



# FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

[www.legjislacionishqiptar.gov.al](http://www.legjislacionishqiptar.gov.al)

**Nr.28**

**29 shkurt**

**2008**

## P Ë R M B A J T J A

Faqe

Ligj nr.9873,  
datë 14.2.2008

Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në “Marrëveshjen  
europiane për linjat e rëndësishme ndërkombëtare të transportit  
të kombinuar dhe instalimet përkatëse (AGTC)” ..... 1305

**LIGJ**  
**Nr.9873, datë 14.2.2008**

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

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

**K U V E N D I**  
**I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

**V E N D O S I:**

Neni 1

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

Neni 2

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

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

ECETRANS/88.REV3

**KOMISIONI EKONOMIK PËR EUROPËN**  
**KOMITETI PËR TRANSPORTIN TOKËSOR**

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

Shënim.

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

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

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

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

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

### **KAPITULLI I** **TË PËRGJITHSHME**

#### **Neni 1** **Përkufizime**

Për qëllime të kësaj Marrëveshjeje:

a) Termi “transport i kombinuar” nënkupton transportin e mallrave në një dhe të njëjtën njësi transporti, duke përdorur më shumë se një mënyrë transporti.

b) Termi “rrjeti i linjave të rëndësishme ndërkombëtare të transportit të kombinuar” i referohet të gjitha linjave hekurudhore, që konsiderohen të rëndësishme për transportin e kombinuar ndërkombëtar, në qoftë se:

i) ato aktualisht përdoren për transport të kombinuar të rregullt ndërkombëtar (p.sh. kontenier ngarkesash të lehta, kontenier, gjysmëtrajler);

ii) ato shërbejnë si linja të rëndësishme ushqyese për transportin e kombinuar ndërkombëtar;

iii) ato priten të jenë linja të rëndësishme të transportit të kombinuar në të ardhmen e afërt (si është përcaktuar në i) dhe ii)).

c) Termi “instalime përkatëse” i referohet terminaleve të transportit të kombinuar, pikave të kalimit kufitar, stacioneve të ndërrimit të grupeve të vagonëve, stacioneve të këmbimit të shinave dhe lidhjeve/porteve të trageteve, të cilat janë të rëndësishme për transportin e kombinuar ndërkombëtar.

#### **Neni 2** **Përcaktimi i rrjetit**

Palët Kontraktuese miratojnë dispozitat e kësaj Marrëveshjeje si një plan të koordinuar ndërkombëtar për zhvillimin dhe operimin e rrjetit të linjave të rëndësishme të transportit të kombinuar ndërkombëtar dhe instalimeve përkatëse, më poshtë të referuara si “rrjeti i transportit të

kombinuar ndërkombëtar”, të cilin ato synojnë ta ndërmarrin brenda kuadrit të programeve kombëtare. Rrjeti i transportit të kombinuar ndërkombëtar përbëhet nga linjat hekurudhore të përfshira në aneksin I të kësaj Marrëveshjeje, si edhe të terminaleve të transportit të kombinuar, pikave të kalimit kufitar, stacioneve të ndërrimit të grupeve të vagonëve, stacioneve të këmbimit të shinave dhe lidhjeve/porteve të trageteve të rëndësishme për transportin e kombinuar ndërkombëtar, që përfshihen në aneksin II të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 3

