



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SECCIÓN CORTES GENERALES

XV LEGISLATURA

Serie A:

ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

23 de mayo de 2025

Núm. 147

Pág. 1

Autorización de Tratados y Convenios Internacionales

110/000055 (CD) Acuerdo europeo sobre grandes líneas de transporte internacional combinado e instalaciones conexas (AGTC), enmendado, hecho en Ginebra el 1 de febrero de 1991.

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha acordado la publicación del asunto de referencia.

(110) Autorización de Convenios Internacionales.

Autor: Gobierno

Acuerdo europeo sobre grandes líneas de transporte internacional combinado e instalaciones conexas (AGTC), enmendado, hecho en Ginebra el 1 de febrero de 1991.

Acuerdo:

Encomendar Dictamen a la Comisión de Asuntos Exteriores y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, estableciendo plazo para presentar propuestas, que tendrán la consideración de enmiendas a la totalidad o de enmiendas al articulado conforme al artículo 156 del Reglamento, por un período de quince días hábiles, que finaliza el día 10 de junio de 2025.

En consecuencia se ordena la publicación en la Sección Cortes Generales del BOCG, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo de las Mesas del Congreso de los Diputados y del Senado de 19 de diciembre de 1996.

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de mayo de 2025.—P.D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

ACUERDO EUROPEO SOBRE GRANDES LÍNEAS DE TRANSPORTE
INTERNACIONAL COMBINADO E INSTALACIONES CONEXAS (AGTC)

Las Partes contratantes,

Deseosas de facilitar el transporte internacional de mercancías,

Conscientes del aumento previsto del transporte internacional de mercancías como consecuencia del creciente comercio internacional,

Conscientes de las consecuencias medioambientales adversas que dicha evolución pueda causar,

Enfatizando el importante papel que desempeña el transporte combinado para el alivio de la carga de la red de carreteras europeas, especialmente en el tráfico transalpino, y para mitigar los daños medioambientales,

Convencidas de que, para lograr que el transporte internacional combinado en Europa resulte más eficiente y atractivo a sus clientes, es fundamental crear un marco jurídico que establezca un plan coordinado de desarrollo de los servicios de transporte combinado y la infraestructura necesaria para su actividad sobre la base de unos parámetros y normas de desempeño internacionales comunes,

Han convenido en lo siguiente:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1

Definiciones

A efectos del presente Acuerdo:

a) Por «transporte combinado» se entenderá el transporte de mercancías en una sola unidad de transporte en el que se utilice más de un modo de transporte;

b) por «red de grandes líneas de transporte internacional combinado» se entenderán todas las líneas de ferrocarril que se consideran importantes para el transporte internacional combinado si:

i) se utilizan actualmente para el transporte internacional combinado regular (por ejemplo, en cajas móviles, contenedores o semirremolques);

ii) actúan como grandes líneas de aportación del transporte internacional combinado;

iii) se espera que lleguen a ser grandes líneas de transporte internacional combinado en un futuro cercano (conforme a la definición de los incisos i) y ii));

c) por «instalaciones conexas» se entenderán las terminales de transporte combinado, los pasos fronterizos, las estaciones de intercambio de grupos de vagones, los puntos de cambio de ancho de vía y los enlaces/puertos de transbordadores importantes para el transporte internacional combinado.

Artículo 2

Denominación de la red

Las Partes contratantes adoptan las disposiciones del presente Acuerdo como un plan coordinado para el desarrollo y la operación de una red de grandes líneas de transporte internacional combinado y sus instalaciones conexas, en lo sucesivo denominada la «red de transporte internacional combinado», que se proponen llevar a cabo en el marco de sus

programas nacionales. La red de transporte internacional combinado comprende las líneas de ferrocarril incluidas en el anexo I del presente Acuerdo, así como las terminales de transporte combinado, los pasos fronterizos, los puntos de cambio de ancho de vía y los enlaces/puertos de transbordadores importantes para el transporte internacional combinado incluidos en el anexo II del presente Acuerdo.

Artículo 3

Características técnicas de la red

Las líneas de ferrocarril de la red de transporte internacional combinado deberán ajustarse a las características indicadas en el anexo III del presente Acuerdo, o se ajustarán en un futuro a las disposiciones de dicho anexo mediante obras de mejora que se llevarán a cabo de conformidad con los programas nacionales.

Artículo 4

Objetivos operacionales

Para facilitar los servicios de transporte internacional combinado dentro de la red de transporte internacional combinado, las Partes contratantes tomarán las medidas apropiadas para cumplir los parámetros de desempeño y las normas mínimas para los trenes utilizados en el transporte combinado y las instalaciones conexas que se mencionan en el anexo IV del presente Acuerdo.

Artículo 5

Anexos

Los anexos del presente Acuerdo forman parte integrante del mismo. Podrán añadirse nuevos anexos al Acuerdo que traten otros aspectos del transporte combinado de conformidad con el procedimiento de modificación previsto en el artículo 14.

CAPÍTULO II

Disposiciones finales

Artículo 6

Designación del depositario

El depositario del presente Acuerdo será el Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 7

Firma

1. El presente Acuerdo estará abierto a la firma del 1 de abril de 1991 al 31 de marzo de 1992 en la sede de las Naciones Unidas en Ginebra para los Estados que sean miembros de la Comisión económica de las Naciones Unidas para Europa, o que hayan sido admitidos en esta a título consultivo, de conformidad con los apartados octavo y undécimo del mandato de la Comisión.

2. Dichas firmas deberán ser ratificadas, aceptadas o aprobadas.

Artículo 8

Ratificación, aceptación o aprobación

1. El presente Acuerdo deberá ser ratificado, aceptado o aprobado de conformidad con el apartado segundo del artículo 7.

2. La ratificación, aceptación o aprobación surtirá efecto mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 9

Adhesión

1. El presente Acuerdo se abrirá a la adhesión de los Estados mencionados en el artículo 7 a partir del 1 de abril de 1991.

2. La adhesión surtirá efecto mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 10

Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor 90 días después de la fecha en la que los Gobiernos de ocho Estados hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, a condición de que los territorios de al menos cuatro de los Estados que hayan depositado dicho instrumento estén conectados de manera continua por una o más líneas de transporte internacional combinado.

