

UMOWA EUROPEJSKA

o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC),

sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r.¹⁾

Przekład

UMOWA EUROPEJSKA

o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC)

Umawiające się Strony,

pragnąc ułatwić międzynarodowe przewozy ładunków,

wiedząc, że oczekiwany wzrost międzynarodowych przewozów ładunków jest wynikiem rosnącego handlu międzynarodowego,

zdając sobie sprawę z niekorzystnych skutków takiego rozwoju dla środowiska naturalnego,

podkreślając ważną rolę transportu kombinowanego dla zmniejszenia obciążenia europejskiej sieci drogowej, w szczególności komunikacji transalpejskiej, i dla ograniczenia szkód powodowanych w środowisku naturalnym,

¹⁾ Uwaga:

Dokument ten zawiera tekst umowy AGTC ogłoszony w Obwieszczeniu Powierniczym C.N. 347. 1992. TREATIES-7 z dnia 30 grudnia 1992 r. oraz treść poprawek ogłoszonych w Obwieszczeniu Powierniczym C.N. 345. 1997. TREATIES-2, które weszły w życie dnia 25 czerwca 1998 r.

będąc przekonane, że dla podniesienia efektywności międzynarodowego transportu kombinowanego w Europie i jego atrakcyjności dla użytkowników istotne znaczenie ma ustanowienie ram prawnych, określających uzgodniony plan rozwoju transportu kombinowanego i infrastruktury niezbędnej dla jego realizacji, na podstawie uzgodnionych międzynarodowych parametrów i standardów,

uzgodniły, co następuje:

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Definicje

W rozumieniu niniejszej umowy:

- a) termin „transport kombinowany” oznacza przewóz ładunków w jednej i tej samej jednostce transportowej z wykorzystaniem więcej niż jednego rodzaju transportu;
- b) termin „sieć ważnych międzynarodowych linii transportu kombinowanego” odnosi się do wszystkich linii kolejowych, które uważane są za ważne dla międzynarodowego transportu kombinowanego, jeśli:
 - i) obecnie są wykorzystywane do regularnego międzynarodowego transportu kombinowanego

go (na przykład nadwozie wymienne, kontener, naczepa),

ii) są one wykorzystywane w charakterze ważnych wspomagających linii dowozowych dla międzynarodowego transportu kombinowanego;

iii) oczekuje się, że staną się one w najbliższym czasie ważnymi liniami transportu kombinowanego (jak określono w punktach i) i ii));

c) termin „obiekty towarzyszące” odnosi się do terminali transportu kombinowanego, przejść granicznych, stacji wymiany grup wagonów, stacji zmiany szerokości toru oraz przystani promowych/portów, mających ważne znaczenie dla międzynarodowego transportu kombinowanego.

Artykuł 2

Wyznaczanie sieci

Umawiające się Strony przyjmują postanowienia niniejszej umowy w charakterze uzgodnionego międzynarodowego planu rozwoju i funkcjonowania sieci ważnych linii międzynarodowego transportu kombinowanego i obiektów towarzyszących, zwanych dalej „siecią międzynarodowego transportu kombinowanego”, który zamierzają one realizować w ramach programów narodowych. Sieć międzynarodowego transportu kombinowanego obejmuje linie kolejowe wymienione w załączniku I do niniejszej umowy oraz terminale transportu kombinowanego, przejścia graniczne, stacje zmiany szerokości toru i przystanie promowe/porty, ważne dla międzynarodowego transportu kombinowanego, wymienione w załączniku II do niniejszej umowy.

Artykuł 3

Dane techniczne sieci

Linie kolejowe sieci międzynarodowego transportu kombinowanego będą odpowiadać parametrom wymienionym w załączniku III do niniejszej umowy lub zostaną doprowadzone do stanu zgodnego z postanowieniami tego załącznika w wyniku przyszłych prac modernizacyjnych, przeprowadzanych zgodnie z programami narodowymi.

Artykuł 4

Cele operacyjne

W celu ułatwienia wykonywania międzynarodowego transportu kombinowanego na sieci międzynarodowego transportu kombinowanego Umawiające się Strony podejmą odpowiednie środki dla osiągnięcia parametrów eksploatacyjnych oraz minimalnych standardów dla pociągów wykorzystywanych w transporcie kombinowanym oraz obiektów towarzyszących, wymienionych w załączniku IV do niniejszej umowy.

Artykuł 5

Załączniki

Załączniki do niniejszej umowy stanowią integralną część umowy. Nowe załączniki, dotyczące innych

aspektów transportu kombinowanego, mogą być dołączane do niniejszej umowy zgodnie z procedurą wnoszenia poprawek określoną w artykułach 15 i 16.

Rozdział II

Przepisy końcowe

Artykuł 6

Wyznaczenie depozytariusza

Depozytariuszem niniejszej umowy jest Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 7

Podpisanie

1. Niniejsza umowa będzie otwarta do podpisu w Biurze Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie przez Państwa, które są członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych lub zostały przyjęte do Komisji w charakterze doradczym, zgodnie z paragrafami 8 i 11 regulaminu Komisji, od dnia 1 kwietnia 1991 r. do dnia 31 marca 1992 r.

2. Podpisany tekst niniejszej umowy podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu.

Artykuł 8

Ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie

1. Niniejsza umowa podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu zgodnie z ustępem 2 artykułu 7.

2. Ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie będą dokonane poprzez złożenie stosownego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 9

Przystąpienie

1. Niniejsza umowa będzie otwarta do przystąpienia przez każde Państwo, o którym mowa w ustępie 1 artykułu 7, od dnia 1 kwietnia 1991 r.

2. Przystąpienie zostanie dokonane poprzez złożenie odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 10

Wejście w życie

1. Niniejsza umowa wejdzie w życie po upływie 90 dni od daty złożenia przez rządy ośmiu Państw dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, pod warunkiem że jedna lub więcej linii sieci międzynarodowego transportu kombinowanego w sposób nieprzerwany łączy terytoria co najmniej czterech państw, które złożyły taki dokument.

2. Jeśli powyższy warunek nie zostanie spełniony, umowa wejdzie w życie po upływie 90 dni od daty złożenia dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, w którym ten warunek zostanie spełniony.

3. W stosunku do każdego państwa, które złoży dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia po rozpoczęciu okresu 90 dni, wskazanego w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu, umowa wejdzie w życie po upływie 90 dni od daty złożenia takiego dokumentu.

Artykuł 11

Ograniczenia w stosowaniu umowy

1. Żadne postanowienie niniejszej umowy nie będzie interpretowane jako zakazujące którejkolwiek z Umawiających się Stron stosowania środków zgodnych z postanowieniami Karty Narodów Zjednoczonych i ograniczonych do wymogów sytuacyjnych, które uważa się za niezbędne dla zapewnienia jej bezpieczeństwa zewnętrznego lub wewnętrznego.

2. Takie środki, które muszą mieć przejściowy charakter, będą niezwłocznie zgłoszone depozytariuszowi wraz z podaniem ich istoty.

Artykuł 12

Rozstrzygnięcie sporów

1. Każdy spór między dwiema lub wieloma Umawiającymi się Stronami dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej umowy, który nie może być rozstrzygnięty przez uczestniczące w nim Strony w drodze negocjacji lub w inny sposób, będzie przekazany do arbitrażu, jeżeli tego zażąda którakolwiek z Umawiających się Stron będących w sporze, i w konsekwencji tego zostanie przekazany jednemu lub kilku arbitrom wybranym w drodze wzajemnego porozumienia się Stron uczestniczących w sporze. Jeśli w ciągu trzech miesięcy od daty zażądania arbitrażu Strony uczestniczące w sporze nie osiągną porozumienia co do wyboru arbitra lub arbitrów, każda z tych Stron może zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie jednego arbitra, któremu spór zostanie przekazany do rozstrzygnięcia.

2. Orzeczenie arbitra lub arbitrów wyznaczonych zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu będzie wiążące dla Umawiających się Stron uczestniczących w sporze.

Artykuł 13

Zastrzeżenia

Każde państwo może w momencie podpisywania niniejszej umowy lub złożenia dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia powiadomić depozytariusza, że nie uważa się za związane artykułem 12 niniejszej umowy.

Artykuł 14

Nowelizacja umowy

1. Poprawki do niniejszej umowy mogą być wprowadzone w trybie określonym w niniejszym artykule, z wyjątkiem sytuacji wymienionych w artykułach 15 i 16.

2. Na żądanie którejkolwiek z Umawiających się Stron każda zaproponowana przez nią poprawka do niniejszej umowy zostanie rozpatrzona przez Grupę Roboczą ds. Transportu Kombinowanego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. Jeżeli poprawka zostanie przyjęta większością dwóch trzecich obecnych i głosujących Umawiających się Stron, wówczas Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekazuje ją wszystkim Umawiającym się Stronom do akceptacji.

4. Każda przedłożona poprawka, zgłoszona zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron w trzy miesiące po upływie okresu dwunastu miesięcy, licząc od daty przekazania poprawki, pod warunkiem że w czasie tych dwunastu miesięcy nie wpłynę do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych zastrzeżenie w stosunku do poprawki ze strony Państwa będącego Umawiającą się Stroną.

5. Jeżeli zastrzeżenie do przedłożonej poprawki zostało złożone zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu, wówczas należy uważać, że poprawka nie została przyjęta i nie będzie wywoływać żadnych skutków prawnych.

Artykuł 15

Nowelizacja załączników I i II

1. Poprawki do załączników I i II do niniejszej umowy mogą być wprowadzane w trybie określonym w niniejszym artykule.

2. Na prośbę którejkolwiek z Umawiających się Stron każda zaproponowana przez nią poprawka do załączników I i II zostanie rozpatrzona przez Grupę Roboczą ds. Transportu Kombinowanego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. Jeżeli poprawka zostanie przyjęta przez większość obecnych i głosujących Umawiających się Stron, wówczas Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekazuje ją bezpośrednio zainteresowanym Umawiającym się Stronom do akceptacji. W rozumieniu niniejszego artykułu Umawiająca się Strona jest uważana za bezpośrednio zainteresowaną, jeżeli w przypadku włączenia nowej linii, ważnego terminalu, przejścia granicznego, stacji zmiany szerokości toru, przystani promowej/portu lub ich każdej modyfikacji jej terytorium jest przecinane przez tę linię lub jest bezpośrednio łączone z ważnym terminalem lub jeśli rozpatrywany ważny terminal, przejście graniczne, stacja

zmiany szerokości toru lub połączenia promowe/port są usytuowane na wspomnianym terytorium.

4. Każda przedłożona poprawka, przekazana zgodnie z ustępami 2 i 3 niniejszego artykułu, będzie uważana za przyjętą, jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty jej przekazania przez depozytariusza żadna z bezpośrednio zainteresowanych Umawiających się Stron nie zawiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swoich zastrzeżeniach do przedłożonej poprawki.

5. Każda poprawka w ten sposób przyjęta zostanie przekazana przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych wszystkim Umawiającym się Stronom i wejdzie w życie w trzy miesiące od daty zakomunikowania przez depozytariusza.

6. Jeżeli zastrzeżenie do przedłożonej poprawki zostało złożone zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu, wówczas należy uważać, że poprawka nie została przyjęta i nie będzie wywoływać skutków prawnych.

7. Depozytariusz będzie niezwłocznie informowany przez Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej, których Umawiających się Stron dotyczy przedłożona poprawka.

Artykuł 16

Nowelizacja załączników III i IV

1. Poprawki do załączników III i IV do niniejszej umowy mogą być wprowadzone w trybie określonym w niniejszym artykule.

2. Na prośbę którejkolwiek z Umawiających się Stron każda poprawka zaproponowana przez nią do załączników III i IV zostanie rozpatrzona przez Grupę Roboczą ds. Transportu Kombinowanego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. Jeżeli poprawka zostanie przyjęta większością dwóch trzecich obecnych i głosujących Umawiających się Stron, wówczas poprawka zostanie przekazana przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych wszystkim Umawiającym się Stronom do akceptacji.

4. Każda przedłożona poprawka, zgłoszona zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, będzie uważana za przyjętą, chyba że w ciągu sześciu miesięcy od daty jej przekazania jedna piąta lub więcej Umawiających się Stron zawiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swoich zastrzeżeniach do przedłożonej poprawki.

5. Każda przyjęta poprawka, zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu, zostanie przekazana przez Sekretarza Generalnego wszystkim Umawiającym się Stronom i wejdzie w życie trzy miesiące po dacie jej przekazania. W przeciwnym razie poprawka wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron, z wyjątkiem tych, które przed datą wejścia jej w życie zawiadomiły Sekretarza Generalnego, że nie akceptują przedłożonej poprawki.

6. Jeżeli zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu jedna piąta lub więcej Umawiających się Stron zgłosiło zastrzeżenia w stosunku do proponowanej poprawki, wówczas poprawka będzie uważana za nieprzyjętą i nie będzie wywoływać żadnych skutków prawnych.

{ECE/TRANS/88/Corr.1 obowiązuje od dnia 20 września 1992 r.}

Artykuł 17

Klauzula ochronna

Postanowienia niniejszej umowy nie mogą mieć pierwszeństwa przed wzajemnymi zobowiązaniami poszczególnych państw wynikającymi z traktatów wielostronnych, takich jak Traktat Rzymski z 1957 r. ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą.