### **Karakteristikat teknike të rrjetit**

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

Neni 4

### **Qëllimet operacionale**

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

Neni 5

### **Anekset**

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

## **KAPITULLI II DISPOZITA PËRFUNDIMTARE**

Neni 6

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

Neni 7

### **Nënshkrimi**

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

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

Neni 8

### **Ratifikimi, pranimi ose miratimi**

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

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

#### Neni 9 **Aderimi**

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

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

#### Neni 10 **Hyrja në fuqi**

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

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

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

#### Neni 11 **Kufijtë e zbatimit të Marrëveshjes**

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

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

#### Neni 12 **Zgjidhja e mosmarrëveshjeve**

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

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

Neni 13  
**Rezerva**

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

Neni 14  
**Amendamenti i Marrëveshjes**

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

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

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

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

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

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

Neni 15  
**Amendamenti i anekseve I dhe II**

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

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

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

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

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

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

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

#### Neni 16

#### **Amendamenti i anekseve III dhe IV**

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

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

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

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

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

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

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

#### Neni 17

#### **Klauzola e garancisë**

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

#### Neni 18

#### **Denoncimi**

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

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

Neni 19  
**Përfundimi**

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

Neni 20  
**Njoftimet dhe komunikimet nga depozitari**

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

Neni 21  
**Tekstet origjinale**

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

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

Përfunduar në Gjenevë më 1 shkurt 1991.

ANEKSI I

LINJAT HEKURUDHORE TË RËNDËSISHME PËR TRANSPORTIN E KOMBINUAR  
NDËRKOMBËTAR

(1) Portugalia \*/

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

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

-----

(2) Spanja \*/

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

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

C-E 053 Madrid-Cordoba-Bobadilla-Algerciras

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

C90/1 Valencia-Barcelona

Shënim i përgjithshëm dhe shpjegimi i numrave të linjave

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

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

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

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

\*/ Simbolet e përdorura

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

\_\_\_\_\_ = Rrugë alternative ëpër shembull: Avila  
Aranda de Duero]

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

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

-----  
(3) Irlanda \*/

C-E 03 (Larne-Belfast) —Dublin  
-----

(4) Britania e Madh \*/

C-E 03 Glasgou-Stranaer-Lame-Belfast(-Dublin)-Holyhead-Creue Carlisle

Londër-Folkston-Dover (-Kala)

C-E 16 London\_Harwick (-Zeebrugge)

C 03/1 Londër-Kardif

C 03/2 Cleveland-Donkaster-Londër

Leeds  
-----

(5) Franca \*/

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

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

C-E 05 Paris-Bordo-Hendaye (-Irun) C-E07

C-E 15 (Quevv- Feiqnes -Aulnoye-Paris Dizhon -Lion-(Erquelinnes-).....

Zheumon Le Creusot

C-E 23 Dunderque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont

Chalindrey-Dizhon (-Vallorbe)

C-E 25 (Berremburg-) Thionville-Merz-Strasburg-Mulhauz-

(-Bazel) Belfort-Besançon -

Dizhon

C-E 40 Le Havre-Paris-Lerouville-

Onville-Metz-Remilly-Forbach

(- Saarbrucken)

C-E 42 Paris-Lerouville-Nansi-Sarreburg-Reding-Strasburg (-Kehl)

C-E 70 Paris-Macon-Amberieu-Culoz-Modane (-Torino)

CE-90 (Port Bou-) Cerbere-Narbonne-Taraskon-Marseje-Menton (-

Ventimilia)

C-E 700      Lion-Amberieu

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

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(5) Franca (vazhdimi)

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

---

(6) Hollanda \*/

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

(7) Belgjika \*/

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

(8) Luksemburgu \*/

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

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

(9) Gjermania \*/

C-E 10         (Liege-)Aachen-Këln-Dyseldorf-Dortmund-Mynster-Osnabryk-Bremen-  
Hamburg-Lybeck (-Hanko)  
C-E 18         Hamburg-Bychen-Berlin/Seddin  
C-E 20         (Liege-)Aachen-Këln-Duisburg-Dortmund-Hanover-Helmstedt-Berlin/Sedd  
in-Frankfurt (O) (-Kunouice)  
C-E 30         Dresden-Gyrlitz (-Zgorzelec)  
C-E 32         Frankfurt (M)-Hanau-Erfurt-Leipzig-Dresden