2. De no cumplirse la condición anterior, el Acuerdo entrará en vigor 90 días después de la fecha de depósito del instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que permita el cumplimiento de la misma.

3. Para los Estados que depositen un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión una vez se haya iniciado el plazo de 90 días indicado en los apartados primero y segundo de este artículo, el Acuerdo entrará en vigor 90 días después de la fecha del depósito de dicho instrumento.

Artículo 11

Límites de la aplicación del Acuerdo

1. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se entenderá en el sentido de que se impida a las Partes contratantes actuar como consideren necesario para garantizar su seguridad interior y exterior, de manera compatible con la Carta de las Naciones Unidas y dentro de los límites que exija la situación.

2. Estas medidas, que deberán ser temporales, se notificarán inmediatamente al depositario explicando, además, su naturaleza.

Artículo 12

Solución de controversias

1. Toda controversia entre dos o más de las Partes contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, y que las Partes afectadas no puedan solucionar mediante la negociación o por otros medios, se someterá a un procedimiento de arbitraje a petición de cualquiera de ellas y, a tal fin, la controversia se someterá a uno o más árbitros elegidos de mutuo acuerdo por las Partes en la controversia. Si estas no logran ponerse de acuerdo respecto del árbitro o árbitros en el plazo de tres meses a partir de la solicitud del procedimiento de arbitraje, cualquiera de ellas podrá solicitar al Secretario General de las Naciones Unidas que nombre a un único árbitro al se someterá la controversia para su solución.

2. El laudo del árbitro o árbitros nombrados de conformidad con el apartado primero de este artículo será vinculante para todas las Partes contratantes en la controversia.

Artículo 13

Reservas

Los Estados podrán, en el momento de la firma del presente Acuerdo o del depósito del instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, notificar al depositario que no se consideran obligados por el artículo 12 del presente Acuerdo.

Artículo 14

Modificación del Acuerdo

1. El presente Acuerdo podrá modificarse de conformidad con el procedimiento previsto en este artículo, a excepción de lo dispuesto en los artículos 15 y 16.

2. El grupo de trabajo de transporte intermodal y logística de la Comisión económica de las Naciones Unidas para Europa estudiará toda modificación del presente Acuerdo propuesta por una Parte contratante, a petición de dicha Parte.

3. Si se adopta la modificación por mayoría de dos tercios de las Partes contratantes presentes y votantes, esta será comunicada por el Secretario General de las Naciones Unidas a todas las Partes contratantes para su aceptación.

4. Toda modificación comunicada de conformidad con el apartado tercero de este artículo entrará en vigor, para todas las Partes contratantes, tres meses después de transcurrido un plazo de doce meses a partir de la fecha de la comunicación, siempre que durante este plazo de doce meses no se haya notificado al Secretario General de las Naciones Unidas objeción alguna a la modificación propuesta por un Estado que sea Parte contratante.

5. En caso de que se haya notificado una objeción a la modificación propuesta de conformidad con el apartado cuarto de este artículo, dicha modificación no se considerará aceptada y no surtirá efecto alguno.

Artículo 15

Modificación de los anexos I y II

1. Los anexos I y II del presente Acuerdo podrán modificarse de conformidad con el procedimiento establecido en este artículo.

2. El grupo de trabajo de transporte intermodal y logística de la Comisión económica de las Naciones Unidas para Europa estudiará toda modificación de los anexos I y II propuesta por una Parte contratante, a petición de dicha Parte.

3. En caso de adoptarse la modificación por mayoría de dos tercios de las Partes contratantes presentes y votantes, el Secretario General de las Naciones Unidas la comunicará a todas las Partes contratantes para su aceptación. A los efectos de este artículo, una Parte contratante se considerará directamente afectada si, en caso de que se incorpore una línea nueva, una terminal importante, un paso fronterizo, un punto de cambio de ancho de vía o un enlace/puerto de transbordadores, o de que se modifique alguno de estos, la línea cruza el territorio de dicha Parte o su territorio está directamente conectado con la terminal importante. También se la considerará directamente afectada si la terminal importante, el paso fronterizo, el punto de cambio de ancho de vía o la terminal del enlace/puerto de transbordadores se encuentran dentro de dicho territorio.

4. Toda modificación propuesta que se comunique de conformidad con los apartados segundo y tercero de este artículo se considerará aceptada si, en el plazo de seis meses a partir de la fecha de su comunicación por el depositario, ninguna de las Partes contratantes directamente afectadas hubiera notificado al Secretario General de las Naciones Unidas su objeción a la misma.

5. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a las Partes contratantes toda modificación aceptada siguiendo este procedimiento. Esta entrará en vigor tres meses después de su fecha de comunicación por el depositario.

6. En caso de haberse notificado una objeción a la modificación propuesta de conformidad con el apartado cuarto de este artículo, dicha modificación no se considerará aceptada y no surtirá efecto alguno.

7. La Secretaría de la Comisión Económica para Europa mantendrá al depositario puntualmente informado de qué Partes contratantes son las directamente afectadas por una propuesta de modificación.

Artículo 16

Modificación de los anexos III y IV

1. Los anexos III y IV del presente Acuerdo podrán modificarse de conformidad con el procedimiento establecido en este artículo.

2. El grupo de trabajo de transporte intermodal y logística de la Comisión económica para Europa de las Naciones Unidas estudiará toda modificación de los anexos III y IV propuesta por una Parte contratante, a petición de dicha Parte.

3. En caso de adoptarse la modificación por mayoría de dos tercios de las Partes contratantes presentes y votantes, el Secretario General de las Naciones Unidas la comunicará a todas las Partes contratantes para su aceptación.

4. Toda modificación propuesta que se comunique de conformidad con el apartado tercero de este artículo se considerará aceptada, salvo que, en el plazo de seis meses a partir de su fecha de comunicación, una quinta parte o más de las Partes contratantes hayan notificado al Secretario General de las Naciones Unidas su objeción a la misma.

5. El Secretario General comunicará a las Partes contratantes toda modificación aceptada de conformidad con el apartado cuarto de este artículo. Esta entrará en vigor tres meses después de su fecha de comunicación para todas las Partes contratantes, excepto aquellas que, antes de la fecha de entrada en vigor, hubieran notificado al Secretario General que no aceptan la modificación propuesta.