Artykuł 18

Wypowiedzenie

1. Każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejszą umowę w drodze pisemnej noty skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

2. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie jednego roku od daty otrzymania takiej noty przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 19

Wygaśnięcie

Jeżeli od dnia wejścia w życie niniejszej umowy w ciągu jakiegokolwiek okresu kolejnych dwunastu miesięcy liczba Umawiających się Stron będzie mniejsza niż osiem, wówczas umowa wygasa po upływie dwunastu miesięcy od daty, w której ósme Państwo przestało być Umawiającą się Stroną.

Artykuł 20

Notyfikacje i zawiadomienia dokonywane przez depozytariusza

Oprócz notyfikacji i zawiadomień wymienionych w niniejszej umowie funkcje Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych jako depozytariusza będą takie, jak postanowiono w części VII Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów, zawartej w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r.

Artykuł 21

Teksty autentyczne

Oryginał niniejszej umowy, którego teksty angielski, francuski i rosyjski są jednakowo autentyczne, zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, podpisali niniejszą umowę.

Sporządzono w Genewie dnia pierwszego lutego 1991 r.

Załącznik I
LINIE KOLEJOWE WAŻNE DLA
MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU KOMBINOWANEGO

(1) Portugalia */

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

C - E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

(2) Hiszpania */

C - E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro
 (-Vilar Formoso)

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

C - E 053 Madrid- Córdoba-Bobadilla- Algeciras

C - E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)

C 90/1 Valencia-Barcelona

(3) Irlandia */

C - E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

Uwaga ogólna i wyjaśnienia numeracji linii

"C - E" oznacza linie kolejowe zasadniczo identyczne z liniami E według Umowy europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) z 1985 roku.

"C" oznacza inne ważne linie międzynarodowego transportu kombinowanego. Numery linii "C" są identyczne z numerami najbliższych linii E i są czasem uzupełniane numerem serii.

Literę E umieszczono dla łatwego odniesienia i porównania z liniami zawartymi w AGC.

W żadnym razie nie wskazuje to, czy Państwa są lub mają zamiar stać się Stronami Umowy AGC.

* / Stosowane symbole

() = stacja poza rozpatrywanym krajem [na przykład (Hendaye-)].

_____ = trasy alternatywne (na przykład: Avila)
(Aranda de Duero)

----- = odcinek linii AGC ważnej dla międzynarodowego transportu kombinowanego (dotyczy tylko linii C - E)

..... = odcinek linii ważnej dla transportu kombinowanego, niebędący częścią składową linii AGC (dotyczy tylko linii C - E).

(4) Zjednoczone Królestwo * /
 C - E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead-Crewe-London-
Carlise

.....

Folkestone-Dover(-Calais)

C 03/1 London-Cardiff

C 03/2 Cleveland-Doncaster-London
Leeds

C - E 16 London-Harwich (-Zeebrugge)

.....

(5) Francja * /

C - E 05) Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)

C - E 07)

C 07 Paris-Toulouse

C - E 15 (Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- Dijon -Lyon-Avignon-
(Erquelinnes-) Jeumont Le Creusot

.....

Tarascon- Marseille

C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)

C - E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-
Dijon (-Vallorbe)

C - E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-
(-Basel)

Belfort-Besançon-Dijon

.....

C 25 Thionville-Apach (-Perl)

C - E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)

C 40 Paris-Le Mans-Nantes
Rennes

C - E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg (-Kehl)

C 51 (Dover-) Calais-Lille-Paris

C - E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)

C - E 700 Lyon-Ambérieu

C - E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton (-Ventimiglia)

C 90/2 Bordeaux-Toulouse-Narbonne

 * / Uwaga ogólna, wyjaśnienia dotyczące numeracji linii i użyte oznaczenia patrz
 strona 85.

(6) Niderlandy */

C - E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam Roosendaal (-Antwerpen)

C - E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)

C 10/1 Utrecht-Amersfoort-Hengelo (-Bad Bentheim)

C - E 16 (Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht

C 16 Rotterdam-Tilburg-Venlo (-Köln)

(7) Belgia */

C - E 10) (Dover-) Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)

C - E 20)

C 20 (Tourcoing-) Mouscron-Liège-Montzen (-Aachen)

C - E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles- Quévy (-Feignies)
Charleroi- Erquelines- (- Jeumont)

C 15 Charleroi-Namur-Liège

C - E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)

C - E 22 (Harwich-) Zeebrugge-Brugge

(8) Luksemburg */

C - E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)

(9) Niemcy */

C 16 (Venlo-) Moenchengladbach-Köln

C 25 (Apach-) Perl-Trier-Koblenz

C - E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf - Köln-Mainz-
Düsseldorf-Neuss

Mannheim- Karlsruhe(-Basel)

C - E 43 Frankfurt (M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-
Mannheim

Freilassing (-Salzburg)

*/ Uwaga ogólna, wyjaśnienia dotyczące numeracji linii i użyte oznaczenia patrz
strona 85.

(9) Niemcy -- c.d./

- C - E 45 (Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Würzburg-Nürnberg-
Ingolstadt-München (-Kufstein)
- C 45/1 (Fredericia-) Flensburg-Hamburg
- C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover
- C 45/3 Travemünde-Lübeck
- C - E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
- C - E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin- Halle-Erfurt- -Nürnberg
Leipzig
- C - E 55) (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- Pasewalk - Berlin/Seddin-
- C - E 61 Neustrelitz
Dresden-Bad Schandau (-Decin)
- C - E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-
Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
- C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
- C - E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
- C - E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-
Berlin/Seddin-Frankfurt (0) (- Kunowice)
- C - E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- C - E 32 Frankfurt (M)-Hanau-Erfurt-Leipzig-Dresden
- C - E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)-
Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- C - E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- C - E 46 Mainz-Frankfurt (M)

(10) Szwajcaria */

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

- C - E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
- C - E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
- C 35 (Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona- (-Luino)
Chiasso (-Milano)
- C - E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)
-
-

*/ Uwaga ogólna, wyjaśnienia dotyczące numeracji linii i użyte oznaczenia patrz strona 85.

- (11) Włochy */
- C - E 25 (Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
- C - E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-

Villa S. Giovanni-Messina

- C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
- C - E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-Brindisi
- C - E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
Trieste
.....
- C - E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
- C - E 72 Torino-Genova
- C - E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

- C 90/1 La Spezia-Fidenza-Parma
- C 90/2 Livorno-Pisa-Firenze

-
- (12) Norwegia */
- C - E 45 Oslo- (Kornsjø)
- C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

-
- (13) Szwecja */
- C 10/2 Stockholm (-Turku)
- C - E 45 (Kornsjø-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
- C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)
- C 45/3 Malmö (-Travemünde)
- C - E 53 Helsingborg-Hässleholm
- C - E 55) Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
- C - E 61)
- C 55 Hallsberg-Göteborg
- C - E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
- C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm

-
- (14) Dania */
- C - E 45 (Helsingborg-) Helsing-København-Nykobing-Rødby (-Puttgarden)
-

*/ Uwaga ogólna, wyjaśnienia dotyczące numeracji linii i użyte oznaczenia patrz strona 85.

(14) Dania (c.d.)

- C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)
København
C - E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

(15) Austria */

- C - E 43 (Freilassing-) Salzburg
C - E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
C - E 451 (Passau-) Wels
C - E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
C - E 551 (Horní-Dvůrské-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
C - E 65 (Breclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-
Villach-Rosenbach (-Jesenice)
C - E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
C - E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-
Schwarzach St. Veit
Salzburg- Wels-Linz-Wien- (-Hegyeshalom) 1/
Ebenfurt(-Sopron) 2/
.....

1/ MAV

2/ GYSEV/MAV

- C-E 52 Wien-Marchegg (-Devínska Nová Ves)
.....

- C-E 63 (Bratislava-) Kittsee-Parndorf-Wien
.....

(16) Polska */

- C - E 59 Świnoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-Chałupki

(-Bohumin)
.....

- C 59/2 Wrocław-Międzylesie (-Lichkov)

- C - E 65 Gdynia-Gdańsk-Tczew-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice

Bydgoszcz-----
.....

(-Petrovice u. Karviné)

*/ Uwaga ogólna, wyjaśnienia dotyczące numeracji linii i użyte oznaczenia patrz strona 85.

- (16) Polska (c.d.)
- C 59/1 Nowa Sól-Żagań-Węgliniec-Zgorzelec-Zawidów(-Frydlant)
- C-E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznań-Łowicz- Warszawa-Łuków-Skierniewice
Terespol (-Brześć)
- C - E 30 (Görlitz-) Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysł-Medyka
.....
(-Mostiska)
- C 65/1 Zduńska Wola Karsznice-Łódź Olechów-Skierniewice
- C 65/2 Chorzew Siemkowice-Częstochowa-Zawiercie-Jaworzno Szczakowa-Czechowice Dziedzice
- C 65/3 Herby Nowe-Paczyna-Kędzierzyn Koźle Azoty
- C 30/1 Kraków-Nowy Sącz-Muszyna (-Plaveč)
-
- (17a) Czechy */
- C - E 55 (Bad Schandau-) Děčín-Praha
- C - E 551 Praha-Horní Dvoříšće (-Summerau)
- C- E 59 (Chałupki-) Bohumin-Ostrava
.....
- C 59/2 (Międzylesie-) Lichkov-Č.Třebová
- C - E 61 (Bad Schandau-) Děčín-Nymburk-Kolín-Brno-Břeclav-Lanžhot (-Kúty)
- C - E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Břeclav (-Bernhardstahl)
- C 59/1 (Zawidów-) Frydlant-Turnov-Praha
- C - E 40 (Schirnding) Cheb-Plzeň-Praha-Kolín-Hranice na Moravě-
Ostrava-Mosty u Jablunkova (-Čadca)
Horní Lideč (-Lúky pod Makytou)
.....
-
- (17b) Słowacja */
- C-E 61 (Lanžhot-) Kúty-Bratislava-Komárno (-Komárom)
Rusovce (-Hegyeshalom)
.....
- C - E 63 Žilina-Leopoldov-Bratislava (-Kittsee)
Galanta
- C - E 40 (Mosty u Jablunkova-) Čadca- - Žilina-Poprad-Tatry -
(Horní Lideč) Lúky pod Makytou-Púchov
.....
- Košice-Čierna nad Tisou (-Chop)

*/ Uwaga ogólna, wyjaśnienia dotyczące numeracji linii i użyte oznaczenia patrz strona 85.

(17b) Słowacja (c.d.)

C - E 52 (Marchegg-) Devínska Nová Ves-Bratislava-Nové Zámky-Štúrovo

.....

(-Szob)

C 30/1 (Muszyna-) Plaveč- Prešov-Kysak-Košice-Čaña (-Hidasnémeti)

(18) Węgry */C - E 61 (Bratislava-Komárno-)-Komárom-Budapest
Hegyeshalom

.....

C - E 69 Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)

C - E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)

C - E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)

C - E 50 (Wien-)Hegyeshalom 1/-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza- Zahony
(Ebenfurt-)Sopron 2/

.....

(-Chop)

1/ MAV.

2/ GYSEV/MAV.

C - E 52 (Štúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza

C - E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

C 773 Budapest-Dombóvár-Pécs-Magyarbóly (-Beli Manastir)

C 30/1 (Čaña) Hidasnémeti-Miskolc

(19) Jugosławia */

C - E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka

C - E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most

C - E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba -Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper

C - E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka

C - E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- Niš -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
KraljevoC - E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-
Dimitrovgrad (-Dragoman)

*/ Uwaga ogólna, wyjaśnienia dotyczące numeracji linii i użyte oznaczenia patrz
strona 85.

- (20) Grecja */ Syr
- C - E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
 C - E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki
 C 85/1 Thessaloniki-Florina-Kristallopigi(-.....)
 C 85/2 Larissa-Volos-[Latakia(Syryjska Republika Arabska)]
 C 85/3 Igoumenitsa-Kalabaka-Palaiofarsalos-Volos- [Latakia(Syryjska
 Republika Arabska)]
 C 85/4 Athinai-Patras
 C 70/2 Strymonas-Alexandroupolis-Dikea (-Svilengrad)
-
- (21) Rumunia */
- C - E 95 (Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
 C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)
 C - E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
 C - E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
 C - E 562 Bucuresti-Constanta
 C 54 (Deakovo) Halmeu-Satu Mare-Dej-Cluj-Coslariu
 C-E 66 Halmeu-Satu Mare-Carei-Oradea-Arad-Timisoara-Stamora Moravita
 (-Vrsac)
 C -E 851 (Vadu Siret-) Vicsani-Suceava-Pacsani
-
- (22) Bułgaria */
- C - E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitz-Dimitrovgrad

 C 95 (Calafat-) Vidin-Sofija
 C - E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitz-Kaspican- Sindel-Varna
 C - E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-
 Svilengrad (-Kapikule)
 C - E 720 Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas

 C - E 855 Sofija-Kulata (-Promachon)
-
- (23) Finlandia */
- C - E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
 C 10/2 (Stockholm-) Turku-Helsinki
-

*/ Uwaga ogólna, wyjaśnienia dotyczące numeracji linii i użyte oznaczenia patrz strona 85.

