientët);

c) pajisje të përshtatshme dhe të mjaftueshme, si edhe kapacitete të infrastrukturës (për shembull gjerësi e mjaftueshme e hekurudhës për ngarkim);

d) në qoftë se është e mundur, trena direkt (pra në këtë mënyrë përjashtohet ose zvogëlohet në minimum një transferim i dërgesave për në trena të tjerë);

e) masa organizative për të përmirësuar fluksin e transportit me përdorimin e sistemeve moderne të telekomunikacionit.

3. Me qëllim që të plotësohen kërkesat e përshkruara më sipër, trenat dhe lehtësirat e infrastrukturës duhet të jenë efikënte në mënyrë të kënaqshme, pra ato duhet të plotësojnë disa standarde minimale që duhet të jenë në përputhje me të gjitha autoritetet e interesuara për këtë transport.

4. Parametrat e zbatimit dhe standardet e mëposhtme janë hartuar në veçanti për volume të mëdha të transportit ndërkombëtar, pra për marrëdhëniet e transportit me trafikun e rregullt të trenave të linjave direkt ose të paktën me grupet me të mëdha të vagonëve. Vagonët tek (njëshe) ose transportet speciale akoma mund të përdoren me trenat e mallrave konvencionale, në qoftë se përmbushen nevojat e klientëve dhe të hekurudhave të interesuara.

B. Parametrat e performancës së trenave

5. Trenat e përdorur për transportin e kombinuar ndërkombëtar duhet të përmbushin standardet minimale që vijojnë:

Standardet minimale	Në të tashme	Vlerat e planifikuara –*/
Shpejtësia minimale nominale	100 km/orë	120 km/orë
Gjatësia e trenit	600 metra	750 metra
Pesha e trenit	1 200 tonë	1 500 tonë
Ngargesa e aksit (vagonat)	20 tonë	20 tonë (22.5 tonë me shpejtësi 100 km/orë)

Në qoftë se nuk mund të përdoren trena të drejtpërdrejtë, nëse është e mundur, trenat mund të konsistojnë në vetëm pak grupe vagonësh, ku vagonët në secilin grup të kenë destinacion të njëjtë, nëse është e arsyeshme.

*-/ Këto vlera do të arrihen me afërsi në vitin 2000. Ato nuk do të përjashtojnë arritje dhe më të shpejta të standardeve më të larta për atë që këto standarde nuk pengojnë zhvillimin ndërkombëtar të transportit të kombinuar.

6. Trenat rolling stock mund të plotësojnë standardet e mësipërme në lidhje me shpejtësinë dhe me ngarkesën për aks dhe do të jenë në gjendje të mbartin të gjitha ato njësi ngarkese të cilat duhet të merren në konsideratë për sa i përket peshave dhe përmasave.

7. Trenat e transportit të kombinuar do të vlerësohen si trena me përparësinë më të lartë. Tabela kohore (orare) e tyre do të hartohet në mënyrë të tillë që të përputhet me kërkesat e klientëve për shërbime transporti të besueshme dhe të rregullta.

C. Standardet minimale për linjat hekurudhore

8. Linjat hekurudhore që janë për t'u përdorur për transport të kombinuar duhet të kenë një kapacitet të mjaftueshëm të trenave në ditë, me qëllim që të mënjanojnë oraret e pritjes për trenat e transportit të kombinuar. Këto trena nuk duhet të vonohen nga orët jopunuese.

9. Për përmirësimin e linjave hekurudhore duhet të jenë të zbatueshme parametrat e infrastrukturës që i përmban aneksi III.