6. Si una quinta parte o más de las Partes contratantes hubiera notificado una objeción a la modificación propuesta de conformidad con el apartado cuarto de este artículo, la modificación no se considerará aceptada y no surtirá efecto alguno. {ECE/TRANS/88/Corr.1, efectuada el 20 de septiembre de 1992}

Artículo 17

Cláusula de salvaguardia

Las disposiciones del presente Acuerdo no pueden prevalecer sobre aquellas otras que algunos Estados estén obligados a aplicar entre ellos en cumplimiento de otros tratados multilaterales, como el Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea, firmado en Roma en 1957.

Artículo 18

Denuncia

1. Todas las Partes contratantes podrán denunciar el presente Acuerdo mediante notificación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.

2. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción de dicha notificación por el Secretario General.

Artículo 19

Terminación

Si, tras la entrada en vigor del presente Acuerdo, el número de Partes contratantes se redujera a menos de ocho durante un período consecutivo de 12 meses, el Acuerdo dejará

de surtir efecto en el plazo de 12 meses a partir de la fecha en la cual el octavo Estado haya dejado de ser Parte contratante.

Artículo 20

Notificaciones y comunicaciones del depositario

Además de las notificaciones y comunicaciones especificadas en el presente Acuerdo, las funciones de depositario del Secretario General de las Naciones Unidas serán las indicadas en la parte VII de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, celebrada en Viena el 23 de mayo de 1969.

Artículo 21

Textos auténticos

El original del presente Acuerdo, cuyas versiones en inglés, francés y ruso son igualmente auténticas, se depositará ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados para ello, firman el presente Acuerdo.

Hecho en Ginebra, el 1 de febrero de 1991.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SECCIÓN CORTES GENERALES

Serie A Núm. 147

23 de mayo de 2025

Pág. 8

ANEXO I

Líneas ferroviarias importantes para el transporte internacional combinado

(1) Portugal*

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

C-E 90 Lisboa – Entroncamento
Sines – Évora – Caia (– Badajoz)

(2) España*

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

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

C-E 053 Madrid – Córdoba – Bobadilla – Algeciras

C-E 90 (Caia –) Badajoz – Madrid – Barcelona – Portbou (– Cerbère)

C 90/1 Valencia – Barcelona

(3) Irlanda*

C-E 03 (Larne – Belfast –) Dublín

(4) Reino Unido*

C-E 03 Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast (– Dublin –) Holyhead
Cardiff – Crewe – London –

Folkstone – Dover (– Calais)

C 03/1 London – Cardiff

Cleveland

C 03/2 Leeds – Doncaster – London

C-E 16 London – Harwich – Zeebrugge

(5) Francia*

C-E 05	Paris – Bordeaux – Hendaye (– Irún)
C-E 07	
C 07/2	Paris – Toulouse
C-E 15	(Quévy –) Feignies (Erquelines –) Jeumont – Aulnoye – Paris – Dijon Le Creusot – Lyon – Avignon– 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 – Lérrouville – Onville – Metz – Rémyilly – Forbach (– Saarbrücken)
C 40	Paris – Le Mans – Nantes Rennes
C-E 42	Paris – Lérrouville – Nancy – Sarrebourg – 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	(Portbou –) Cerbère – Narbonne – Tarascon – Marseille – Menton (– Ventimiglia)
C 90	Bordeaux – Toulouse – Narbonne

(6) Países Bajos*

C 10/1	Utrecht – Amersfoort – Hengelo (– Bad Bentheim)
C-E 15	Amsterdam – Den Haag – Rotterdam Rosendaal (– Antwerpen)
C-E 16	(Harwich –) Hoek Van Holland – Rotterdam – Utrecht
C 16	Rotterdam – Tilburg – Venlo (– Mönchengladbach)
C-E 35	Amsterdam – Utrecht – Arnhem (– Emmerich)

(7) Bélgica*

C-E 10

C-E 20 (Dover –) Oostende – Bruxelles – Liège (– Aachen)

C-E 15

(Roosendaal –) Antwerpen –
Bruxelles

Quévy (– Feignies)

~~Charleroi – Erquennes (–
Jeumont)~~

C 15

Charleroi – Namur – Liège

C 20

(Tourcoing –) Mouscron – Liège – Montzen (– Aachen)

C-E 22

(Harwich –) Zeebrugge – Brugge

C-E 25

Bruxelles – Arlon – Sterpenich (– Kleinbettingen)

(8) Luxemburgo*

C-E 25

(Sterpenich –) Kleinbettingen – Luxembourg – Bettembourg (– Thionville)

(9) Alemania*

C-E 10	(Liège –) Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck (– Hanko)
C 10/1	(Hengelo –) Bad Bentheim – Osnabrück
C 16	(Venlo –) Moenchengladbach – Köln
C-E 18	Hamburg – Büchen – Berlin/Seddin
C-E 20	(Liège –) Aachen – Köln – Duisburg – Dortmund – Hannover – Helmstedt – Berlin/Seddin – Frankfurt(O) (– Kunowice)
C 25	(Apach –) Perl – Trier – Koblenz
C 30	Leipzig – Hoyerswerda – Horka (– Węgliniec)
C-E 32	Frankfurt(M) – Hanau – Erfurt – Leipzig – Dresden
C-E 35	(Arnhem –) Emmerich – Duisburg – <u>Düsseldorf</u> – Köln (Düsseldorf – Neuss) – Mainz – Mannheim – Karlsruhe (– Basel)
C-E 40	(Forbach –) Saarbrücken – Ludwigshafen – Mannheim – Frankfurt(M) – Gemünden – Nürnberg – Schirnding (–Cheb)
C-E 42	(Strasbourg –) Kehl – Appenweier <u>Karlsruhe – Mühlacker – Stuttgart</u> Offenburg
C-E 43	Frankfurt (M) – <u>Heidelbert</u> Mannheim – Bruchsal – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Freilassing (– Salzburg)
C-E 45	(Rødby –) Puttgarden – Hamburg – Hannover – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München (– Kufstein)
C-E 451	(Gedser –) Rostock – Berlin – <u>Halle</u> Leipzig – Erfurt – Nürnberg – Passau (– Wels)
C 45/1	(Padborg –) Flensburg – Hamburg
C 45/2	Bremerhaven – Bremen – Hannover
C 45/3	Travemünde – Lübeck
C-E 46	Mainz – Frankfurt(M)
C-E 55	(Trelleborg –) Sassnitz Hafen – Stralsund – <u>Pasewalk</u> Neustrelitz – Berlin/Seddin – Dresden – Bad
C-E 61	Schandau (– Děčín)