C-E 35	(Arnhem-)Emmerich-Duisburg-Dyseldorf-Köln-Mainz-Mannheim Karlsruhe- Dyseldorf-Neuss (-Basel)
C-E 40	(Forbach-) Saarbrycken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)Germynden- Nyrenberg-Schirnding (-Cheb)
C-E 42	(Strasbourg-) Kehi-Appenuelier-Karlsruhe-Mvhlacker-Shtutgart Offenburg
C-E 43	Frankfurt(M)-Heidelbera-Bruchsal-Shtutgard-Ulm-AuQsbura-Mvnhen- Freilassing Mannheim (-Salzburg)
C-E 45	(Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Wurzburg-Nyrnberg-Ingolstadt- Mynhen (-Kufstein)
C-E 46	Mainz-Frankfurt(M)
C-E 51	(Gedser-) Rostock-Berlin- Halle Erfurt-Nyrnberg Laipcig
C-E 55)	(Trelleborg-) Sassnitz Hfen-Stralsund- Paseuok Berlin/Seddin-Dresden- Neustrelitz
C-E 61)	Bad Schandau (-Decin)
C-E 451	Nyrnberg-Passau (-Wels)
C 10/1	(Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabryck
C 16	(Venlo-) Moenchengladbach-Köln
C 25	(Apach-) Perl-Trier-Koblenz
C 45/1	(Fredericia-) Flensburg-Hamburg
C 45/2	Bremerhaven-Bremen-Hanover
C 45/3	Travemynde-Lybeck

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

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(10) Zvicra \*/

C-E 23	(Dizhon-) Vallorbe-Lausanne-Brig -----
C-E 25	(Mulhauz-) Bazel-Olten-Bern-Brig (-Domodosola)
C-E 35	(Karlsruhe-) Bazel-Olten-Chiaso (-Milano)
C-E 50	(Culoz-) Gjeneve-Lausanne-Bern-Zyrih-Buchs (-Innsbruk) -----
C 35	(Karlsruhe-) Bazel-Brugg-Immense-Bellinzona- (-Luino) Chiasso (-Milano)

11) Italia \*/

C-E 25	(Brig-) Domodosola-Novara-Milano-Xhenova
C-E 35	(Chiaso-) Milano-Bolonja-Firence-Roma-Napoli-Salerno-Vila S.Xhovani-Mesina -----
C-E 45	(Insbruk-) Brenero-Verona- Bolonja-Ankona-Foxhia-Bari-Brindisi
C-E 55	(Arnodstein-) Tarvisio-Udine-Venecia-Bolonja-Trieste -----

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

---

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

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(11) Italia (vazhdon)

C-E 72 Torino-Xhenova  
C-E 90 (Menton-) Ventimiglia-Xhenova-Piza-Livorno-Roma  
C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallaate-Rho-Milano  
C 90/1 La Spezia-Fidenca-Parma  
C 90/2 Livorno-Piza-Firence

(12) Norvegiia \*/

C-E 45 Oslo-(Kornsjo)  
C 47 Narvik (-Vasijuare)  
C 48 Trondheim-Hel (-Storlien)  
C 61 Oslo (Charlottenberg-Stokholm)

(13) Suedi

C-E 45 (Kornsjo-) Goteborg-Helsingborg (-Helsingor)  
C-E 53 Helsingborg-Hassleholm  
C-E 55) Stokholm-Hasleholm-Malmoe-Trelleborg (-Sasnitz Hafen)  
C-E 61)  
C-E 59 Malmoe-Ystad (-Szczecin)  
C 10/2 Stokholm (-Turku)  
C 45/1 Goteborg (-Grederikshavn)  
C 45/3 Malmoe (-Travemynde)  
C 47 Narvik (-Vasijaure)  
C 48 Trondehim-Hell (-Storlien)

(13) Suedi (vazhdon)

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

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

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

14) Danimarka \*/

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

---

(15) Austria\*/

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

---

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

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(16) Polonia

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

-----Bydgoszcz -----

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

17 a) Republika Çeke \*/

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

-----

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

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

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(17 b) Sllovakia\*/

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

-----

-Čierna nad Tisou (-Chop)

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

-----

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

-----

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

(18) Hungaria

C-E 50 (Viena-) Hegyeshalom 1/ -Gyor-Budapest-Miskolc- Nyiregyhsza-Zhony  
(- Chop)  
(Ebenfurt-) Sopron 2/

-----

<sup>1/</sup> MAV.