(24) Federacja Rosyjska */

C - E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad -Moskwa

C - E 20 (Orsha-) Krasnoye-Smoleńsk- Moskwa

C - E 50 (Zernovo-) Suzemka-Briańsk-Moskwa

(25) Turcja */C - E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara-Boğazköprü- Kalin-
Malatya-Kapıköy[-Razi (Islamska Republika Iranu)]

Nusaybin [-Kamishli (Syrjska Republika Arabska)]

C 70/2 Pehlivan köy-Uzunköprü (-Pythion)

C - E 97 (Ahuryan-) Dogukapi-Kars-Erzurum - Çetinkaya- Kalin-
SamsunBoğazköprü-Ulukışla-Yenice-Adana - T.Kale- F.Pasa-Islahiye

Mersin Iskenderun

[- Meydan Ekbez (Syrjska Republika Arabska)]

C - E 74 Izmir -Balikesir-Alayunt- Afyon- Konya-Ulukisla
Bandirma Eskisehir Usak-Manisa(26) Chorwacja */

C - E 65 (Ilirska Bistrica-) Šapjane-Rijeka

C - E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Čakovec(-Središće)

C - E 70 (Dobova-)-Savski Marof- Zagreb-Strizivojna Vrpolje-Vinkovci-
Tovarnik (-Šid)

C - E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac- Ostarije-Rijeka

C - E 771 (Bogojevo-)Erdut-Vinkovci-Strizivojna Vrpolje-Slavonski Šamac(-Bosanski
Šamac-Sarajevo-Čapljina-)Metković-PločeC -E 751 Zagreb-Sunja-Volinja (-Dobrljin-Bihać-Ripač-) Strmica-Knin-Split
Šibenik

C - E 753 Zagreb-Karlovac-Oštarije-Gospić-Knin-Zadar

C 710 (Središće-) Čakovec-Varaždin-Koprivnica-Osijek-Erdut(-Subotica)

C 773 (Magyarbóly-) Beli Manastir-Osijek-Strizivojna Vrpolje

*/ Uwaga ogólna, wyjaśnienia dotyczące numeracji linii i użyte oznaczenia patrz
strona 85.

(27) Słowenia */

- C - E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Ilirska Bistrica(-Šapjane)
C - E 67 (Spielfeld Strass-) Šentilj-Maribor-Zidani Most
C - E 69 (Čakovec-) Središće-Pragersko-Zidani Most- Ljubljana-Divača-Koper
C - E 70 (Villa Opicina-) Sežana-Ljubljana-Zidani Most-Dobova(-Savski Marof)
-

(28) Bośnia i Hercegowina */

(29) Albania */

(30) Była Jugosłowiańska Republika Macedonii */

(31) Białoruś */

- C - E 20 (Terespol-) Brześć-Mińsk-Orsha (-Krasnoye)
-

(32) Ukraina */

- C - E 30 (Medyka-) Mostiska-2 - Lwów
C - E 40 (Čierna n. Tisou-) Chop
C - E 50 (Záhony-) Chop-Lwów -Kijów-Khutor Mikhailovsky-Zernovo (-Suzemka)
C - E 851 Lwów-Vadu Siret (-Vicsani)
C - E 95 (Benderi-) Razdelnaja-Kazatin
C 54 Chop-Deakovo (-Halmeu)
-

(33) Republika Mołdowy */

- C - E 95 (Iasi-) Ungeni-Kishiniev-Benderi (-Razdelnaja)

*/ Uwaga ogólna, wyjaśnienia dotyczące numeracji linii i użyte oznaczenia patrz strona 85.

Załącznik IIOBIEKTY WAŻNE DLA MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU
KOMBINOWANEGOA. Terminale ważne dla międzynarodowego transportu kombinowanego

AUSTRIA

Linz-Stadthafen
Messendorf
Salzburg Hauptbahnhof/Liefering
Villach Süd
Wels Vbf
Wien Freudenau Hafen
Wien Nordwestbahnhof

BELGIA

Antwerpen
Athus
Bressoux-Renory (Liège)
Bruxelles
Genk (Hasselt)
Muizen (Mechelen)
Zeebrugge

BUŁGARIA

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Filipovo
Gorna Oriahovitza
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

CHORWACJA

Rijeka
Slavonski Brod
Split
Zagreb

CZECHY

Brno
České Budějovice
Cheb
Jihlava
Kolín
Lovosice
Ostrava
Plzeň
Praha Ukříněves
Praha Žižkov
Přerov

DANIA

Arhus
Glostrup
København
Padborg

FINLANDIA

Helsinki-Pasila

FRANCJA

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St.Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan

FRANCJA cd.

Rouen-Sotteville

Strasbourg

Toulouse

NIEMCY

Augsburg-Oberhausen

Basel Bad GBF

Berlin

Bielefeld Ost

Bochum-Langendreer

Bremen-Grolland Roland

Bremerhaven-Nordhafen

Dresden

Duisburg-Ruhrort Hafen

Düsseldorf-Bilk

Frankfurt (Main) Ost

Freiburg (Breisgau) GBF

Hagen HBF

Hamburg-Rothenburgsort

Hamburg-Süd

Hamburg-Waltershof

Hamburg-Wilhelmsburg

Hannover-Linden

Ingoldstadt Nord

Karlsruhe HBF

Kiel HGBF

Köln Eifeltor

Leipzig

Lübeck HBF

Ludwigsburg

Mainz Gustavsburg

Mannheim RBF

München HBF

Neuss

Neu Ulm

Nürnberg HGBF

Offenburg

Regensburg

NIEMCY cd.

Rheine

Rostock

Saarbrücken HGBF

Schweinfurt HBF

Wuppertal-Langfeld

GRECJA

Aghii Anargyri (Athinai)

Alexandroupolis

Igoumenitsa

Patras

Thessaloniki

Volos

WĘGRY

Budapest - Jozsefváros

Debrecen

Miskolc-Gömöri

Sopron

Szeged - Kiskundorozsma

Szolnok

Záhony

IRLANDIA

Dublin-North Wall

WŁOCHY

Bari-Lamasinata

Bologna-Interporto

Brindisi

Busto Arsizio

Livorno

Milano-Greco Pirelli

Milano-Rogoredo

Modena

WŁOCHY cd.

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

LUKSEMBURG

Bettembourg

NIDERLANDY

Ede
Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo

NORWEGIA

Oslo-Alnabru

POLSKA

Gdańsk
Gdynia
Gliwice
Kraków
Łódź
Małaszewicze
Poznań
Pruszków
Sosnowiec
Szczecin
Świnoujście

POLSKA cd.

Warszawa

Wrocław

PORTUGALIA

Alcantara (Lisboa)

Espinho

Leixoes

Lisboa-Beirolas

RUMUNIA

Bucuresti

Constanta

Craiova

Oradea

FEDERACJA ROSYJSKA

Moskwa Kievskaya

Moskwa-Tovarnaya-Oktyabrskaya

Moskwa-Tovarnaya-Smolenskaya

Leningrad-Tovarny-Vitebsky

Leningrad Port

SŁOWACJA

Bratislava

Čierna nad Tisou

Košice

Žilina

SŁOWENIA

Koper

Ljubljana

HISZPANIA

Algeciras

Barcelona

Irùn

Madrid

Port-Bou

Tarragona

Valencia (-Silla)

SZWECJA

Göteborg

Helsingborg

Malmö

Stockholm-Årsta

SZWAJCARIA

Aarau-Birrfeld

Basel SBB

Berne

Chiasso

Genève

Lugano-Vedeggio

Luzern

Renens

Zürich

TURCJA

Bandirma

Derince

Iskenderun

Istanbul

Izmir

Mersin

Samsun

UKRAINA

Chop
Kijów
Lwów

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO

Belfast
Birmingham
Bristol
Cardiff
Cleveland
Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston
London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

JUGOSŁAWIA

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

B. Przejścia graniczne ważne dla międzynarodowego transportu kombinowanego 1/

Vilar Formoso (CP) - Fuentes de Onoro (RENFE)

Marvao (CP) - Valencia de Alcantara (RENFE)

Irun (RENFE) - Hendaye (SNCF)

Port Bou (RENFE) - Cerbère (SNCF)

Dublin (CIE) - Holyhead (BR)

Dundalk (CIE) - Newry (NIR)

Dover (BR) - Calais (SNCF)

- Dunkerque (SNCF)

- Oostende (SNCB)

Harwich (BR) - Zeebrugge (SNCB)

Menton (SNCF) - Ventimiglia (FS)

Modane (SNCF) - Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF) - Domodossola (FS)

Bâle (SNCF) - Basel (SBB-CFF)

Strasbourg (SNCF) - Kehl (DB)

Forbach (SNCF) - Saarbrücken (DB)

Apach (SNCF) - Perl (DB)

Thionville (SNCF) - Bettembourg (CFL)

Feignies (SNCF) - Quévy (SNCB)

Jeumont (SNCF) - Erquelines (SNCB)

Tourcoing (SNCF) - Mouscron (SNCB)

Roosendaal (NS) - Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)

Venlo (NS/DB)

Bad Bentheim (DB/NS)

Montzen (SNCB) - Aachen (DB)

Sterpenich (SNCB) - Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)

Flensburg (DB) - Padborg (DSB)

Puttgarden (DB) - Rodby (DSB)

1/ Po nazwie przejścia granicznego w nawiasach wskazano odpowiednią administrację kolejową, wykorzystującą tę stację. Jeśli wskazana jest tylko jedna stacja, oznacza to, że wykorzystywana jest ona wspólnie przez obie administracje.

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)

Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)
Helsingborg (SJ) - København (DSB)
Trelleborg (SJ) - Sassnitz (DB)

Ystad (SJ) - Świnoujście (PKP)
Göteborg (SJ) - Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ) - Travemünde (DB)
Gedser (DSB) - Rostock (DB)

Ebenfurth (OBB) - Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (OBB) - Hegyeshalom (MAV)
Frankfurt/O. (DB) - Kunowice (PKP)
Görlitz (DB) - Zgorzelec (PKP)

Gyékényes (MAV) - Botovo (JZ)
Keleba (MAV) - Subotica (JZ)
Lökösháza (MAV) - Curtici (CFR)
Dimitrovgrad (JZ) - Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) - Idomeni (CH)
Giurgiu (CFR) - Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ) - Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) - Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) - Promachon (CH)
Turku (VR) - Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD) - Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) - Kamischli (CFS)

Marchegg (OBB) - Devínska Nová Ves (ŽSR)
Kittsee (OBB) - Bratislava (ŽSR)
Gdynia (PKP) - Ystad, Stockholm (SJ)/Helsinki (VR)
Chałupki (PKP) - Bohumin (ČD)

Schirnding (DB) - Cheb (ČD)
Bernhardsthal (OBB) - Břeclav(ČD)
Summerau (OBB) - Horní Dvořiště (ČD)
Bad Schandau (DB) - Děčín (ČD)

Vainikkala (VR) - Luzhaika (RZD)
Orsha (BC) - Krasnoye (RZD)
Zernovo (UZ) - Suzemka (RZD)
Zebrzydowice (PKP) - Petrovice u Karviné (ČD)

Zawidów (PKP) - Frydlant (ČD)
Międzylesie (PKP) - Lichkov (ČD)
Čadca (ŽSR) - Mosty u Jablunkova (ČD)
Lúky pod Makytou (ŽSR) - Horní Lideč (ČD)

Kúty (ŽSR) - Lanzhot (ČD)
Čierna nad Tisou (ŽSR) - Chop (UZ)
Komárno (ŽSR) - Komarom (MAV)
Štúrovo (ŽSR) - Szob (MAV)

Rusovce (ŽSR) - Rajka (MAV)
Čaňa (ŽSR) - Hinasnémeti (MAV)
Plaveč (ŽSR) - Muszyna (PKP)
Magyarbóly (MAV) - Beli Manastir (HZ)

Dikea (CH) - Svilengrad (BDZ)
Kristallopigi (CH) -(HSH)
Patras/Igoumenitsa (CH) - Brindisi (FS)
Patras/Igoumenitsa (CH) - Trieste (FS)

Patras /Igoumenitsa (CH) - Ancona (FS)
Patras/Igoumenitsa (CH) - Bari (FS)
Volos (CH) - Latakia (CFS)
Stamora Moravita (CFR) - Vrsac (JZ)

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

Doğukapi (TCDD) - Ahuryan (ARM)
Kotoriba (HZ) - Murakeresztur (MAV)
Koprivnica (HZ) - Gyekenyes (MAV)
Čakovec (HZ) - Središće (SZ)

Savski Marof (HZ) - Dobova (SZ)
Erdut (HZ) - Bogojevo (JZ)
Tovarnik (HZ) - Sid (JZ)
Slavonski Šamac (HZ) - Bosanski Šamac (ZBH)

Metkovič (HZ) - Čapljina (ZBH)
Volinja (HZ) - Dobrljin (ZBH)
Strmica (HZ) - Ripač (ZBH)
Šapjane (HZ) - Ilirska Bistrica (SZ)

Lupoglav (HZ) - Podoorje (SZ)
Rosenbach (OBB) - Jesenice (SZ)
Spielfeld Strass (OBB) - Šentilj (SZ)
Središče (SZ) - Čakovec (HZ)

Villa Opicina (FS) - Sežana (SZ)
Savski Marof (HZ) - Dobova (SZ)
Terespol (PKP) - Brześć (BC)
Medyka (PKP) - Mostiska (UZ)

Záhony (MAV) - Chop (UZ)
Ungeny (CFM) - Iasi (CFR)

C. Stacje zmiany szerokości toru ważne dla międzynarodowego transportu kombinowanego * /

Stacje między systemami kołowymi o różnej szerokości toru	Dotyczy krajów	Stosowane techniki zamiany	
		Wymiana osi lub zestawów kołowych	Przeładunek jednostek ładunkowych za pomocą dźwigów lub innego sprzętu
<u>Irún</u> - Hendaye	Hiszpania - Francja	X	X
<u>Port Bou</u> - Cerbère	Hiszpania - Francja	X	X
<u>Hanko</u>	Finlandia	X	
Čierna nad Tisou - Chop	Słowacja - Ukraina		X
Zahony - Chop	Węgry - Ukraina	X	X
Iasi - Ungeny	Rumunia - Republika Mołdowy		X
Vicsani - Vadu Siret	Rumunia - Ukraina	X	X
Halmeu**/ - Deakovo	Rumunia - Ukraina		X
		X	X
Małaszewicze***/-	Polska -		X
Brześć	Białoruś	X	X
Medyka -	Polska -	X	X
Mostiska	Ukraina	X	X

UWAGA : stacje, na których następuje zmiana szerokości toru, są również przejściami granicznymi.