(10) Suiza*

C-E 23	(Dijon -) <u>Vallorbe - Lausanne - Brig</u>
C-E 25	(Mulhouse -) Basel - Olten - Bern - Brig (- Domodossola)
C-E 35	(Karlsruhe -) Basel - Olten - Chiasso (- Milano)
C 35	(Karlsruhe -) Basel - Brugg - Immensee - Bellinzona - <u>(- Luino)</u> Chiasso (- Milano)
C-E 50	(Culoz -) <u>Genève - Lausanne - Bern - Zürich - Buchs (- Innsbruck)</u>

(11) Italia*

C-E 25	(Brig -) Domodossola - Novara - Milano - Genova
C-E 35	<u>(Chiasso -) Milano - Bologna - Firenze - Roma - Napoli - Salerno</u> - Villa S. Giovanni - Messina
C 35	(Bellinzona -) Luino - Gallarate - Rho - Milano
C-E 45	(Innsbruck -) Brennero - Verona - Bologna - Ancona - Foggia - Bari - <u>Brindisi</u>
C-E 55	(Arnoldstein -) Tarvisio - Udine <u>Venezia - Bologna</u> <u>Trieste</u>
C-E 70	(Modane -) Torino - Rho - Milano - Verona - Trieste - Villa Opicina (- Sežana)
C-E 72	Torino - Genova
C-E 90	<u>(Menton -) Ventimiglia - Genova</u> - Pisa - Livorno - Roma
C 90/1	La Spezia - Fidenza - Parma
C 90/2	Livorno - Pisa - Firenze

(12) Noruega*

C-E 45	Oslo (- Kornsjø)
C 47	Narvik (- Vassijaure)
C 48	Trondheim - Hell (- Storlien)
C 61	Oslo (- Charlottenberg - Stockholm)

(13) Suecia*

- C 10/2 Stockholm (– Turku)
- C–E 45 (Kornsjö –) Göteborg – Malmö (– København)
- C 45/3 Malmö (– Travemünde)
- C 47 (Narvik –) Vassijaure – Galliväres – Boden – Ånge – Hallsberg
- C 48 (Hell –) Storlien – Östersund – Ånge
- 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 (– Świnoujście)]
- C 61 (Oslo –) Charlottenberg – Karlstad – Hallsberg – Stockholm

(14) Dinamarca*

- C–E 45 (Malmö –) København – Nykøbing – Rødby (– Puttgarden)
- C 45/1 (Malmö) – København – Fredericia – Padborg (– Flensburg)

(15) Austria*

- C–E 43 (Freilassing –) Salzburg
- C–E 45 (München –) Kufstein – Wörgl – Innsbruck (– Brennero)
- C–E 451 (Passau –) Wels
- C–E 50 (Buchs –) Innsbruck – Wörgl – Kufstein (– Rosenheim – Freilassing) – Salzburg – Wels –
Schwarzach St. Veit
- (– Hegyeshalom)
- Linz – Wien –¹ Ebenfurth (– Sopron)²
- C–E 52 Wien – Marchegg (– Devínska Nová Ves)
- C–E 55 (Horní Dvořítě –) Summerau – Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach – Arnoldstein
(– Tarvisio)
- C–E 551 Linz – Selzthal – St. Michael
- C–E 63 (Bratislava –) Kittsee – Pannof – Wien
- C–E 65 (Břeclav –) Bernhardthal – Wien – Semmering – Bruck a.d. Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach
(– Jesenice)
- C–E 67 Bruck a.d. Mur – Graz – Spielfeld Strass (– Šentilj)

¹ MAV.² GYSEV/MAV.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SECCIÓN CORTES GENERALES

Serie A Núm. 147

23 de mayo de 2025

Pág. 14

(16) Polonia*

- C-E 20 (Frankfurt(O) –) Kunowice – Poznan – Lowicz – Warszawa
Skierniewice – Lukow – Terespol (– Brest)
- C 28 Warszawa – Lublin – Dorohusk (– Izov)
- C-E 30 Zgorzelec – Wroclaw – Katowice – Kraków – Przemysl – Medyka (– Mostiska)
- C 30 (Horka–) Węgliniec
- C 30/1 Kraków – Nowy Sacz – Muszyna (– Plaveč)
- [C-E 59 (Ystad –) Świnoujście – Szczecin – Poznan
Kostrzyn – Zielona Góra
Jelcz – Laskowice – Opole – Chalupki (– Bohumin)]
Brzeg
- C 59/1 Zielona Góra – Żary – Węgliniec – Zgorzelec – Zawidów (– Frýdlant)
- C 59/2 Wroclaw – Miedzylesie (– Lichkov)
- C 63 Czechowice Dziedzice – Żywiec – Zwardoń (– Skalité)
- C-E 65 Gdynia – Gdańsk – Tczew – Warszawa
Bydgoszcz – Katowice – Zebrzydowice
(– Petrovice U. Karviné)
- 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 – Kedzierzyn Koźle Azoty
- C-E 75 Warszawa – Białystok – Sokółka – Suwałki – Trakiszki (– Mockava)

(17) República Checa*

- C-E 40 (Schirnding –) Cheb – Plzeň – Praha – Kolín – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Přerov
 – Hranice na Moravě – Bohumín – Mosty u Jablunkova (– Čadca)
Horní Lideč (– Lúky pod Makytou)
- C-E 55 (Bad Schandau –) Děčín – Praha – Horní Dvořště (– Summerau)
- C-E 59 (Chalupki –) Bohumín – Ostrava
- C 59/1 (Zawidów –) Frýdlant v Čechách – Všetaty – Praha
- C 59/2 (Miedzylesie –) Lichkov – Ústí nad Orlicí
- C-E 61 (Bad Schandau –) Děčín – Praha – Kolín – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová –
Všetaty – Kolín – Havlíčkův Brod
 Brno – Břeclav – Lanžhot (– Kúty)
- C-E 65 (Zebrzydowice –) Petrovice u Karviné – Bohumín – Hranice na Moravě – Přerov – Břeclav (–
 Bernhardsthal)