<sup>2/</sup> GYSEV/MAY

C-E 52 (Sturovo-) Szob-Budapest-Cegled-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza  
C-E 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lykyshaza (-Curtici)  
C-E 61 (Bratislava-Komarno) Komarom-Budapest  
Hegyeshalom

.....

C-E 69	Budapest-Szekesfehervar- <u>Boba-Hodos</u> Murakeresztur (-Kotoriba)
C-E 71	Budapest-Dombovar-Gyekenyes (-Botovo-Koprivnica)
C-E 85	Budapest- Kelebia (-Subotica)
C-E 691	Murakeresztur- Gyekenyes

---

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

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(18) Hungaria (vazhdon)

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

---

(19) Jugosllavia \*/

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

(20) Greqia \*/

C-E 85	(Gjevjelja-) Idomeni-Selanik-Athina
C-E 855	(Kulata-) Promachon-Selanik
C 70/2	Strymonas-Aleksandropolis-Dikea (-Svilengrad)
C 85/1	Selanik-Follorina-Krestalopigi (.....)
C 85/2	Larisa-Volos- ëLatakia (Republika Arabe e Sirisë)]
C85/3	Igumenica-Kalabaka-Palaiofarsalos-Volos-ëLatakia (Republika Arabe e Sirisë)]
C 85/4	Athina-Patras

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

Konv.Europiane 1992/ transporti i kombinuar

(21) Rumania\*/

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

---



-----

C-E 24	Moska-Ryazan-Ruzaevka-Samara-Ufa-Chelyabinsk-Kugan -Zauralie (-Persnogorkovkaja)
C-E 30	(Topoli-) Valuiki-Liski-Rtschevo-Sizran-Samara-Orenburg (-Iletsk I)
C-E 50	(Krasnaja Mogila-) Gukovo-Likhaja-Volgograd-Astrakhan(-Aksaraiskajall)
C-E 99	Moska-Rostov-na-Donu-Novorossiysk
C-E 102	Moska-Vogograd-Astrakhan
C-20/1	Saint Petersburg-Vologda-Kotelnich
C-20/2	Moska-Kazan-Ekaterinburg
C-20/3	Kaliningrad-Cheniakhovsk-Nesterov (-Kibartai)

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

Konv. Europiane 1992/transporti i kombinuar

(25) Turqia \*/

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

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

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

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

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

---

(26) Kroacia \*/

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

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

Konv. Europiane1992/transporti i kombinuar

(26) Kroacia (vazhdon)

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

---

(27) Silovenia \*/

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

---

(28) Bosnia Hercegovina \*/

---

(29) Shqipëria \*/

---

(30) Ish Republika Juqoslave e Maqedonisë \*/

---

(31) Biellorusia \*/

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

---

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

Kon. Europiane 1992/transporti i kombinuar

(32) Ukraina \*/

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

---

33) Republika e Moldavisë \*/

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

---

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

Konv. Europiane 1992/transporti i kombinuar

## ANEKSI II

### INSTALIMET E RËNDËSISHME PËR TRANSPORTIN E KOMBINUAR NDËRKOMBËTAR

#### 1. Terminalet e rëndësisë së veçantë për transportin e kombinuar

##### AUSTRIA

Linz-Stadthafen	Wels Vbf
Messendorf	Vienë Freudenau Hafen
Salzburg Hauptbahnhof/Liefering	Vienë Norduestbahnhof
Villach Sud	

##### BELGIKA

Antwerpen	Genk (Hasselt)
Athus	Muizen (Mechelen)
Bressoux-Renory (Liezh)	Zeebrugge
Bruksel	