* / Jeżeli zmiana osi lub przeładunek jednostki ładunkowej na wagon przeznaczony dla innej szerokości toru ma miejsce tylko na jednej stacji, to stacja została podkreślona. W przypadku jednoczesnego stosowania zmiany szerokości toru i technik przeładunkowych na pewnych stacjach, to obie stacje są wymienione w wykazie.

**/ Między Halmeu (Rumunia) i Chop (Ukraina) usytuowane są tory zarówno o szerokości europejskiej, jak i szerokie (odcinek około 70 km). Z tego powodu wymiana osi / zestawów kołowych nie jest wymagana.

***/ Stacja przeładunkowa niebędąca przejściem granicznym.

D. Przystanie promowe / porty wchodzące w skład sieci międzynarodowego transportu kombinowanego

Holyhead	-	Dublin	(Zjednoczone Królestwo- Irlandia)
Calais	-	Dover	(Francja- Zjednoczone Królestwo)
Oostende	-	Dover	(Belgia - Zjednoczone Królestwo)
Dunkerque	-	Dover	(Francja- Zjednoczone Królestwo)
Stanrear	-	Larne	(Zjednoczone Królestwo)
Zeebrugge	-	Harwich	(Belgia - Zjednoczone Królestwo)
Zeebrugge	-	Dover	(Belgia - Zjednoczone Królestwo)
Puttgarden	-	Rodby	(Niemcy - Dania)
København	-	Helsingborg	(Dania - Szwecja)
Lübeck-Travemünde	-	Hanko	(Niemcy - Finlandia)
Gedser	-	Rostock (Warnemünde)	(Dania - Niemcy)
Göteborg	-	Frederikshavn	(Szwecja - Dania)
Malmö	-	Travemünde	(Szwecja - Niemcy)
Trelleborg	-	Sassnitz	(Szwecja - Niemcy)
Ystad	-	Świnoujście	(Szwecja - Polska)
Helsinki	-	Gdynia	(Finlandia - Polska)
Helsinki	-	Stockholm	(Finlandia - Szwecja)
Turku	-	Stockholm	(Finlandia - Szwecja)
Samsun	-	Constanta	(Turcja - Rumunia)
Mersin	-	Venezia	(Turcja - Włochy)
Gdynia	-	Ystad	(Polska - Szwecja)
Gdynia	-	Sztokholm	(Polska - Szwecja)
Gdynia	-	Helsinki	(Polska- Finlandia)
Patras/Igoumenitsa	-	Brindisi	(Grecja - Włochy)
Patras/Igoumenitsa	-	Trieste	(Grecja - Włochy)
Patras/Igoumenitsa	-	Ancona	(Grecja - Włochy)
Patras/Igoumenitsa	-	Bari	(Grecja - Włochy)
Volos	-	Latakia	(Grecja - Syria)
Calafat	-	Vidin	(Rumunia - Bułgaria)

Uwaga: Przystanie promowe są również przejściami granicznymi, z wyjątkiem połączeń między Stanrear - Larne i Messina - Villa S. Giovanni.

Załącznik IIICHARAKTERYSTYKI TECHNICZNE SIECI WAŻNYCH LINII
MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU KOMBINOWANEGOUwagi wstępne

Parametry są wskazane w poniższej tabeli. Wartości wskazane w kolumnie A tabeli powinny być traktowane jako docelowe; powinny być one osiągnięte zgodnie z narodowymi planami rozwoju kolei. Jakiegokolwiek odchylenia od tych wartości należy rozpatrywać jako wyjątek.

Linie podzielono na dwie podstawowe kategorie:

(a) istniejące linie, które w przypadku konieczności mogą być modernizowane; modernizacja tych linii jest trudna, a czasem wręcz niemożliwa, ze względu na ich geometryczne charakterystyki, dlatego wymagania dla tych linii powinny być bardziej elastyczne;

(b) nowe linie, które będą budowane.

Przez analogię, dane wyszczególnione w poniższej tabeli odnoszą się także, w odpowiednich przypadkach, do przewozów na promach kolejowych jako integralnej części sieci kolejowych.

PARAMETRY INFRASTRUKTURY SIECI WAŻNYCH LINII
MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU KOMBINOWANEGO

	A		B
	Obecne wskaźniki	Docelowe wskaźniki	Nowe linie
	Istniejące linie, które odpowiadają wymaganiom stawianym odnośnie do infrastruktury, i linie podlegające modernizacji lub rekonstrukcji		
1. Liczba torów	nie podano	nie podano	2
2. Skrajnia ładunkowa		UIC B <u>2/</u>	UIC C <u>2/</u>
3. Minimalna odległość między osiami torów <u>1/</u>		4,0 m	4,2 m
4. Nominalna prędkość minimalna	100 km/h <u>3/</u>	120 km/h <u>3/</u>	120 km/h <u>3/</u>
5. Dopuszczalne naciski na oś:			
wagony ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maksymalne nachylenie <u>1/</u>	nie podano	nie podano	12,5 mm/m
7. Minimalna użyteczna długość torów mijankowych	600 m	750 m	750 m

1/ Nie ma szczególnego znaczenia dla transportu kombinowanego, ale zaleca się dla realizacji efektywnego międzynarodowego transportu kombinowanego.

2/ UIC - Międzynarodowy Związek Kolei.

3/ Minimalne parametry dotyczące pociągów dla transportu kombinowanego (patrz załącznik IV).

Wyjaśnienia dotyczące parametrów zawartych w powyższej tabeli

1. Ilość torów

Międzynarodowe linie transportu kombinowanego powinny charakteryzować się wysoką przepustowością i umożliwiać szczegółowe rozplanowanie operacji w czasie.

W zasadzie te dwa powyższe wymagania mogą być spełnione tylko na liniach mających co najmniej dwa tory; jednak linie jednotorowe zostaną dopuszczone do eksploatacji, jeżeli zgodne są pozostałe parametry wskazane w Umowie.

2. Skrajnia ładunkowa

Jest to minimalna skrajnia ładunkowa dla linii międzynarodowego transportu kombinowanego.

Przyjęcie większych skrajni ładunkowych na nowych liniach z reguły nie wymaga dużych nakładów inwestycyjnych i dlatego wybrano skrajnię UIC C.

Skrajnia C dopuszcza w szczególności :

- przewozy samochodów ciężarowych i zestawów transportu samochodowego (samochody ciężarowe z przyczepami, pojazdy przegubowe, ciągniki i naczepy) odpowiadające europejskiej skrajni drogowej (wysokość 4 m i szerokość 2,5 m) na specjalnych wagonach-platformach, których powierzchnia ładunkowa znajduje się na wysokości 60 cm nad poziomem szyn;
- przewozy zwykłych naczep samochodowych o szerokości 2,5 m i wysokości 4 m na wagonach-platformach kieszeniowych wyposażonych w zwykłe wózki;
- przewozy kontenerów ISO o szerokości 2,44 m i wysokości 2,9 m na zwykłych platformach kolejowych;
- przewozy wymiennych nadwozi o szerokości 2,5 m na zwykłych platformach kolejowych;
- przewozy kontenerów/ wymiennych nadwozi o szerokości 2,6 m i wysokości 2,9 m na przystosowanych wagonach.

Na istniejących liniach przebiegających przez rejony górskie (na przykład Pireneje, Masyw Centralny, Alpy, Jure, Apeniny, Karpaty) znajdują się liczne tunele, spełniające wymogi skrajni ładunkowej Jednostki Technicznej lub skrajni o nieco większej wysokości w osi toru. Praktycznie we wszystkich przypadkach ich zwiększenie do skrajni UIC C nie jest możliwe z ekonomicznego i finansowego punktu widzenia.

Dlatego dla istniejących linii wybrano skrajnię UIC B, która dopuszcza w szczególności:

- przewozy kontenerów ISO o szerokości 2,44 m i wysokości 2,9 m na platformach kolejowych, przeznaczonych do przewozu kontenerów, których powierzchnia znajduje się na wysokości 1,18 m nad poziomem szyn;
- przewozy nadwozi wymiennych o szerokości 2,5 m i wysokości 2,6 m na zwykłych platformach kolejowych (powierzchnia ładunkowa znajduje się na wysokości 1,246 m);

- przewozy naczep na specjalnych wagonach-platformach kieszeniowych;
- przewozy kontenerów/ nadwozi wymiennych o szerokości 2,6 m i wysokości 2,9 m specjalnymi wagonami niskopodwoziowymi.

Większość istniejących linii międzynarodowych posiada co najmniej skrajnię UIC B. Zapewnienie powyższej skrajni na liniach, które nie odpowiadają tej normie, nie wymaga z reguły większych nakładów inwestycyjnych.

4. Nominalna prędkość minimalna

Nominalna prędkość minimalna określa geometryczne parametry trasy (promień łuku i pochylenia), urządzenia bezpieczeństwa (droga hamowania) i współczynnik hamowania taboru kolejowego.

5. Dopuszczalny nacisk na oś

Jest to dopuszczalny nacisk na oś, który muszą spełniać linie międzynarodowego transportu kombinowanego.

Na liniach międzynarodowego transportu kombinowanego powinien odbywać się ruch najbardziej nowoczesnych istniejących i przyszłych środków taboru kolejowego, a w szczególności:

wagonów mających nacisk na oś 20 t, co odpowiada obciążeniu klasy UIC C; zgodnie z niedawnymi decyzjami UIC przyjęto nacisk na oś 22,5 t przy prędkości do 100 km/h. Przepisy UIC ustalają ograniczenia nacisku na oś do 20 t przy prędkości 120 km/h.

Zgodnie z przepisami UIC wymieniony nacisk na oś dopuszczany jest przy średnicy kół nie mniejszej niż 840 mm.

7. Minimalna użyteczna długość torów mijankowych

Minimalna użyteczna długość torów stacyjnych na liniach międzynarodowego transportu kombinowanego ma znaczenie jedynie dla pociągów w transporcie kombinowanym (patrz załącznik IV).

Załącznik IV
PARAMETRY EKSPLOATACYJNE POCIĄGÓW I MINIMALNE
WYMAGANIA DOTYCZĄCE INFRASTRUKTURY

A. Wymagania dotyczące efektywności usług międzynarodowego transportu kombinowanego

1. W celu zapewnienia efektywności i braku zakłóceń procesu transportowego, wymuszonego nowoczesnymi metodami produkcji i dystrybucji towarów, usługi międzynarodowego transportu kombinowanego powinny w szczególności odpowiadać następującym wymaganiom:

(a) odjazd/przyjazd zgodnie z wymaganiami użytkowników (w szczególności ustanowienie późnych godzin zamknięcia dla załadunku i wcześniejszej pory odprawienia ładunku), realizowanie regularnych przewozów;

(b) krótki czas trwania przewozu od drzwi do drzwi, dokładne przestrzeganie rozkładu jazdy, gwarantowany termin dostawy;

(c) wiarygodna i aktualna informacja o procedurach transportowych, prosta dokumentacja, małe ryzyko uszkodzenia;

(d) zdolność realizacji przewozu standardowych kontenerów wszystkich typów, a także wszystkich jednostek ładunkowych, które mogą być przewożone międzynarodowym transportem samochodowym w Europie. W tym kontekście należy mieć na uwadze możliwe do przewidzenia tendencje w zakresie pomiaru masy i gabarytów jednostek ładunkowych.

2. Spełnienie powyższych wymagań powinno być zapewnione przez:

(a) wysoką prędkość przewozu (od punktu odprawy do punktu przeznaczenia, z uwzględnieniem wszystkich przystanków), która powinna odpowiadać lub w miarę możliwości przewyższać prędkość przewozu transportem samochodowym od drzwi do drzwi;

(b) wykorzystanie wolnych godzin odbiorców ładunków (na przykład wykonywanie przewozu w nocy), aby ładunki można było dostarczać w godzinach rannych zgodnie z życzeniem użytkowników;

(c) zapewnienie odpowiedniego wyposażenia i właściwej infrastruktury (na przykład odpowiednich skrajni ładunkowych);

(d) wykorzystanie w miarę możliwości pociągów bezpośrednich (tj. wyłączenie lub zmniejszenie do minimum przeładunku przesyłek na inne pociągi w trakcie przewozu);

(e) podjęcie działań organizacyjnych zmierzających do udoskonalenia usług transportowych przez wykorzystanie nowoczesnych systemów łączności.

3. Aby sprostać opisanym wyżej wymaganiom, pociągi i infrastruktura powinny posiadać odpowiedni poziom sprawności, tj. odpowiadać niektórym minimalnym wymaganiom, które na danym kierunku przewozu powinny być przestrzegane przez wszystkie zainteresowane władze.

4. Podane niżej parametry i wymagania odnoszą się w szczególności do tras z dużym natężeniem przewozów, tj. kierunków, na których realizowane są regularne przewozy pociągami bezpośrednimi lub przynajmniej dużymi grupami wagonowymi.