D. Standardet minimale të terminaleve

10. Për një transportim eficient të ngarkesave në terminale duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme:

a) Periudha nga orari i fundit pranimit të mallrave për në vendin e nisjes së trenave, dhe nga arritja e trenave në realizimin e gatishmërisë së vagonëve për shkarkimin e njësive të ngarkesës nuk do të kapërcejë kufirin e një ore, po që se dëshirat e klientëve në lidhje me orarin e fundit të pranimit ose të dispozicionit të mallrave mund të përputhen me mënyra të tjera.

b) Periudhat e pritjes për automjetet rrugore për shpërndarjen ose grumbullimin e njësive të ngarkesës do të jetë sa më e shkurtër të jetë e mundur (maksimumi 20 minuta).

c) Vendndodhja e terminalit do të seleksionohet në mënyrë të tillë që;

- të jetë i arritshëm lehtë dhe shpejt me rrugë nga qendrat ekonomike;

- brenda rrjetit hekurudhor, të jetë lidhur mirë me linjat e distancave të gjata dhe, për lidhjet e transportit me trafikun e grup-vagonëve, të ketë mundësi hyrje të mirë për trenat e shpejtë të mallrave të transportit të kombinuar.

11. Standardet minimale për stacionet e ndërmjetme të përcaktuara me poshtë gjithashtu do t'u përkasin edhe terminaleve.

E. Standardet minimale për stacionet e ndërmjetme

12. Ndalesat e trenave të transportit të kombinuar në udhëtim, të domosdoshme për arsye teknike ose operacionale, për shembull në këmbimin e grupit të vagonëve ose në stacionet e këmbimit të shinave, në të njëjtën kohë do të përdoren edhe për kryerjen e punëve të cilat përndryshe do të kërkojnë ndalesa shtesë (pra kontrollet kufitare, ndryshimi i lokomotivës).

Infrastruktura e stacioneve të tilla të ndërmjetme do të përputhet me kërkesat e mëposhtme:

- Kapaciteti i mjaftueshëm i trenave në ditë në linjat ushqyese për të mënjанuar vonesat e trenave në transportin e kombinuar;

- Hyrjet dhe daljet në drejtim të linjave ushqyese dhe nga linjat ushqyese do të lejojnë trenat të depërtojnë brenda dhe jashtë pa vonesë. Kapaciteti i tyre do të jetë mjaft i madh për të mënjанuar vonesat e mbërritjes dhe/ose të nisjes së trenave të transportit të kombinuar;

- Kapaciteti i mjaftueshëm i trasesë (binarëve) për tipe të ndryshme shinash, ashtu siç kërkohet për punime të veçanta për t'u kryer në stacion, në mënyrë të veçantë për binarët e mbërritjes/nisjes, binarët e formimit të trenit, binarët e ndarjes së linjave dhe binarët e kthimit, binarët e ngarkimit dhe binarët e këmbimit;

- Binarët e përmendur më sipër do të kenë largësi ndërmjet shinave të cilat u korrespondojnë me ato të linjave hekurudhore që janë përdorur (UIC B ose UIC C);

- Gjatësia e shinave do të jetë e mjaftueshme për të akomoduar trenat e kompletuar të transportit të kombinuar;

- Në rastin kur tërheqja është elektrike binarët duhet të jenë të përshtatshëm për njësitë e tërheqjes elektrike (në stacionet kufitare: për njësitë e tërheqjes elektrike që kanë lidhje me lidhjet hekurudhore);

- Kapaciteti për transportimin, këmbimin e grupit të vagonëve, këmbimin e binarëve dhe kontrollin kufitar do të garantojë që ndalesat e domosdoshme mund të bëhen sa më të shkurtra të jetë e

mundur.

a) Stacionet për këmbimin e grupit të vagonëve

13. Transporti i kombinuar, në qoftë se është e mundur, do të kryhet me trena të drejtpërdrejte ndërmjet stacioneve të nisjes dhe të pritjes. Në qoftë se kjo nuk është ekonomike për shkak të vëllimit të ulët të ngarkesave, dhe në qoftë se transferimi i ngarkesës të transportit të kombinuar si rrjedhim është i pashmangshëm, ajo të paktën duhet të bëhet me grupet e vagonëve. Oraret e ndalimit për të kryer këto detyra nuk do të kapërcejnë kufirin e 30 minutave për secilën. Kjo mund të arrihet me një formacion të përshtatshëm të trenave (të cilët mund të kalojnë në distanca sa më të gjata të jetë e mundur, gjithashtu përshkojnë kufirin) së bashku me një infrastrukturë të mjaftueshme të stacioneve të këmbimit të grupeve të vagonëve.