##### BULLGARIA

Burgas	Ruse
Dimitrovgrad Sever	Sofia
Filipovo	Stara Zagora
Gorna Oriahovitza	Varna

##### KROACIA

Rijeka	Split
Slavonski Brod	Zagreb

##### REPUBLIKA ÇEKE

Brno	Ostrava
Česke Budějovice	Plzeň
Cheb	Praga Ukrinėves
Jihlava	Praga Žizkov
Kolin	Pierov
Lovosice	

##### DANIMARKA

Arhus	Kobenhavn
Glostrup	Padborg

##### FINLANDA

Helsinki-Pasila

##### FRANCA

Avignon-Koutine	Paris-Noisy-Le-Sec
-----------------	--------------------

Bordo - Bastide  
Dunkerque  
Hendaye  
Le Havre  
Lille- St. Sauver  
Lion-Venissieux  
Marsejè-Canet  
Paris-La Chapelle

Paris-Pompadour  
Paris-Rungis  
Paris-Valenton  
Perpignan  
Rouen-Sotteville  
Strasbourg  
Tuluzè

#### GJERMANIA

Augsburg-Oberhausen  
Bazel Bad GBF  
Berlin  
Bielefeld Ost  
Bochum-Langendreer  
Bremen-Grolland Roland  
Bremerhaven-Nordhafen  
Dresden  
Duisburg-Ruhrort Hafen  
Dyseldorf-Bilk  
Frankfurt (Main) Ost  
Friburg (Breisgau) GBF  
Hagen HBF  
Hamburg-Rothenburgsort  
Hamburg-Söd  
Hamburg-Valtershof  
Hamburg-Vilhemsburg  
Hanover-Linden  
Ingoldstadt Nord

Karisruhe HBF  
Kiel HGBF  
Keln Eifeltor  
Laipzig  
Lybeck HBF  
Ludvigsburg  
Mainz Gustavburg  
Mannheim RBF  
Mynchen HBF  
Neuss  
Neu Ulm  
Nyrnberg HGBF  
Offenburg  
Regensburg  
Rheine  
Rostok  
Saarbrycken HGBF  
Schveinfurt HBF  
Vuppertal -Langefeld

#### GREQIA

Aghii Anargyri (Athina)  
Aleksandroupolis  
Igumenica

Patras  
Selaniku  
Volos

#### HUNGARIA

Budapest-Jozsefvaros  
Debrecen  
Miskolc-Gömëri  
Sopron

Szeged-Kiskundorozsma  
Szolnok  
Zahony

#### IRLANDA

Dublin-North Wall

#### ITALIA

Bari-Lamasinata  
Bologna-Interporto  
Brindizi

Napoli Traccia  
Novara  
Padova-Interporto

Busto Arsizio  
Livorno  
Milano Greco Pirelli  
Milano-Rogoredo  
Modena  
Napoli-Granili

Peskara-P.N  
Pomezia-S.P.  
Rivalta Scrivia  
Torino-Orbassano  
Trieste  
Verona-Q.E

#### LUKSEMBURGU

Bettembourg

#### HOLANDA

Ede  
Rotterdam-Haven

Rorrrdam-Noord  
Venlo

#### NORVEGJIA

Oslo-Alnabru

#### POLONIA

Gdansk  
Gdynia  
Glivica  
Krakov  
Lodz  
Malaszevicze  
Poznan

Pruszkov  
Sosnoviec  
Svinoujscie  
Szczecin  
Varshava  
Vroclav

#### PORTUGALIA

Alcantara (Lisbona)  
Espinho  
Berolas

Leixoes  
Lisbona

#### RUMANIA

Bukureshti  
Krajova  
Konstanca  
Oradea

#### FEDERATA RUSE

Batareinaya (Irkutsk)  
Bazaikha (Krasnoyarsk)  
Blochnaya (Perm)  
Brjansk-Lgovskiy (Brjansk)  
Chita I  
Khabarovsk II  
Kirov-Kotlasskiy (Kirov)  
Kleschtchikha (Novosibirsk)  
Kostarikha (Nizhniy Novgorod)