Przewozy pojedynczych wagonów lub przesyłek specjalizowanych mogą być nadal realizowane zwykłymi pociągami towarowymi, jeśli odpowiada to potrzebom użytkowników i odpowiednich zarządów kolei.

B. Charakterystyki eksploatacyjne pociągów

5. Pociągi wykorzystywane dla międzynarodowego transportu kombinowanego powinny odpowiadać następującym minimalnym wymaganiom:

Minimalne wymagania	Obecnie	Docelowe wartości */
Znamionowa prędkość minimalna	100 km/h	120 km/h
Długość pociągu	600 m	750 m
Masa pociągu	1200 t	1500 t
Nacisk na oś (wagony)	20 t	20 t (22,5 t przy prędkości 100 km/h)

Jeśli zorganizowanie ruchu bezpośrednich połączeń jest niemożliwe, to pociągi powinny, w miarę możliwości, składać się tylko z niewielkich grup wagonowych, przy czym wagony każdej grupy powinny jechać tylko do jednego punktu przeznaczenia. Należy także, w miarę możliwości, wyeliminować postoje w drodze z przyczyn eksploatacyjnych lub kontroli granicznej.

6. Tabor kolejowy powinien spełniać podane wyżej standardy odnośnie do prędkości i nacisku osi na szynę, a także zapewniać możliwości przewozu wszystkich jednostek ładunkowych, uwzględniając ich masę i wymiary.

*/ Wskaźniki te powinny być osiągnięte do 2000 roku. Wyższe wskaźniki mogą być wprowadzone wcześniej niż to podano, jeśli to nie utrudnia rozwoju międzynarodowego transportu kombinowanego.

7. Pociągom transportu kombinowanego zostanie nadany najwyższy priorytet. Rozkłady jazdy będą ustalane w taki sposób, aby odpowiadały wymaganiom użytkowników w zakresie niezawodności i regularności przewozów.

C. Minimalne wymagania dotyczące linii kolejowych

8. Dobowa przepustowość linii kolejowych powinna być tak dostosowana, aby pozwalała na uniknięcie przestojów pociągów transportu kombinowanego. Przestoje pociągów nie powinny być powodowane godzinami wolnymi od pracy.

9. W celu polepszenia stanu linii kolejowych będą one dostosowane do parametrów infrastruktury zawartych w załączniku III.

D. Minimalne wymagania dotyczące terminali

10. W celu sprawnego przeprowadzenia odpraw terminale powinny odpowiadać następującym wymaganiom:

(a) okres pomiędzy końcowym terminem przyjęcia ładunków a odjazdem pociągów, jak również pomiędzy przyjazdem pociągów a gotowością wagonów do wyładunku jednostek ładunkowych, nie powinien przekraczać jednej godziny, o ile wymagania użytkowników odnośnie do końcowego terminu przyjęcia lub oddania ładunków nie mogą być spełnione w inny sposób;

(b) postój środków transportu drogowego, zapewniających dostawę lub odbiór jednostek ładunkowych, powinien być możliwie krótki (20 minut maksimum);

(c) terminal powinien być zlokalizowany tak, aby:

- był do niego łatwy i szybki dojazd drogowy z ośrodków gospodarczych;
- w ramach sieci kolejowej miał on dobrą łączność z głównymi dalekobieżnymi liniami kolejowymi, a w przypadku przewozów grup wagonów miał dobre połączenie z szybkimi pociągami towarowymi wykorzystywanymi w transporcie kombinowanym.

11. Przytoczone poniżej minimalne wymagania dotyczące pośrednich stacji odnoszą się także do terminali.

E. Minimalne wymagania dotyczące pośrednich stacji

12. Postoje pociągów transportu kombinowanego w drodze, konieczne z przyczyn technicznych lub eksploatacyjnych, na przykład na stacjach wymiany grup wagonów lub zmiany szerokości toru, powinny być wykorzystywane jednocześnie do czynności, których wykonanie powodowałoby dodatkowy postój (typu kontrola graniczna, zmiana lokomotywy).

Infrastruktura takich pośrednich stacji powinna odpowiadać następującym wymaganiom:

- Linie dowozowe (lokalne) powinny mieć dostateczną przepustowość dobową dla umożliwienia płynnego ruchu pociągów wykorzystywanych dla transportu kombinowanego

- Wjazdy na i wyjazdy z linii dojazdowych (lokalnych) powinny zapewniać ruch pociągów bez postojów w obu kierunkach. Ich przepustowość powinna być dostatecznie duża, aby uniknąć opóźnień przyjeżdżających i odjeżdżających pociągów wykorzystywanych w transporcie kombinowanym.

- Różne typy torów powinny mieć dostateczną przepustowość wymaganą dla realizacji konkretnych robót na stacji, co w szczególności dotyczy torów przyjazdowo-odjazdowych, torów zestawienia pociągów, torów rozrządowych i wyciągowych, torów ładunkowych oraz torów dla wymiany zestawów kołowych.

- Skrajnia ładunkowa dla wskazanych wyżej torów powinna odpowiadać skrajni wykorzystywanych linii kolejowych (UIC B lub UIC C).

- Długość torów powinna być wystarczająca dla przyjęcia pociągów z pełnym składem wagonów, wykorzystywanych w transporcie kombinowanym.

- W przypadku wykorzystania trakcji elektrycznej tory powinny być dostępne dla elektrowozów (na stacjach granicznych dla elektrowozów odpowiedniej sąsiedniej kolei).

- Zdolność przeładunku, wymiany grup wagonów, zmiany zestawów kołowych, a także środki przeprowadzania kontroli granicznej powinny zapewniać najkrótszy możliwy postój.

(a) Stacje wymiany grup wagonów

13. Przewozy kombinowane między stacjami nadania i odbioru powinny w miarę możliwości być realizowane przy pomocy pociągów bezpośrednich. W przypadku gdy to jest ekonomicznie nieracjonalne z powodu małego zakresu odpraw i jeśli w związku z tym przeładunek przesyłek kombinowanych jest konieczny, powinny być one realizowane przynajmniej grupami wagonów. Czas trwania postojów dla realizacji tych operacji nie powinien przekraczać 30 minut w każdym przypadku. Można by to było osiągnąć poprzez odpowiednie zestawienie pociągów (których relacja powinna być w miarę możliwości maksymalnie długa, włączając przekroczenie granic), jednocześnie ze stworzeniem właściwej infrastruktury stacji wymiany grup wagonów.

(b) Przejścia graniczne

14. Pociągi transportu kombinowanego, w miarę możliwości, powinny jechać bez zatrzymania po całej trasie łącznie z przekroczeniem granic do stacji, na której konieczna jest realizacja wymiany grup wagonów, lub do punktu końcowego przeznaczenia.

Postoje na granicy powinny być w miarę możliwości wyeliminowane, a jeśli są nieuchronne, to ich czas trwania powinien być bardzo ograniczony (nie więcej niż 30 minut). Powinno się to osiągać:

- poprzez odstąpienie od czynności zwykle prowadzonych na granicy lub, jeśli jest to niemożliwe, poprzez ich wykonanie w punktach wewnętrznych, na których pociągi muszą się zatrzymywać w każdym przypadku z przyczyn technicznych i/lub administracyjnych;

- poprzez zrealizowanie tylko jednego postoju lub pełne zaniechanie postojów na wspólnych stacjach granicznych.

(c) Stacje zmiany szerokości toru

15. Z punktu widzenia kosztów i czasu należy opracować efektywne procedury w celu zaspokojenia przyszłych potrzeb. Odnośnie do przeładunku jednostek ładunkowych na wagony przeznaczone dla innej szerokości toru powinny być także zastosowane wskazane wyżej wymagania dotyczące przeładunku w terminalach.

Czas trwania postojów na takich stacjach w celu wymiany zestawów kołowych powinien być, w miarę możliwości, jak najkrótszy. Istniejące środki do wymiany zestawów kołowych lub przeładunku powinny odpowiednio zagwarantować skrócenie postojów.

(d) Przystanie promowe / porty

16. Usługi transportowe będą skorelowane z ofertą przewoźników promowych. Czas postoju w portach przy przewozach kombinowanych powinien być jak najkrótszy (w miarę możliwości nie dłuższy niż godzina). Oprócz stworzenia odpowiedniej infrastruktury stacji w portach promowych i odpowiednich statków promowych (patrz pkt 17 niżej) można to osiągnąć przy pomocy następujących środków:

- zastosowania wymagań wymienionych w punkcie 14, odnoszących się do niezbędnych środków kontroli granicznej;

- drogą uzgadniania rozkładów jazdy promów i pociągów na przeprawach promowych oraz dostarczenia zawczasu informacji w celu przyspieszenia załadunku statków i/lub zestawienia pociągów.

17. Promy wykorzystywane w transporcie kombinowanym powinny spełniać następujące wymogi:

- rozmiary i typy statków powinny odpowiadać przewożonym jednostkom ładunkowym i wagonom towarowym;

- należy zapewnić szybki załadunek i rozładunek promów, a także magazynowanie jednostek ładunkowych/wagonów zgodnie z wymaganiami dalszego przewozu kolejowego (oddzielenie transportu kombinowanego od transportu pasażerskiego i/lub transportu samochodowego);

- jeśli w trakcie przewozu jednostki ładunkowe pozostają na wagonach, to promy powinny być łatwo dostępne, przy czym należy unikać przeprowadzania operacji rozrządowych wymagających dużych nakładów czasu. Skrajnia ładunkowa, nacisk na oś itp. powinny odpowiadać wskaźnikom dla linii podanym w załączniku III;

- jeśli przewóz jednostek ładunkowych musi zostać przeprowadzony bez użycia wagonów, to dla zrealizowania przewozu samochodowego między terminalem promowym i kolejowym powinny istnieć krótkie i dobre połączenia drogowe.

**EUROPEAN AGREEMENT ON IMPORTANT INTERNATIONAL
COMBINED TRANSPORT LINES
AND RELATED INSTALLATIONS (AGTC)**

DONE AT GENEVA ON 1 FEBRUARY 1991¹⁾

¹⁾ Note:

This document contains the text of the AGTC Agreement as notified in Depositary Notification C.N.347.1992.TREATIES-7 dated 30 December 1992 and the amendments notified in Depositary Notification C.N.345.1997.TREATIES-2 which entered into force on 25 June 1998.

**EUROPEAN AGREEMENT ON IMPORTANT INTERNATIONAL
COMBINED TRANSPORT LINES AND RELATED INSTALLATIONS (AGTC)**

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to facilitate the international transport of goods,

AWARE of the expected increase in the international transport of goods as a consequence of growing international trade,

CONSCIOUS of the adverse environmental consequences such developments might have,

EMPHASIZING the important role of combined transport to alleviate the burden on the European road network, particularly in trans-alpine traffic, and to mitigate environmental damages,

CONVINCED that, in order to make international combined transport in Europe more efficient and attractive to customers, it is essential to establish a legal framework which lays down a co-ordinated plan for the development of combined transport services and the infrastructure necessary for their operation based on internationally agreed performance parameters and standards,

HAVE AGREED as follows:

Chapter I

GENERAL

Article 1

DEFINITIONS

For the purposes of this Agreement:

- a) The term "combined transport" shall mean the transport of goods in one and the same transport unit using more than one mode of transport;
- b) The term "network of important international combined transport lines" shall refer to all railway lines considered to be important for international combined transport if:
 - i) they are currently used for regular international combined transport (e.g. swap body, container, semi-trailer);

- ii) they serve as important feeder lines for international combined transport;
 - iii) they are expected to become important combined transport lines in the near future (as defined in i) and ii));
- c) The term "related installations" shall refer to combined transport terminals, border crossing points, stations for the exchange of wagon groups, gauge interchange stations and ferry links/ports which are important for international combined transport.

Article 2

DESIGNATION OF THE NETWORK

The Contracting Parties adopt the provisions of this Agreement as a co-ordinated international plan for the development and operation of a network of important international combined transport lines and related installations, hereinafter referred to as "international combined transport network" which they intend to undertake within the framework of national programmes . The international combined transport network consists of the railway lines contained in annex I to this Agreement, and of combined transport terminals, border crossing points, gauge interchange stations and ferry links/ports important for international combined transport which are contained in annex II to this Agreement.

Article 3

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK

The railway lines of the international combined transport network shall conform to the characteristics set out in annex III to this Agreement or will be brought into conformity with the provisions of this annex in future improvement work to be carried out in conformity with national programmes.

Article 4

OPERATIONAL TARGETS

In order to facilitate international combined transport services on the international combined transport network, Contracting Parties shall undertake appropriate measures in order to achieve the performance parameters and minimum standards for combined transport trains and related installations referred to in annex IV to this Agreement.

Article 5

ANNEXES

The annexes to this Agreement form an integral part of the Agreement. Further annexes covering other aspects of combined transport may be added to the Agreement in accordance with the amendment procedure described in article 15 and 16.

CHAPTER II

FINAL PROVISIONS

Article 6

DESIGNATION OF THE DEPOSITARY

The Secretary General of the United Nations shall be the depositary of this Agreement.

Article 7

SIGNATURE

1. This Agreement shall be open at the office of the United Nations in Geneva for signature by States which are members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraphs 8 and 11 of the terms of reference of the Commission, from 1 April 1991 to 31 March 1992.
2. Such signatures shall be subject to ratification, acceptance or approval.

Article 8

RATIFICATION, ACCEPTANCE OR APPROVAL

1. This Agreement shall be subject to ratification, acceptance or approval in accordance with paragraph 2 of article 7.
2. Ratification, acceptance or approval shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary General of the United Nations.