(18) Eslovaquia*

- C 30/1 (Muszyna –) Plaveč – Prešov – Kysak – Košice – Čaňa (– Hidasnémeti)
- C-E 40 (Mosty u Jablunkova –) Čadca – Žilina – Poprad – Tatry – Košice
(Horní Lideč –) Lúky pod Makytou – Púchov
 – Čierna nad Tisou (– Chop)
- C-E 52 (Marchegg –) Devínska Nová Ves – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo (– Szob)
- C-E 61 (Lanžhot –) Kúty – Bratislava – Komárno (– Komárom)
Rusovce (– Hegyeshalom)
- C-E 63 (Zwardoń –) Skalitie – Čadca – Žilina – Leopoldov – Bratislava (– Kittsee)
 Galanta

(19) Hungría*

C 30/1 (Čaňa –) Hidasnémeti – Miskolc

C-E 50 (Wien –)
Hegyeshalom¹ – Győr – Budapest – Miskolc – Nyíregyháza – Záhony (– Chop)
(Ebenfurth –) Sopron²

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

C 54/1 (Episcopia Bihor –) Biharkeresztes – Berettyóújfalu – Püspökladany

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

(Bratislava – Komarno –)
C-E 61 Hegyeshalom – Komárom – Budapest

C-E 69 Budapest – Székesfehérvár – Boba (– Hodoš)
Murakeresztúr (– Kotoriba)

C-E 691 Murakeresztúr – Gyékényes

C-E 71 Budapest – Dombóvár – Gyékényes (– Botovo – Koprivnica)

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

C-E 85 Budapest – Kelebia (– Subotica)

(20) Eslovenia*

C-E 65 (Rosenbach –) Jesenice – Ljubljana – Ilirska Bistrica (– Šapjane)

C-E 67 (Spielfeld Strass –) Šentilj – Maribor – Zidani Most

Hodoš – Murska Sobota
C-E 69 (Čakovec –) Središče – Ormož – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Divača –
Koper

C-E 70 (Villa Opicina –) Sežana – Ljubljana – Zidani Most – Dobova (– Savski Marof)

¹ MAV.² GYSEV/MAV.

(21) Croacia*

- 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 702 (Središće –) Čakovec – Varaždin – Koprivnica – Osijek – Erdut (– Bogojevo)]
- C-E 751 Zagreb – Sunja – Volinja (– Dobrljin – Bihać – Ripač –) Strmica – Knin – $\frac{\text{Split}}{\text{Šibenik}}$
- C-E 753 Zagreb – Karlovac – Oštarije – Gospić – Knin – Zadar
- C-E 771 (Bogojevo –) Erdut – Vinkovci – Strizivojna Vrpolje – Slavonski Šamac (– Bosanski Šamac – Sarajevo – Čapljina –) Metković – Ploče
- C 773 (Magyarbóly –) Beli Manastir – Osijek – Strizivojna Vrpolje

(22) Bosnia y Herzegovina*

- C-E 751 (Volinja –) Dobrljin – Bihac – Ripač (– Strmica)
- C-E 771 (Slavonski Šamac –) Bosanski Šamac – Sarajevo – Čapljina (– Metković)

(23) Serbia*

- C-E 66 Beograd – Vršac (– Stamura Moravița)
- C-E 70 (Tovarnik –) Šid – Beograd – Niš – Dimitrovgrad (– Dragoman)
- C-E 79 Belgrade – Prijepolje/Vrbnica (– Bijelo Polje – Bar)
- C-E 85 (Kelebia –) Subotica – Beograd $\frac{\text{Niš – Preševo (– Tabanovci)}}{\text{Kraljevo – Đeneral Janković (– Volkovo)}}$
- C-E 771 Subotica – Bogojevo (– Erdut)

(24) Antigua República Yugoslava de Macedonia*

- C-E 85 $\frac{\text{(Preševo –) Tabanovci}}{\text{(Đeneral Janković –) Volkovo}}$ – Skopje – Gevgelia (– Idomeni)

(25) Grecia*

C 70/2	Strymonas – Alexandroupolis – Pythion	(– Uzunköprü) Dikea (– Svilengrad)
C–E 85	(Gevgelia –) Idomeni – Thessaloniki – Athinai	
C–E 853	Larissa – Volos [– Latakia (República Árabe Siria)]	
C–E 855	(Kulata –) Promachon – Thessaloniki	
C 85/1	Thessaloniki – Florina – Kristallopigi (–)	
C 85/2	Thessaloniki – Amindeo – Mesonisi – Kafkasos (– Kremenica)	
C 85/3	Igoumenitsa – Kalabaka – Palaiofarsalos – Larissa – Volos [– Latakia (República Árabe Siria)]	
C 85/4	Athinai – Patras	

(26) Rumanía*

C–E 54	Arad – Deva – Teiuş – Vinători – Braşov – Bucureşti	
C 54	(Deakovo –) Halmeu – Satu Mare – Dej – Cluj – Coşlariu	
C 54/1	Pascani – Suceava – Salva – Dej – Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor (– Biharkeresztes)	
C–E 56	(Lökösháza –) Curtici – Arad – Timişoara – Craiova – Bucureşti	
C–E 560	Buzău – Galaţi (– Giurgiuleşti)	
C–E 562	Bucureşti – Constanţa	
C–E 66	Halmeu – Satu Mare – Carei – Oradea – Arad – Timişoara – Stamora Moraviţa (– Vrşac)	
C–E 851	(Vadul Siret –) Vicşani – Suceava – Paşcani	
C–E 95	(Ungheni –) Iaşi – Paşcani – Buzău – Ploieşti – Bucureşti – Videle – Giurgiu (– Ruse)	
C 95	Craiova – Calafat (– Vidin)	

(27) Bulgaria*

C–E 660	Ruse – Kaspichan	
C–E 680	Sofija – Mezdra – Gorna Oriahovitza – Kaspican – Sindel – Varna	
C–E 70	(Dimitrovgrad –) Dragoman – Sofija – Plovdiv – Dimitrovgrad Sever – Svilengrad (– Kapikule)	
C 70/2	(Dikea –) Svilengrad	
C–E 720	Plovdiv – <u>Zimintza – Karnobat – Burgas</u>	
C–E 855	Sofija – Kulata (– Promachon)	
C–E 95	<u>(Giurgiu –) Ruse – Gorna Oriahovitza</u> – Dimitrovgrad	
C 95	(Calafat –) Vidin – Sofija	
C–E 951	Sindel – Karnobat	