Moskë-Tovarnaya-Smolenskaya  
Nakhodka-Vostonchnaya  
Novorossiysk-Port  
Omsk-Vostochniy  
Rostov-Tovarniy (Rostov-na Donu)  
Smolensk  
St.-Petersburg Port  
SL-Petersburg-Tovarniy-Vitebskiy  
Sverdlovsk-Passagirskiy (Ekaterinburg)

Kuntsevo II (Moskva)  
Kutum (Astrakhan)  
Mikhailo-Chesnokovskaya (Belogorsk)  
Moskë-Kievskaja  
Moskë-Tovarnaja-Oktyabrskaja  
Moskë-Tovarnaja-Smolenskaja

Taltsy (Ulan-Ude)  
Voinovka (Tumen)  
Volzhskiy (Volgograd)  
Ussuriysk

#### SLLOVAKIA

Bratislava  
ierna nad Tisou

Kozice  
Zilina

#### SLLOVENIA

Koper

Lubjana

#### SPANJA

Algeciras  
Barcelona  
Irun  
Madrid

Port-Bou  
Tarragona  
Valencia (-Silla)

#### SUEDIA

Goteborgu  
Helsingborg

Malmoe  
Stokholm-Arsta

#### ZVICRA

Aarau-Birrfeld  
Bazel SBB  
Berna  
Chiasso  
Gjeneva

Lugano-Vedeggio  
Luzerna  
Renens  
Zyrih

#### TURQIA

Bandirma  
Derince  
Iskenderun  
Stamboll

Izmir  
Mersin  
Samsun

#### UKRAINA

Chop  
Kiev

Lvov

#### BRITANIA E MADHE

Belfast  
Birmingham  
Bristol

Ipsuich  
Leeds  
Liverpul-Garston

Kardif  
Cleveland  
Koatbrixi (Glasgou)  
Glasgou  
Haruiç  
Holihead

Londër-Statford  
Londër-Villesden  
Maņester-Trafford Park  
Southampton  
Tilbury

#### JUGOSLLAVIA

Beograd  
Koper  
Lubjana

Rijeka  
Zagreb

#### B. Pikat e rëndësishme të kalimit kufitar për transportin ndërkombëtar të kombinuar<sup>1/</sup>

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

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

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

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

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

1/

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bernhardtsthal (OBB) - B"eclav (D)  
Summerau (OBB) - Horni Dvo ist (D)  
Vainikkala (VR) - Luzhaika (RZD)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Savki Marof (HZ) - Dobova (SZ)  
Erdut (HZ) - Bogojevo (JZ)  
Tovarnik (HZ) - Sid (JZ)  
Slavonski Samac (HZ) - Bosanski Samac (ZBH)

Metkovi• (HZ) - •apljina (ZBH)  
 Volinja (HZ) - Dobrljin (ZBH)  
 Strmica (HZ) — Ripa • (ZBH)  
 Sapjane (HZ) - Ilirska Bistrica (SZ)

Lupoglav (HZ) - Podoorje (SZ)  
 Rosenbach (OBB) - Jesenice (SZ)  
 Spielfeld Strass (OBB) - Sentilj (SZ)  
 Sredis•e (SZ) - akovec (HZ)

Hodosh (SZ/MAV)  
 Vila Opicina (FS) - Seaana (SZ)  
 Savski Marof (HZ) - Dobova (SZ)  
 Terespol (PKP) - Brest (BC)

Medyka (PKP) - Mostiska (UZ)  
 Zahony (MAV) - Chop (UZ)  
 Ungeny (CFM) - Ia•i (CFR)  
 Novosavytske (CFM) — Kuchurgan (UZ)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### ANEKSI III

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

##### Vërejtje paraprake

Parametrat janë përmbledhur në tabelën më poshtë. Vlerat e treguara në kolonën A të tabelës janë për t'u konsideruar si objektiva të rëndësishme për t'u arritur në përputhje me planet kombëtare të zhvillimit të hekurudhës. Çdo shmangie nga këto vlera do të konsiderohet si përjashtim.