Article 9

ACCESSION

1. This Agreement shall be open for accession by any State referred to in paragraph 1 of Article 7 from 1 April 1991.
2. Accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 10

ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, provided that one or more lines of the international combined transport network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have deposited such an instrument.
2. If the above condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.
3. For each State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraphs 1 and 2 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.

Article 11

LIMITS TO THE APPLICATION OF THE AGREEMENT

1. Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security.
2. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

Article 12

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.
2. The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

Article 13

RESERVATIONS

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, notify the depositary that it does not consider itself bound by article 12 of this Agreement.

Article 14

AMENDMENT OF THE AGREEMENT

1. This Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under articles 15 and 16.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Agreement shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of twelve months following the date of its communication, provided that during such period of twelve months no objection to the proposed amendment shall have been notified to the General-Secretary of the United Nations by a State which is a Contracting Party.
5. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 15

AMENDMENT OF ANNEXES I AND II

1. Annexes I and II to this Agreement may be amended in accordance with the procedure laid down in this article.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes I and II shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, the proposed amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties directly concerned for acceptance. For the purpose of this article, a Contracting Party shall be considered directly concerned if in the case of inclusion of a new line, an important terminal, a border crossing point, a gauge interchange station or a ferry link/port or in case of their respective modification, its territory is crossed by that line or is directly linked to the important terminal, or if the considered important terminal, border crossing point, gauge interchange station or terminal point of the ferry link/port are situated on the said territory.
4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed accepted if, within a period of six months following the date of its communication by the depositary, none of the Contracting Parties directly concerned has notified the Secretary-General of the United Nations of its objection to the proposed amendment.
5. Any amendment thus accepted shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication by the depositary.
6. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

7. The depositary shall be kept promptly informed by the Secretariat of the Economic Commission for Europe of the Contracting Parties which are directly concerned by a proposed amendment.

Article 16

AMENDMENT OF ANNEXES III AND IV

1. Annexes III and IV to this Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes III and IV shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.
4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be deemed accepted unless, within a period of six months following the date of its communication, one-fifth or more of the Contracting Parties have notified the Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment.
5. Any amendment accepted in accordance with paragraph 4 of this article shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication with respect to all Contracting Parties except those which, prior to the date of its entry into force, have notified the Secretary-General that they did not accept the proposed amendment.
6. If one fifth or more of the Contracting Parties have notified an objection to the proposed amendment in accordance with paragraph 4 above, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

{ECE/TRANS/88/Corr.1, effected as of 20 September 1992}

Article 17

SAFEGUARD CLAUSE

The provisions of this Agreement cannot prevail over those that some States may be compelled to apply among themselves in accordance with other multilateral treaties, such as the 1957 Treaty of Rome establishing the European Economic Community.

Article 18

DENUNCIATION

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the General-Secretary of the United Nations.
2. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of said notification.

Article 19

TERMINATION

Should, after the entry into force of this Agreement, the number of Contracting Parties be for any period of twelve consecutive months reduced to less than eight, the Agreement shall cease to have effect twelve months after the date on which the eighth State ceased to be a Contracting Party.

Article 20

NOTIFICATIONS AND COMMUNICATIONS BY THE DEPOSITARY

In addition to such notifications and communications as this Agreement may specify, the functions of the Secretary-General of the United Nations as depositary shall be as set out in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties, concluded at Vienna on 23 May 1969.

Article 21

AUTHENTIC TEXTS

The original of this Agreement, of which the English, French, and Russian texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized to that effect, have signed this Agreement.

DONE at Geneva on the first day of February 1991.

Annex IRAILWAY LINES OF IMPORTANCE FOR
INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT-----
(1) Portugal */

C-E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa- Coimbra-Lisboa
Porto
C-E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

(2) Spain */

C-E 05 (Hendaye-) Irùn-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
C-E 07 (Hendaye-) Irùn-Burgos- Avila -Madrid
Aranda de Duero
C-E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)
C 90/1 Valencia-Barcelona

General note and explanation of line numbers

"C-E" denotes railway lines essentially identical to relevant E lines of the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) of 1985.

"C" denotes other lines important for international combined transport.

"C" line numbers are identical to those of the nearest E line and are sometimes followed by a serial number.

The E number has been placed for easy reference and comparison with the lines contained in the AGC. It in no way indicates whether States are or intend to become Contracting Parties to the AGC.

*/ Symbols employed

() = Station outside country concerned [for instance: (Hendaye-)].

_____ = Alternative routes [for instance: Avila].
Aranda de Duero

----- = Section of an AGC line important for international combined transport (concerns only C-E lines).

..... = Section of line important for combined transport, but not part of the relevant AGC line (concerns only C-E lines).

3) Ireland */

C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

(4) United Kingdom */

C-E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead-Crewe-London-Folkstone-Dover
Carlisle
(-Calais)

C 03/1 London-Cardiff

C 03/2 Cleveland-Doncaster-London
Leeds

C-E 16 London-Harwich (-Zeebrugge)
.....

(5) France */

C-E 05) Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irùn)
C-E 07)

C 07 Paris-Toulouse

C-E 15 (Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- Dijon -Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille
(Erquelines-) Jeumont Le Creusot
.....

C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)

C-E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon(-Vallorbe)

C-E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse- (-Basel)
Belfort-Besançon-Dijon
.....

C 25 Thionville-Apach (-Perl)

C-E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)

C 40 Paris-Le Mans-Nantes
Rennes

C-E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg (-Kehl)

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

 (5) France (cont'd)

- C 51 (Dover-) Calais-Lille-Paris
 C-E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
 C-E 700 Lyon-Ambérieu
 C-E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton (-Ventimiglia)
 C 90/2 Bordeaux-Toulouse-Narbonne

 (6) Netherlands */

- C-E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam Roosendaal (-Antwerpen)

 C-E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)

 C 10/1 Utrecht-Amersfoort-Hengelo (-Bad Bentheim)
 C-E 16 (Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht

 C 16 Rotterdam-Tilburg-Venlo (-Köln)

 (7) Belgium */

- C-E 10) (Dover-) Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
 C-E 20)
 C 20 (Tourcoing-) Mouscron-Liège-Montzen (-Aachen)
 C-E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles- Quévy (-Feignies)
 Charleroi-Erquelines- (-Jeumont)

 C 15 Charleroi-Namur-Liège
 C-E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
 C-E 22 (Harwich-) Zeebrugge-Brugge

 */ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

 (8) Luxembourg */

C-E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)

 (9) Germany */

C 16 (Venlo-) Moenchengladbach-Köln

C 25 (Apach-) Perl-Trier-Koblenz

C-E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf -Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
 Düsseldorf-Neuss

C-E 43 Frankfurt(M)- Heidelberg -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing
 Mannheim
 (-Salzburg)

C-E 45 (Rodby-)Puttgarden-Hamburg-Hannover-Würzburg-Nürnberg-Ingolstadt-München
 (-Kufstein)

C 45/1 (Fredericia-) Flensburg-Hamburg

C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover

C 45/3 Travemünde-Lübeck

C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)

C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin- Halle -Erfurt-Nürnberg
 Leipzig

C-E 55) (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- Pasewalk -Berlin/Seddin-Dresden-
 C-E 61) Neustrelitz

Bad Schandau(-Decin)

C-E 10 (Liège-)Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-
 Hamburg-Lübeck (-Hanko)

C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück

C-E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin

C-E 20 (Liège-)Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Berlin/Seddin- Frankfurt(0)
 (-Kunowice)

 */ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

 (9) Germany (cont'd)

C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)

C-E 32 Frankfurt (M)-Hanau-Erfurt-Leipzig-Dresden

C-E 40 (Forbach-)Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg-Schirmding (-Cheb)

C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
 Offenburg

C-E 46 Mainz-Frankfurt(M)

 (10) Switzerland */

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

C-E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)

C-E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)

C 35 (Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona-(-Luino)
 Chiasso (-Milano)

C-E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)

 (11) Italy */

C-E 25 (Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova

C-E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Villa S. Giovanni-Messina

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

C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-Brindisi

C-E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
 Trieste

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

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

(11) Italy (cont'd)

C-E 72 Torino-Genova

C-E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

C 90/1 La Spezia-Fidenza-Parma

C 90/2 Livorno-Pisa-Firenze

(12) Norway */

C-E 45 Oslo-(Kornsjø)

C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

(13) Sweden */

C 10/2 Stockholm (-Turku)

C-E 45 (Kornsjø-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)

C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)

C 45/3 Malmö (-Travemünde)

C-E 53 Helsingborg-Hässleholm

C-E 55) Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
C-E 61)

C 55 Hallsberg-Göteborg

C-E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)

C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

 (14) Denmark */

C-E 45 (Helsingborg-) Helsingr-Kobenhavn-Nykobing-Rødby (-Puttgarden)

C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)
 København

C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

 (15) Austria */

C-E 43 (Freilassing-) Salzburg

C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)

C-E 451 (Passau-) Wels

C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)

C-E 551 (Horni-Dvoriste-) Summerau-Linz-Selzthal-St.Michael

C-E 65 (Breclav-)Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck.a.dMur-Klagenfurt-Villach-
 Rosenbach (-Jesenice)

C-E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)

C-E 50 (Buchs-)Innsbruck-Wörgl-Kufstein(-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-Wels-
 Schwarzach St. Veit

Linz-Wien- (-Hegyeshalom) 1/
 Ebenfurt (-Sopron) 2/

.....

 1/ MAV.
 2/ GYSEV/MAV.

C-E 52 Wien-Marchegg (-Devínska Nová Ves)

.....

C-E 63 (Bratislava-) Kittsee-Parndorf-Wien

.....

 */ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

 (16) Poland */

C-E 59 Świnoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-Chałupki (-Bohumín)

C 59/2 Wrocław-Międzylesie (-Lichkov)

C-E 65 Gdynia-Gdańsk-Tczew- Warszawa -Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice u. Karviné)
 ----- Bydgoszcz -----

C 59/1 Nowa Sól-Żagań-Węgliniec-Zgorzelec-Zawidów (-Frýdlant)

C-E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznań-Łowicz- Warszawa -Łuków-Terespol (-Brest)
 Skierniewice

C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemyśl-Medyka (-Mostiska)

C 65/1 Zduńska Wola Karsznice-Łódź Olechów-Skierniewice

C 65/2 Chorzew Siemkowice-Częstochowa-Zawiercie-Jaworzno Szczakowa-Czechowice
 Dzierżycze

C 65/3 Herby Nowe-Paczyna-Kędzierzyn Koźle Azoty

C 30/1 Kraków-Nowy Sącz-Muszyna (-Plaveč)

 17a) Czech Republic */

C-E 55 (Bad Schandau-) Děčín-Praha

C-E 551 Praha-Horní Dvořiště (-Summerau)

C-E 59 (Chałupki-) Bohumín-Ostrava

C 59/2 (Międzylesie-) Lichkov-Č. Třebová

C-E 61 (Bad Schandau-) Děčín-Nymburk-Kolín-Brno-Břeclav-Lanžhot (-Kúty)

C-E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Břeclav (-Bernhardstahl)

C 59/1 (Zawidów-) Frýdlant-Turnov-Praha

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

 17 a) Czech Republic (cont'd)

C-E 40 (Schirmding-) Cheb-Plzeň-Praha-Kolín-Hranice na Moravě -

Ostrava-Mosty u Jablunkova (- Čadca)

Horní Lideč (-Lúky pod Makytou)

.....

 17 b) Slovakia */

C-E 61 (Lanzhot-) Kúty-Bratislava- Komárno (-Komárom)

Rusovce (-Hegyeshalom)

.....

C-E 63 Žilina- Leopoldov- Bratislava (-Kittsee)

Galanta

C-E 40 (Mosty u Jablunkova-) Čadca - Žilina-Poprad-Tatry-Košice-Čierna nad
 (Horní Lideč-) Lúky pod Makytou-Púchov

.....

Tisou (-Chop)

C-E 52 (Marchegg-) Devínska Nová Ves-Bratislava-Nové Zámky-Štúrovo (-Szob)

.....

C 30/1 (Muszyna-) Plaveč-Prešov-Kysak-Košice-Čaňa (-Hidasnémeti)

 (18) Hungary */

C-E 61 (Bratislava-Komárno)-Komárom-Budapest

Hegyeshalom

.....

C-E 69 Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)

C-E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)

C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)

C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom 1/ -Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Záhony (-Chop)
 (Ebenfurt-) Sopron 2/

.....

1/ MAV.

2/ GYSEV/MAV.

 */ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

(18) Hungary (cont'd)

C-E 52 (Štúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza

C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

C 773 Budapest-Dombóvár-Pécs-Magyarbóly (-Beli Manastir)

C 30/1 (Čaña-) Hidasnémeti-Miskolc

(19) Yugoslavia */

C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka

C-E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most

C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper

C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka

C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-Niš -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
Kraljevo

C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad
(-Dragoman)

(20) Greece */

C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai

C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

C 85/1 Thessaloniki-Florina-Kristallopigi (-.....)