(28) Finlandia*

C-E 10 Hango – Helsinki – Riihimäki – Kouvola – Vainikkala (– Buslovskaya)

C 10/2 (Stockholm –) Turku – Helsinki

(29) Bielorrusia*

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

C 14 (Indra –) Bigosovo – Polak – Vicebsk

C 20/3 (Kena –) Gudagai – Maladzečna – Minsk

[C 95/2 (Zavarezhe –) Ezjarysca – Vicebsk – Orsha – Žlobin – Slovechno (– Berezhest)]
Minsk

(30) Ucrania*

C-E 30 (Medyka –) Mostiska 2 – Lvov – Rovno – Berdichev – Kazatin – Kiev – Kharkiv – Kupyansk – Topoli (– Valuiki)

C-E 40 (Čierna nad Tisou –) Čop – Lvov

C-E 50 (Záhony –) Chop – Lvov – Fastov – Dnipropetrovsk – Krasnoarmeisk – Yasinovataya – Debaltsevo – Lugansk – Krasnaya Mogila (– Gukovo)

C-E 95 (Novosavyske –) Kuchurgan – Razdelnaya – Kazatin – Kiev – Khutor Mikhailovsky – Zernovo (– Suzemka)

C-E 391 Dnipropetrovsk – Lozovaya – Krasny Liman – Kharkov

C-E 593 Yasinovataya – Kvashino (– Uspenskaya)

C-E 851 Lvov – Vadul Siret (– Vicșani)

C 28 (Dorohusk –) Izov – Kovel – Sarni – Korosten – Kyiv

C 54 Chop – Deakovo (– Halmeu)

C 95/1 Odessa – Usatovo – Razdelnaya

C 95/2 Kazatin – Berdichev – Korosten – Berezhest (– Slovechno)

(31) República de Moldavia*

C-E 95 (Iași –) Ungeny – Chișinău – Bendery – Novosavyske (– Kuchurgan)

C-E 560 (Galați –) Giurgiulești (– Reni –) Etulia – Greceni (– Bolgrad –) Taraclia – Basarabeasca (– Carabuteni –) Cîmislia – Bendery

(32) Federación de Rusia*

C-E 10 (Vainikkala –) Buslovskaya – St. Petersburg – Moskva – Rostov-na-Donu – Novorossiysk

[C-E 20 (Orsha –) Krasnoye – Smolensk – Moskva – Nizhniy Novgorod – Ekaterinburg –

Tyumen

Kurgan – Petukhovo – Mamlyutka – Petropavlovsk – Kara Guga – Isilkul

– Omsk – Novosibirsk –

Zaudinsky –

Krasnoyarsk – Tayshet – Irkutsk – Ulan – Ude –

~~Naushki (– Sukhe-Bator) –~~

Karinskaya –

Baranovsky –

~~Zabaikalsk (– Manchzhuria) –~~

– Khabarovsk –

~~Hasan (–
Tumangan)~~

– Nakhodka –

Vostochnaya –Ussuriysk – Grodekovo (– Suifenhe)]

C-E 24 Moskva – Ryazan – Ruzaevka – Samara – Ufa – Chelyabinsk – Kurgan – Zauralie (–
Presnogorskovskaya)

[C-E 30 (Topoli –) Valuiki – Liski – Rtischevo – Sizran – Samara – Orenburg – Kanisay (– Ilets I)]

[C-E 50 (Krasnaya Mogila –) Gukovo – Likhaya – Volgograd – Aksaraiskaya (– Diny Nurpeisovoi)]

C-E 95 (Zernovo –) Suzemka – Bryansk – Moskva

[C-E 99 Ryazan – Kochetovka I – Gryazi – Krasnodar – ~~Veselo (– Gantiadi)~~
Novorossiysk – Kavkaz]

[C-E 593 (Kvashino –) Uspenskaya – Rostov-na-Donu]

C 12 (Zilupe –) Raz. Posin – Novosokol'niki – Ržev – Moskva

C 20/1 St. Petersburg – Vologda – Kotelnich

C 20/2 Moskva – Kazan – Ekaterinburg

C 20/3 Kaliningrad – Chernyakhovsk – Nesterov (– Kybartai)

C 20/4 (Braniewo –) Mamonovo – Dzerzhinskaya Novaya – ~~Sovetsk (– Pagėgiai)~~
Chernyshevskoe (– Kybartai)C 20/5 (Skandawa –) Zheleznodorozhny – Chernyakhovsk – ~~Sovetsk (– Pagėgiai)~~
Chernyshevskoe (– Kybartai)

C 75/1 (Narva –) Ivangorod – Gatčina – St. Petersburg

[C 95/2 St. Petersburg – Dno – Novosokol'niki – Zaverezhe (– Ezjarysca)]

(33) Turquía*

C-E 70	(Svilengrad –) Kapikule – Istanbul – Haydarpasa – Ankara – Boğazköprü – Kalin – Malatya – Kapiköy [– Razi (República Islámica de Irán)] Nusaybin [– Kamishli (República Árabe Siria)]		
C-E 74	Bandirma Izmir – Manisa	Afyon Eskisehir Adana Mersin	Konya – Ulukisla Uşak – Manisa Fevzipaşa Iskenderun
C-E 97	Samsun – Kalin – Boğazköprü – Ulukisla – Yenice – Islahiye – Hudut [– Meydan Ekbez (República Árabe Siria)]	– Toprakkale –	–
C-E 690	Kars (– Akhalkalaki)		
C-E 692	Cetinkaya – Erzurum – Kars – Dogu Kapi (– Akhuryan)		
C 70/2	Pehlivan köy – Uzunköprü (– Pythion)		

(34) Lituania*

C-E 75	(Trakiszi [Trakiškė] –) Mockava – Šeštakai – Kazlų Rūda – Kaunas (Palemonas) – Radviliškis – Šiauliai – Joniškis (– Meitene)		
C 14	Radviliskis – Panevezys – Rokiskis (– Eglaine)		
C 20/3	(Nesterov –) Kybartai- Kazlų Rūda – Kaunas Mukran (Sassnitz) – Draugyste (Klaipėda) – Šiauliai – Radviliškis – Kena (– Gudagai)	– Kaišiadorys – Vilnius	