Linjat kanë qenë të ndara në dy kategori kryesore:

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

b) Linjat e reja për t'u ndërtuar.

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

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

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

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

<sup>2/</sup> UIC: Bashkimi Ndërkombëtar i Hekurudhave.

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

Shpjegime të parametrave që përmban tabela e mësipërme:

### 1. Numri i rrugëve të shinave (linjave)

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

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

### 2. Përmasat gabaride të ngarkesës së automjetit

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

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

Gabaridi i ngarkesës C lejon, për shembull:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Transportin e gjysëmtrajlerave me anë të vagonëve të mbuluar;

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

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

### 3. Shpejtësia minimale nominale

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

### 4. Pesha standarde për aks

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

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

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

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

#### 6. Gjatësia minimale e rrugës së trenit

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

## ANEKSI IV

### PARAMETRAT E ZBATIMIT TË TRENAVE DHE STANDARDET MINIMALE TË INFRASTRUKTURËS

Kërkesat për shërbime efikente të transportit të kombinuar ndërkombëtar

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

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

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

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

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

2. Këto kërkesa do të mund të përmbushen nëpërmjet:

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

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

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

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

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

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

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

B. Parametrat e performancës së trenave

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

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

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

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

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

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

C. Standardet minimale për linjat hekurudhore

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

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

D. Standardet minimale të terminaleve

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

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

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

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

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

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

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

E. Standardet minimale për stacionet e ndërmjetme

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

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

- Kapacitet i mjaftueshëm i trenave në ditë në linjat ushqyese për të mënjeluar vonesat e trenave në transportin e kombinuar;

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

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

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

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

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

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

#### a) Stacionet për këmbimin e grupit të vagonëve

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

#### b) Pikat e kalimit të kufirit

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

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

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

#### c) Stacionet e ndërrimit të gabarideve

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

#### d) Lidhja e trageteve/portet

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

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

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

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

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

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

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

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

**Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi “Zhan d'Ark”, prapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", nr.tel: 04 258 472 (Kryeredaktori)**  
 Çmimi i abonimit në postë për Fletoret Zyrtare 2008 është 16 000 lekë.  
 Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

#### BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

- |  |           |
|--|-----------|
| 1. KUSHTETUTA E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË | 600 lekë  |
| 2. REGJISTRAT E NOTERISË                 | 1000 lekë |

#### BOTIME TË REJA (Të përditësuara gusht 2007)

KODI PENAL	210 lekë
KODI I PROCEDURËS PENALE	332 lekë
KODI PENAL dhe KODI I PROCEDURËS PENALE (i bashkuar)	542 lekë
KODI CIVIL	408 lekë
KODI I PROCEDURËS CIVILE	224 lekë
KODI I PUNËS	138 lekë
KODI I FAMILJES	244 lekë
KODI I PROCEDURËS ADMINISTRATIVE	88 lekë
• Vendime të Gjykatës Kushtetuese	700 lekë
• Vendime të Gjykatës së Lartë	1000 lekë
• Përmbledhje legjislacioni për nëpunësin civil	200 lekë
• Përmbledhje legjislacioni në fushën e tatimeve dhe taksave	273 lekë
• Përmbledhje e legjislacionit për pasuritë e paluajtshme (Vol. I -192 lekë; Vol. II – 168 lekë, Vol. III – 185 lekë)	

Hyri në shtyp më 29.2.2008  
 Doli nga shtypi më 29.2.2008

Tirazhi: 3500 copë	Formati: 61x86/8
--------------------	------------------

Shtypshkronja “Nënë Tereza”  
 Tiranë, 2008

Çmimi 36 lekë