C 85/2 Larissa-Volos-[Latakia (Syrian Arab Republic)]

C 85/3 Igoumenitsa-Kalabaka-Palaiofarsalos-Volos-[Latakia (Syrian Arab Republic)]

C 85/4 Athinai-Patras

C 70/2 Strymonas-Alexandroupolis-Dikea (-Svilengrad)

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

(21) Romania */

C-E 95 (Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)

C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)

C-E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti

C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti

C-E 562 Bucuresti-Constanta

C 54 (Deakovo) Halmeu-Satu Mare-Dej-Cluj-Coslariu

C-E 66 Halmeu-Satu Mare-Carei-Oradea-Arad-Timisoara-Stamora Moravita (-Vrsac)

C-E 851 (Vadu Siret-) Vicsani-Suceava-Pacsani

(22) Bulgaria */

C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad

C 95 (Calafat-) Vidin-Sofija

C-E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna

C-E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-Svilengrad (-Kapikule)

C-E 720 Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas

C-E 855 Sofija-Kulata (-Promachon)

(23) Finland */

C-E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)

C 10/2 (Stockholm-) Turku-Helsinki

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

 (24) Russian Federation */

C-E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva

C-E 20 (Orsha-) Krasnoye-Smolensk-Moskva

C-E 50 (Zernovo-) Suzemka-Bryansk-Moskva

 (25) Turkey */

C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara- Boğazköprü-Kalin-Malatya-

Kapiköy [-Razi (Iran, Islamic Republic of)]
Nusaybin [-Kamishli (Syrian Arab Republic)]

C 70/2 Pehlivanköy-Uzunköprü (-Pythion)

 C-E 97 (Ahryan-) Doğukapi-Kars-Erzurum-Çetinkaya-Kalin-Boğazköprü-Ulukışla-Yenice-
Samsun

Adana - T.Kale - F.Pasa-Islahiye [-Meydan Ekbez (Syrian Arab Republic)]
Mersin Iskenderun

 C-E 74 Izmir -Balikesir-Alayunt- Afyon - Konya-Ulukışla
 Bandirma Eskisehir Usak-Manisa

 26) Croatia */

C-E 65 (Ilirska Bistrica-) Šapjane-Rijeka

C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Čakovec (-Središće)

C-E 70 (Dobova-) Savski Marof-Zagreb-Strizivojna Vrpolje-Vinkovci-Tovarnik (-Šid)

C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb- Karlovac-Oštarije-Rijeka

C-E 771 (Bogojevo-) Erdut-Vinkovci-Strizivojna Vrpolje-Slavonski Šamac (-Bosanski Šamac-
 Sarajevo-Čapljina-) Metković-Ploče

 */ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

26) Croatia (cont'd)

- C-E 751 Zagreb-Sunja-Volinja (-Dobrljin-Bihać-Ripač-) Strmica-Knin- Split
Šibenik
- C-E 753 Zagreb-Karlovac-Oštarije-Gospić-Knin-Zadar
- C 710 (Središće-) Čakovec-Varaždin-Koprivnica-Osijek-Erdut (-Subotica)
- C 773 (Magyarbóly-) Beli Manastir-Osijek-Strizivojna Vrpolje

27) Slovenia */

- C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Ilirska Bistrica (-Šapjane)
- C-E 67 (Spielfeld Strass-) Šentilj-Maribor-Zidani Most
- C-E 69 (Čakovec-) Središće-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper
- C-E 70 (Villa Opicina-) Sežana-Ljubljana-Zidani Most-Dobova (-Savski Marof)

28) Bosnia Herzegovina */

29) Albania */

30) The former Yugoslav Republic of Macedonia */

31) Belarus */

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

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

32) Ukraine */

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

33) Republic of Moldova */

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

*/ For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 129.

Annex II

INSTALLATIONS IMPORTANT FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

A. Terminals of importance for international combined transport

AUSTRIA

Linz-Stadthafen
Messendorf
Salzburg Hauptbahnhof/Liefering
Villach Süd
Wels Vbf
Wien Freudenau Hafen
Wien Nordwestbahnhof

BELGIUM

Antwerpen
Athus
Bressoux-Renory (Liège)
Bruxelles
Genk (Hasselt)
Muizen (Mechelen)
Zeebrugge

BULGARIA

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Filipovo
Gorna Oriahovitza
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

CROATIA

Rijeka
Slavonski Brod
Split
Zagreb

CZECH REPUBLIC

Brno
České Budějovice
Cheb
Jihlava
Kolín
Lovosice
Ostrava
Plzeň
Praha Ukříněves
Praha Žižkov
Přerov

DENMARK

Arhus
Glostrup
København
Padborg

FINLAND

Helsinki-Pasila

FRANCE

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St.Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Rouen-Sotteville
Strasbourg
Toulouse

GERMANY

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Duisburg-Ruhrort Hafen
Düsseldorf-Bilk
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hamburg-Wilhelmsburg

GERMANY (cont'd)

Hannover-Linden
Ingoldstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifeltor
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langfeld

GREECE

Aghii Anargyri (Athinaï)
Alexandroupolis
Igoumenitsa
Patras
Thessaloniki
Volos

HUNGARY

Budapest-Jozsefváros
Debrecen
Miskolc-Gömöri
Sopron
Szeged-Kiskundorozsma
Szolnok
Záhony

IRELAND

Dublin-North Wall

ITALY

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Brindisi
Busto Arsizio
Livorno
Milano Greco Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Napoli-Granili
Napoli Traccia
Novara
Padova-Interporto
Pescara-P.N.
Pomezia-S.P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trieste
Verona-Q.E.

LUXEMBOURG

Bettembourg

NETHERLANDS

Ede
Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo

NORWAY

Oslo-Alnabru

POLAND

Gdańsk
Gdynia
Gliwice
Kraków
Łódź
Małaszewicze
Poznań
Pruszków
Sosnowiec
Świnoujście
Szczecin
Warszawa
Wrocław

PORTUGAL

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

ROMANIA

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

RUSSIAN FEDERATION

Moskva-Kievskaya
Moskva-Tovarnaya-Oktyabrskaya
Moskva-Tovarnaya-Smolenskaya
Leningrad-Tovarny-Vitebsky
Leningrad Port

SLOVAKIA

Bratislava
Čierna nad Tisou
Košice
Žilina

SLOVENIA

Koper
Ljubljana

SPAIN

Algeciras
Barcelona
Irùn
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia(-Silla)

SWEDEN

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Årsta

SWITZERLAND

Aarau-Birrfeld
Basel SBB
Berne
Chiasso
Genève
Lugano-Vedeggio
Luzern
Renens
Zürich

TURKEY

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Izmir
Mersin
Samsun

UKRAINE

Chop
Kiev
Lvov

UNITED KINGDOM

Belfast
Birmingham
Bristol
Cardiff
Cleveland
Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston
London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

YUGOSLAVIA

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

B. Border crossing points of importance for international combined transport 1/

Vilar Formoso (CP) - Fuentes de Onoro (RENFE)

Marvão (CP) - Valencia de Alcantara (RENFE)

Irun (RENFE) - Hendaye (SNCF)

Port Bou (RENFE) - Cerbère (SNCF)

Dublin (CIE) - Holyhead (BR)

Dundalk (CIE) - Newry (NIR)

Dover (BR) - Calais (SNCF)

- Dunkerque (SNCF)

- Oostende (SNCB)

Harwich (BR) - Zeebrugge (SNCB)

Menton (SNCF) - Ventimiglia (FS)

Modane (SNCF) - Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF) - Domodossola (FS)

Bâle (SNCF) - Basel (SBB-CFF)

Strasbourg (SNCF) - Kehl (DB)

Forbach (SNCF) - Saarbrücken (DB)

Apach (SNCF) - Perl (DB)

Thionville (SNCF) - Bettembourg (CFL)

Feignies (SNCF) - Quévy (SNCB)

Jeumont (SNCF) - Erquelinnes (SNCB)

Tourcoing (SNCF) - Mouscron (SNCB)

Roosendaal (NS) - Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)

Venlo (NS/DB)

Bad Bentheim (DB/NS)

Montzen (SNCB) - Aachen (DB)

1/ After each border crossing point the relevant railway administration using the station is indicated in brackets. If only one station is listed it is jointly used by both railway administrations.

Sterpenich (SNCB) - Kleinbettingen (CFL)
Basel (DB/SBB-CFF)
Flensburg (DB) - Padborg (DSB)
Puttgarden (DB) - Rodby (DSB)

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)

Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)
Helsingborg (SJ) - København (DSB)
Trelleborg (SJ) - Sassnitz (DB)

Ystad (SJ) - Świnoujście (PKP)
Göteborg (SJ) - Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ) - Travemünde (DB)
Gedser (DSB) - Rostock (DB)

Ebenfurth (OBB)- Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (OBB) - Hegyeshalom (MAV)
Frankfurt/O. (DB) - Kunowice (PKP)
Görlitz (DB) - Zgorzelec (PKP)

Gyékényes (MAV) - Botovo (JZ)
Keleba (MAV) - Subotica (JZ)
Lököshàza (MAV) - Curtici (CFR)
Dimitrovgrad (JZ) - Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) - Idomeni (CH)
Giurgiu (CFR) - Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ) - Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) - Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) - Promachon (CH)
Turku (VR) - Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD) - Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) - Kamischli (CFS)

Marchegg (OBB) - Devínska Nová Ves (ŽSR)
Kittsee (OBB) - Bratislava (ŽSR)
Gdynia (PKP) - Ystad, Stockholm (SJ) / Helsinki (VR)
Chafupki (PKP) - Bohumín (ČD)

Schirnding (DB) - Cheb (ČD)
Bernhardsthal (OBB) - Břeclav (ČD)
Summerau (OBB) - Horní Dvořiště (ČD)
Bad Schandau (DB) - Děčín (ČD)

Vainikkala (VR) - Luzhaika (RZD)
Orsha (BC) - Krasnoye (RZD)
Zernovo (UZ) - Suzemka (RZD)
Zebrzydowice (PKP) - Petrovice u Karviné (ČD)

Zawidów (PKP) - Frýdlant (ČD)
Międzylesie (PKP) - Lichkov (ČD)
Čadca (ŽSR) - Mosty u Jablunkova (ČD)
Lúky pod Makytou (ŽSR) - Horní Lideč (ČD)

Kúty (ŽSR) - Lanžhot (ČD)
Čierna nad Tisou (ŽSR) - Chop (UZ)
Komárno (ŽSR) - Komarom (MAV)
Štúrovo (ŽSR) - Szob (MAV)

Rusovce (ŽSR) - Rajka (MAV)
Čaňa (ŽSR) - Hidasnémeti (MAV)
Plaveč (ŽSR) - Muszyna (PKP)
Magyarbóly (MAV) - Beli Manastir (HZ)

Dikea (CH) - Svilengrad (BDZ)
Kristallopigi (CH) - (HSH)
Patras/Igoumenitsa (CH) - Brindisi (FS)
Patras/Igoumenitsa (CH) - Trieste (FS)

Patras/Igoumenitsa (CH) - Ancona (FS)
Patras/Igoumenitsa (CH) - Bari (FS)
Volos (CH) - Latakia (CFS)
Stamora Moravita (CFR) - Vrsac (JZ)

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

Doğukapi (TCDD) - Ahuryan (ARM)
Kotoriba (HZ) - Murakeresztur (MAV)
Koprivnica (HZ) - Gyekenyes (MAV)
Čakovec (HZ) - Središće (SZ)

Savski Marof (HZ) - Dobova (SZ)
Erdut (HZ) - Bogojevo (JZ)
Tovarnik (HZ) - Sid (JZ)
Slavonski Šamac (HZ) - Bosanski Šamac (ZBH)

Metković (HZ) - Čapljina (ZBH)
Volinja (HZ) - Dobrljin (ZBH)
Strmica (HZ) - Ripac (ZBH)
Šapjane (HZ) - Ilirska Bistrica (SZ)

Lupoglav (HZ) - Podoorje (SZ)
Rosenbach (OBB) - Jesenice (SZ)
Spielfeld Strass (OBB) - Šentilj (SZ)
Središće (SZ) - Čakovec (HZ)

Villa Opicina (FS) - Sežana (SZ)
Savski Marof (HZ) - Dobova (SZ)
Terespol (PKP) - Brest (BC)
Medyka (PKP) - Mostiska (UZ)

Záhony (MAV) - Chop (UZ)
Ungeny (CFM) - Iasi (CFR)

C. Gauge interchange stations of importance for international combined transport */

Stations between railway systems with different rail gauges	Countries concerned	Interchange technique applied	
		Change of wagon axles/bogies	Transshipment of loading units by crane/other handling equipment
<u>Irun</u> - Hendaye	Spain - France	X	X
<u>Port Bou</u> - Cerbère	Spain - France	X	X
<u>Hanko</u>	Finland	X	
<u>Čierna nad Tisou</u> - Chop	Slovakia - Ukraine		X
Zahony - Chop	Hungary - Ukraine	X X	X X
Iasi - Ungeny	Romania - Republic of Moldova		X X
Vicsani- Vadu Siret	Romania - Ukraine	X X	X X
Halmeu <u>**</u> - Deakovo	Romania - Ukraine		X X
Małaszewicze <u>***</u> - Brest	Poland - Belarus		X X
Medyka - Mostiska	Poland - Ukraine	X X	X X

Note: Gauge interchange stations are also border crossing points.

*/ If the change of axles or the transfer of loading units to wagons of a different gauge is carried out at one station only, this station is underlined. In case gauge interchange and transshipment techniques are used simultaneously at certain stations, both these stations are both mentioned.

**/ Between Halmeu and Chop (Ukraine) exists both a standard and a broad gauge railway line of about 70 km. Thus neither a change of wagon nor a change of axles/bogies is required.