(35) Armenia*

[C-E 692	(Sadakhlo –) Ayrum – Gyumri – Akhuryan (– Dogu Kapi)]
----------	---

(36) Azerbaiyán*

C-E 60	(Gardabani –) Beyuk – Kyasik – Baku (– Turkmenbashi)
--------	--

(37) Georgia*

[C-E 60	Batumi Poti	– Tbilisi – Gardabani (– Beyuk-Kyasik)]
[C-E 690	(Kars –) Akhalkalaki – Tbilisi]	
[C-E 692	(Ayrum –) Sadakhlo – Tbilisi]	

(38) Kazajistán*

C-E 24 (Zauralie –) Presnogorkovskaya – Kökshetaú – Astana – Zharyk – Moiynly – Dostyk
(– Alashankou)

[C-E 30 (Kanisay –) Iletsk I – Kandyagash] – Nikeltau – Khromtau – Altynsarin –
Tobol – Yesil – Astana

C-E 50 (Aksaraiskaya –) Diny – Nurpeisovoi – Atyraú – Makat – Kandyagash – Saksaulskaya
– Arys I – Alma-Ata – $\frac{\text{Aqtogai}}{\text{Zhetygen. – Altynkol (– Khorgos)}}$

C-E 60 (Salar –) Sary-Agach – Arys I

Aktau – Port

C-E 592 _____ – Shetpe – Beyneu – Shalkar – Saksaulskaya –
(Serhetyaka –) Bolashak – Uzen

Zharyk

Zhezkazgan _____
Kyzylzhar – Shubarkol – Arkalyk – Yesil

C-E 597 Makat – Beyneu – Oasis (– Kungrad)
Alma-Ata – Zhetygen – Altynkol (– Khorgos)
Zharyk – Zhezkazgan – Saksaulskaya – Shalkar – Beyneu
Astana – Yesil – Tobol – Altynsarin – Khromtau – Nikeltau – Kandyagash – Iletsk I
Beyneu – Uzen – Bolashak (– Serhetyaka)
Yesil – Arkalyk – Shubarkol – Kyzylzhar – Zhezkazgan

(39) Turkmenistán*

(40) Uzbekistán*

C-E 60 (Chardzhev –) Bukhara – Tashkent – Salar (– Chengeldy)
C-E 696 Tashkent – Khavast – Andizhan (– Osh)
C-E 695 Bukhara – Karshi – Termiz – Galaba (– Khairaton)
C-E 597 (Beyneu –) Kungrad – Nukus (– Dashhowuz –) Urganch (– Chardzhev)

(41) Kirguistán*

C-E 696 (Andizhan –) Jalalabad – Osh

(42) Estonia*

C 75/1 Tapa – Narva (– Ivangorod)
C-E 75 Tallin – Tapa – Tartu – Valga (– Lugaži)

(43) Letonia*

C 12	Ventspils	– Jelgava – Krustpils – Zilupe (– Raz. Posinj)
	Liepāja	
C 14	Rīga – Krustpils	– Daugavpils – Indra (– Bigosovo)
	(Rokiškis –) Eglaine	
C–E 75	(Valga –) Lugaži – Rīga – Jelgava – Meitene (–Joniškis)	

República Islámica de Irán*

C-E 70	(Kapiköy –) Razi – Tabriz – Tehran – Mashad – Sarakhs (– Serahs)	
--------	--	--

* Nota general, explicación de los números de línea y los símbolos utilizados

«C–E» indica las líneas de ferrocarril que son idénticas en lo esencial a las líneas E correspondientes del Acuerdo europeo sobre los principales ferrocarriles internacionales (AGC, por sus siglas en inglés) de 1985.

«C» indica otras líneas importantes para el transporte internacional combinado. Los números de las líneas «C» son idénticos a los de la línea «E» más próxima, y a veces van seguidos de un número de serie.

La letra «E» se ha introducido para facilitar la consulta y la comparación con las líneas incluidas en el AGC. No indica en modo alguno si los Estados son o van a llegar a ser Partes contratantes del AGC.

() = Una estación fuera del país afectado [por ejemplo: (Hendaye –)].

———— = Rutas alternativas [por ejemplo: $\frac{\text{Ávila}}{\text{Aranda de Duero}}$]

- - - - - = Un tramo de una línea AGC importante para el transporte internacional combinado (solo afecta a las líneas C–E).

..... = Un tramo de una línea importante para el transporte combinado, pero que no forma parte de la línea AGC correspondiente (solo afecta a las líneas C–E).

ANEXO II

Instalaciones importantes para el transporte internacional combinado

A. Terminales importantes para el transporte internacional combinado

Armenia

Austria

Linz-Stadthafen

Wels Vbf

Graz Süd/Werndorf

Wien Freudenau Hafen

Salzburg Hauptbahnhof/Liefering

Güterzentrum Wien Süd

Villach Süd

Azerbaiyán

Baku (Keshla)

Bielorrusia

Brest

Minsk

Bélgica

Antwerpen

Genk (Hasselt)

Athus

Muizen (Mechelen)

Bressoux-Renory (Liège)

Zeebrugge

Bruxelles

Bosnia y Herzegovina

Sarajevo

Bulgaria

Burgas

Ruse

Dimitrovgrad Sever

Sofija

Filipovo

Stara Zagora

Gorna Oriahovitza

Svilengrad

Kaspichan

Varna

Croacia

Rijeka

Split

Slavonski Brod

Zagreb

República Checa

Brno

Česká Třebová

Havířov

Lovosice

Mělník

Dinamarca

Arhus

Glostrup

Taulov

Høje Tasstrup

Estonia

Tallin

Tapa

Finlandia

Helsinki-Pasila

Francia

Avignon-Courtine

Bordeaux-Bastide

Dunkerque v

Hendaye

Le Havre

Lille-St. Sauveur

Lyon-Vénissieux

Marseille-Canet

Paris-La Chapelle

Georgia

[Akhalkalaki

Batumi

Paskov

Přerov

Praha Uhříněves

Ústí nad Labem

København

Padborg

Padborg

Tartu

Valga

Paris-Noisy-Le-Sec

Paris-Pompadour

Paris-Rungis

Paris-Valenton

Perpignan

Rouen-Sotteville

Strasbourg

Toulouse

Poti

Tbilisi–Junction]