b) Pikat e kalimit të kufirit

14. Trenat e transportit të kombinuar duhet të ecin sa më shumë të jetë e mundur ndërmjet një stacioni, ku ndërrimi grupeve të vagonit është i domosdoshëm në çdo rast, ose në pikën përfundimtare të destinacionit të tyre, pa asnjë ndalesë gjatë rrugës. Nuk duhet, në qoftë se është e mundur, ose në qoftë e paevitueshme, asnjë ndalesë në kufi, ose vetëm ndalesa të shkurtra (jo më shumë se 30 minuta). Kjo do të arrihet:

- duke mos kryer punë të ndikuar normalisht në kufi, ose, në qoftë se kjo nuk është e mundur, duke e kryer këtë punë në territorin, ku trenat duhet të ndalojnë për arsye teknike dhe/ose administrative;

- duke ndaluar vetëm një herë të vetme në stacionet e përbashkëta kufitare.

c) Stacionet e ndërrimit të gabarideve

15. Për të përmbushur kërkesat në të ardhmen, duhet të zhvillohet fitimi i kohës dhe procedurat efektive në kosto. Gjatë transferimit të njërive të ngarkesës në vagonë me gabarid të ndryshëm, kërkesat e zhvilluara më sipër për terminalat e transngarkimit duhet të zbatohen në mënyrë analoge. Ndaletat në stacione të tilla të ndërrimit të gabarideve duhet të jenë sa më të shkurtra. Vlefshmëria e ndërrimit të gabarideve ose kapaciteti transferues duhet të jetë i mjaftueshëm për të garantuar ndalesa të shkurtra.

d) Lidhja e trageve/portet

16. Shërbimet e transportit do të korrespondojnë me shërbimet e ofruara të trageve. Ndaletat në porte për ngarkesat në transportin e kombinuar duhet të jenë sa më të shkurtra të jetë e mundur (në qoftë se është e mundur jo më tepër se një orë). Në lidhje me infrastrukturën e përshtatshme të stacioneve portuale të trageve dhe në lidhje me tragetet e përshtatshme (shih paragrafin 17 më poshtë) kjo do të arrihet me masat e mëposhtme:

- për masat e domosdoshme të kontrollit kufitar do të zbatohen kërkesat e përmendura në paragrafin 14;

- grafikët e orareve për tragetet dhe hekurudhat do të jenë të koordinuara dhe do të jepet që më parë informacion për të përshpejtuar ngarkimin anijeve dhe/ose të formacionit të trenave.

17. Tragetet e përdorura për transportin e kombinuar do të përputhen me kërkesat e mëposhtme:

- përmasa dhe tipe të përshtatshme të anijeve siç kërkohet nga njësitë përkatëse të ngarkesës/vagonët e mallrave;

- ngarkim dhe shkarkim të shpejtë të trageve dhe magazinimin e njërive të ngarkesës/vagonëve në pajtim me kërkesat e ngarkesës pasuese me hekurudhë (ndarjen, aty ku është e përshtatshme të transportit të kombinuar nga transporti dhe/ose rrugor i pasagjerëve);

- në qoftë se njësitë e ngarkesës gjatë udhëtimit me trage qëndrojnë në vagonë, do të jetë lehtësisht e arritshme dhe nuk do të jetë e domosdoshme koha e konsumuar për sistemimin e operacioneve. Përmasa gabaride e ngarkesës, pesha për aks etj., do të përputhen me parametrin e linjës së përshkruar në aneksin III;

- në qoftë se transferimi njërive të ngarkesës duhet të kryhet pa vagonë, transporti i mundshëm i domosdoshëm rrugor ndërmjet terminalit të trageve dhe terminalit të hekurudhës do të karakterizohet nga distanca të shkurtra dhe lidhje të mira rrugore.