***/ Transshipment station, but not a border crossing point.

D. Ferry links/ports forming part of the international combined transport network

Holyhead	- Dublin	(United Kingdom - Ireland)
Calais	- Dover	(France - United Kingdom)
Oostende	- Dover	(Belgium - United Kingdom)
Dunkerque	- Dover	(France - United Kingdom))
Stanrear	- Larne	(United Kingdom))
Zeebrugge	- Harwich	(Belgium - United Kingdom))
Zeebrugge	- Dover	(Belgium - United Kingdom))
Puttgarden	- Rodby	(Germany - Denmark)
København	- Helsingborg	(Denmark - Sweden)
Lübeck-Travemünde	- Hanko	(Germany - Finland)
Gedser	- Rostock (Warnemünde)	(Denmark - Germany)
Göteborg	- Frederikshavn	(Sweden - Denmark)
Malmö	- Travemünde	(Sweden - Germany)
Trelleborg	- Sassnitz	(Sweden - Germany)
Ystad	- Świnoujście	(Sweden - Poland)
Helsinki	- Gdynia	(Finland - Poland)
Helsinki	- Stockholm	(Finland - Sweden)
Turku	- Stockholm	(Finland - Sweden)
Samsun	- Constanta	(Turkey - Romania)
Mersin	- Venezia	(Turkey - Italy)
Gdynia	- Ystad	(Poland - Sweden)

Gdynia	- Stockholm	(Poland - Sweden)
Gdynia	- Helsinki	(Poland - Finland)
Patras/Igoumenitsa	- Brindisi	(Greece - Italy)
Patras/Igoumenitsa	- Trieste	(Greece - Italy)
Patras/Igoumenitsa	- Ancona	(Greece - Italy)
Patras/Igoumenitsa	- Bari	(Greece - Italy)
Volos	- Latakia	(Greece - Syrian Arab Republic)
Calafat	- Vidin	(Romania - Bulgaria)

Note: Ferry links are also border crossing points, except the links between Stanrear-Larne and Messina-Villa S.Giovanni.

Annex IIITECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK OF IMPORTANT INTERNATIONAL
COMBINED TRANSPORT LINESPreliminary remarks

The parameters are summarized in the table below. The values shown in column A of the table are to be regarded as important objectives to be reached in accordance with national railway development plans. Any divergence from these values should be regarded as exceptional.

Lines have been divided into two main categories:

- a) Existing lines, capable of being improved where appropriate; it is often difficult and sometimes impossible to modify, for instance, their geometrical characteristics, and the requirements have to be eased for such lines;
- b) New lines to be built.

By analogy, the specifications given in the following table also apply, where appropriate, to ferry-boat services which are an integral part of the railway network.

INFRASTRUCTURE PARAMETERS FOR THE NETWORK OF
IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

	A		B
	Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed		New lines
	at present	target values	
1. Number of tracks	(not specified)	(not specified)	2
2. Vehicle loading gauge		UIC B ^{2/}	UIC C ^{2/}
3. Minimum distance between track centres ^{1/}		4.0 m	4.2 m
4. Nominal minimum speed	100 km/h ^{3/}	120 km/h ^{3/}	120 km/h ^{3/}
5. Authorized mass per axle:			
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maximum gradient ^{1/}	(not specified)	(not specified)	12.5 mm/m
7. Minimum useful siding length	600 m	750 m	750 m

^{1/} Not of immediate relevance for combined transport, but recommended for efficient international combined transport.

^{2/} UIC: International Union of Railways.

^{3/} Minimum standards for combined transport trains (see annex IV).

Explanation of the parameters contained in the table above:

1. Number of tracks

International combined transport lines must provide high capacity and allow for precise timing of operation.

It is generally possible to meet both requirements only on lines with at least two tracks; however, single track lines would be allowed if the other parameters of the Agreement are complied with.

2. Vehicle loading gauge

This is the minimum loading gauge for international combined transport lines.

On new lines, only a small marginal investment cost is normally incurred by adopting a high loading gauge, and the UIC C gauge has therefore been chosen.

The C gauge allows, for instance:

- The transport of road goods vehicles and road trains (lorry with trailer, articulated vehicle, tractor and semi-trailer) conforming to the European road loading gauge (height 4 m, width 2.5 m) on special wagons with a loading height of 60 cm above rail level;
- The transport of ordinary road semi-trailers 2.5 m wide and 4 m high on recess wagons with normal bogies;
- The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.9 m high on ordinary flat wagons;
- The transport of swap bodies 2.5 m wide on ordinary flat wagons;
- The transport of containers/swap bodies 2.6 m wide and 2.9 m high on suitable wagons.

The existing lines across mountainous regions (such as the Pyrenees, Massif Central, Alps, Jura, Appenines, Carpathians) have many tunnels conforming to the Technical Unit loading gauge, or gauges of slightly greater height at the centre of the track. Increasing this to conform to the UIC C gauge is in almost all cases impossible from the economic and financial standpoints.

The UIC B gauge has therefore been chosen for these lines, as it allows, for instance:

- The transport of ISO containers, 2.44 m wide and 2.90 m high, on flat container-wagons with a loading height 1.18 m above rail level;
- The transport of swap bodies, 2.5 m wide and 2.6 m, high on ordinary flat wagons (loading height 1.246 m):
- The transport of semi-trailers on recess wagons;
- The transport of containers/swap bodies, 2.6 m wide and 2.9 m high, on special low-loader wagons.

Most of the existing international combined transport lines offer at least the UIC B gauge. In the case of the others, improvement to this standard does not normally require major investments.

4. Nominal minimum speed

The nominal minimum speed determines the geometrical characteristics of the section (radius of curves and cant), the safety installations (braking distances) and the braking coefficient of the rolling stock.

5. Authorized mass per axle

This is the authorized mass per axle which international combined transport lines should be able to bear.

International combined transport lines should be capable of taking the most modern existing and future vehicle traffic, in particular:

Wagons with a mass per axle of 20 tonnes, which corresponds to UIC class C; a wagon mass per axle of 22.5 tonnes up to 100 km/h has been adopted, in conformity with recent UIC decisions. The mass per axle limits of 20 tonnes for a speed of 120 km/h are those set by the UIC regulations.

The mass per axle values shown are for a wheel diameter of not less than 840 mm, in accordance with the UIC regulations.

7. Minimum useful siding length

The minimum useful siding length on international combined transport lines is significant for combined transport trains (see annex IV).

Annex IVPERFORMANCE PARAMETERS OF TRAINS AND
MINIMUM INFRASTRUCTURE STANDARDSA. Requirements for efficient international combined transport services

1. In order to be able to guarantee an efficient and expeditious flow of transport, necessitated by modern methods of production and distribution of goods, international combined transport services should fulfil in particular the following requirements:

- a) departure/arrival in line with customers' requests (in particular late closing times for loading and early placing at disposal of goods), regular services;
- b) short duration of door-to-door transport, high punctuality record, reliable transport times;
- c) reliable and timely information on the transport procedure, simple documentation, low risk of damage;
- d) capability of carrying all types of standard containers and of all loading units that can be carried in international European road haulage. In this context, the foreseeable developments regarding weights and dimensions of loading units have to be taken into consideration.

2. These requirements should be fulfilled through:

- a) high transport speed (measured from the place of departure to the place of destination, including all stops), which should be about the same, or possibly exceed that of end-to-end transport by road;
- b) utilization of non-working hours of consignees (e.g. transport during the night), in order to be able to place the goods at the disposal in the morning hours as desired by the customers;
- c) suitable and sufficient equipment and infrastructure capacities (e.g. adequate loading gauges);
- d) direct trains, if possible (i.e. excluding or reducing to a minimum en route transfer of the consignments to other trains);
- e) organizational measures to improve the flow of transport by using modern telecommunication systems.

3. In order to meet the requirements described above, trains and infrastructure facilities should be of satisfactory efficiency, i.e. they should meet certain minimum standards that have to be complied with by all authorities concerned on a given transport relation.

4. The performance parameters and standards below have been established in particular for large international transport volumes, i.e. for transport relations with regular traffic of direct trains or with at least larger wagon groups. Single wagons or special transports could still be operated by conventional goods trains if this satisfies the needs of the customers and the railways concerned.

B. Performance parameters of trains

5. Trains used for international combined transport should meet the following minimum standards:

Minimum standards	At present	Target values ^{*/}
Nominal minimum speed	100 km/h	120 km/h
Length of train	600 metres	750 metres
Weight of train	1 200 tonnes	1 500 tonnes
Axle load (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22.5 tonnes at a speed of 100 km/h)

If direct trains cannot be run, trains should, if possible, consist of only few wagon groups, the wagons in each group having the same destination. There should be no stops en route for operational reasons or frontier-crossing controls, if feasible.

6. Rolling stock shall meet the above standards relating to speed and axle load and shall be capable of carrying all those loading units which have to be taken into consideration in respect of weights and dimensions.

7. Trains of combined transport shall be rated as those with highest priority. Their timetable shall be designed so as to comply with customers requests for reliable and regular transport services.

^{*/} These values should be achieved approximately by the year 2000. They shall not exclude earlier achievement of higher standards as long as these do not impede the international development of combined transport.

C. Minimum standards for railway lines

8. Railway lines to be used for combined transport shall have an adequate train capacity per day, in order to avoid waiting times for trains of combined transport. These trains should not be delayed by non-working hours.

9. For the improvement of railway lines the infrastructure parameters contained in annex III shall be applicable.

D. Minimum standards for terminals

10. For the efficient handling of consignments in terminals the following requirements shall be met:

- a) The period from the latest time of acceptance of goods to the departure of trains, and from the arrival of trains to the availability of wagons ready for the unloading of loading units shall not exceed one hour, unless the wishes of customers regarding the latest time of acceptance or disposal of goods can be complied with by other means.
- b) The waiting periods for road vehicles delivering or collecting loading units shall be as short as possible (20 minutes maximum).
- c) The terminal site shall be selected in such a way that:
 - it is easily and quickly accessible by road from the economic centres;
 - within the rail network, it is well connected with long-distance lines and, for transport connections with wagon-group traffic, has good access to the fast freight trains of combined transport.

11. The minimum standards for intermediate stations stipulated below shall also relate to terminals.

E. Minimum standards for intermediate stations

12. Stops of trains of combined transport en route, necessary for technical or operational reasons, for example at wagon group exchange or gauge interchange stations, shall at the same time be used for carrying out work which otherwise would require additional stops (i.e. frontier controls, changing of the locomotive).

The infrastructure of such intermediate stations shall comply with the following requirements:

- Sufficient train capacity per day on feeder lines to avoid delays of trains in combined transport;
- The entries and exits to and from the feeder lines shall allow the trains to filter in and out without delay. Their capacity shall be large enough to avoid delays of arriving and/or departing trains of combined transport;
- Sufficient track capacity for the various types of track, as required for the specific work to be carried out in a station, in particular for arrival/departure tracks, train formation tracks, sorting lines and turn-out tracks, loading tracks and gauge interchange tracks;
- The above-mentioned tracks shall have loading gauges that correspond to those of the railway lines to be used (UIC B or UIC C);
- The length of track shall be sufficient to accommodate complete trains of combined transport;
- In the case of electric traction the tracks shall be accessible by electric tractive units (at frontier stations: to electric tractive units of the connecting railway concerned);
- The capacity for trans-shipment, wagon group exchange, gauge interchange and frontier control shall guarantee that necessary stops can be made as short as possible.

a) Stations for the exchange of wagon groups

13. Combined transport shall, if possible, be carried out by direct trains between the forwarding and the receiving stations. If this is not economical due to the low volume of consignments, and if the transfer of consignments of combined transport is therefore unavoidable, it should be done at least by wagon groups. Stop-over times to carry out these tasks shall not exceed 30/minutes each. This could be achieved by an appropriate formation of trains (which should run over as long distances as possible, also across borders) together with an adequate infrastructure of the wagon group exchange stations.

b) Border-crossing points

14. Trains of combined transport shall run as far as possible all the way across borders to a station where the exchange of wagon groups is necessary in any case or to their final point of destination, without having to stop en route. There shall be, if possible, no stops at the border or, if unavoidable, only very short stops (of no more than 30 minutes). This shall be achieved:

- by not carrying out work normally effected at the frontier or, if this is not possible, by shifting this work to inland places where the trains have to stop in any case for technical and/or administrative reasons;
- by stopping only once, if at all, at joint border stations.

c) Gauge interchange stations

15. To be able to fulfil future requirements, time saving and cost-effective procedures shall have to be developed. When transferring loading units to wagons of the other gauge, the requirements developed above for terminal trans-shipment shall be applied analogously. Stops at such gauge interchange stations should take as little time as possible. The available gauge interchange or transfer capacity shall be sufficient to guarantee short stops.

d) Ferry links/ports

16. Transport services shall correspond with the ferry services offered. Stops at the ports for consignments in combined transport should be as short as possible (if possible not more than one hour). In addition to an appropriate infrastructure of the ferry port station and appropriate ferry boats (see paragraph 17 below) this shall be achieved by the following measures:

- For necessary frontier control measures the requirements mentioned in paragraph 14 shall apply;
- Timetables for ferries and railways should be co-ordinated and advance information to accelerate the loading of ships and/or train formation shall be provided.

17. Ferry boats used for combined transport shall comply with the following requirements:
- Appropriate sizes and types of vessels as required by the relevant loading units/goods wagons;
 - Quick loading and unloading of ferry boats and storage of loading units/wagons in accordance with the requirements of the subsequent carriage by rail (separation of combined transport from passenger and/or road transport, where appropriate);
 - If loading units stay on wagons during the crossing ferry boats shall be easily accessible, and time-consuming marshalling operations should not be necessary. Loading gauge, axle mass, etc. should comply with the line parameter described in annex III;
 - If the transfer of loading units has to be effected without wagons, the possibly necessary transport by road between ferry terminal and railway terminal should be characterized by short distances and good road connections.
-