Alemania

Augsburg-Oberhausen	Karlsruhe HBF
Basel Bad GBF	Kiel HGBF
Berlin	Köln Eifeltor
Bielefeld Ost	Leipzig
Bochum-Langendreer	Lübeck HBF
Bremen-Grolland Roland	Ludwigsburg
Bremerhaven-Nordhafen	Mainz Gustavsburg
Dresden	Mannheim RBF
Duisburg-Ruhrort Hafen	München HBF
Düsseldorf-Bilk	Neuss
Frankfurt (Main) Ost	Neu-Ulm
Freiburg (Breisgau) GBF	Nürnberg HGBF
Hagen HBF	Offenburg
Hamburg-Rothenburgsort	Regensburg
Hamburg-Süd	Rheine
Hamburg-Waltershof	Rostock
Hamburg-Wilhelmsburg	Saarbrücken HGBF
Hannover-Linden	Schweinfurt HBF
Ingolstadt Nord	Wuppertal-Langefeld

Grecia

Alexandroupolis	Thessaloniki
Ikonio	Thriassio Freight Center
Igoumenitsa	Volos

Patras (terminal importante para el transporte internacional combinado de transporte multimodal de mercancías/transporte por barco de/a Italia)

Hungría

BILK Kombiterminál Budapest	Sopron
Budapest Kikötő	Szeged-Kiskundorozsma
Debrecen	Szolnok
Miskolc-Gömöri	Záhony

Irlanda

Dublin-North Wall

Italia

Bari-Lamasinata

Bologna-Interporto

Brindisi

Busto Arsizio

Livorno

Milano Greco Pirelli

Milano-Rogoredo

Modena

Napoli-Granili

Kazajistán

Arys I

Karaganda-Sortirovochnaya

Semipalatinsk

Dostyk

Astana (Sorokovaya)

Kirguistán

Osh

Letonia

Riga

Ventspils

Liepaja

Lituania

Draugystė (Klaipėda)

Šeštokai

Vaidotai (Vilnius)

Luxemburgo

Bettembourg

Napoli Traccia

Novara

Padova-Interporto

Pescara-P.N.

Pomezia-S.P.

Rivalta Scrivia

Torino-Orbassano

Trieste

Verona-Q.E

Tyuratam

Turkestan

Zhezkazgan

Altynkol

Chimkent

Rezekne

Daugavpils

Kaunas (Palemonas)

Mockava

Países Bajos

Ede

Rotterdam-Noord

Rotterdam–Haven

Venlo

Noruega

Narvik

Trondheim

Oslo–Alnabru

Polonia

Gdańsk

Pruszkow

Gdynia

Sosnowiec

Gliwice

Swinoujście

Krakow

Szczecin

Lodz

Warszawa

Malaszewicze

Wrocław

Poznan

Portugal

Alcántara (Lisboa)

Bobadela (Lisboa)

Leixões (Porto)

Entroncamento

Sines

República de Moldavia

Ungeny

Chişinău

Rumanía

Bucureşti

Craiova

Constanţa

Oradea

Federación de Rusia

Batareinaya (Irkutsk)

Moskva–Tovarnaya–Paveletskaya

Bazaikha (Krasnoyarsk)

Moskva–Tovarnaya–Smolenskaya

Blochnaya (Perm)

Nakhodka–Vostonchnaya

Brjansk-Lgovskiy (Brjansk)	Novorossiysk–Puerto
Chernyakhovsk (terminal y centro de logística de Chernyakhovsk)	Omsk–Vostochnyi
Chita I	Rostov–Tovarnyi (Rostov-na-Donu)
Dzerzhinskaya Novaya (terminal y centro de logística de Kaliningrado)	Smolensk
Khabarovsk II	Puerto de San Petersburgo
Kirov-Kotlasskiy (Kirov)	St. Petersburg–Tovarnyi–Vitebskiy
[Kleschikha (Novosibirsk)]	Sverdlovsk–Passagirskiy (Ekaterinburg)
Kostarikha (Nizhniy Novgorod)	Taltsy (Ulan-Ude)
Kuntsevo II (Moskva)	Voinovka (Tumen)
Kutum (Astrakhan)	Volzhskiy (Volgograd)
Mikhailo–Chesnokovskaya (Belogorsk)	Vorsino (terminal y centro logístico «Vorsino»)
Moskva–Kievskaya	Ussuriysk
Moskva–Tovarnaya–Oktyabrskaya	
Serbia	
Belgrade–ZIT Belgrade	Sremska Mitrovica–Puerto de Sremska Mitrovica
Belgrade–NELT	Novi Sad–Puerto de Novi Sad
Belgrade–Puerto de Belgrado	Šabac–Puerto de Šabac
Smederevo–Puerto de Smederevo	Pancevo–Puerto de Pancevo
Prahovo–Puerto de Prahovo	Puerto de Bogojevo
Senta–Puerto de Senta	
Eslovaquia	
Bratislava	Košice
Čierna nad Tisou	Žilina
Eslovenia	
Koper	Ljubljana

España

Algeciras

Barcelona

Irún

Madrid

Suecia

Göteborg

Helsingborg

Suiza

Aarau–Birrfeld

Basel SBB

Basel

Chiasso

Genève

Antigua República Yugoslava de Macedonia

Skopje

Turquía

Balıkesir

Bandırma

Denizli

Derince

Erzurum

İskenderun

İstanbul

Turkmenistán

Ucrania

Chop

Dnepropetrovsk Gruzovoy

Kiev

Kiev–Lisky

Portbou

Tarragona

Valencia(-Silla)

Malmö

Stockholm–Årsta

Lugano–Veduggio

Luzern

Renens

Zürich

İzmir

Kahramanmaraş

Kars

Kocaeli

Konya

Mersin

Samsun

İzm Kharkov Chervonozavodskoy

Lvov

Lugansk Gruzovoy

Usatovo

Reino Unido

Belfast

Ipswich

Birmingham

Leeds

Bristol

Liverpool–Garston

Cardiff

London–Stratford

Cleveland

London–Willesden

Coatbridge (Glasgow)

Manchester–Trafford Park

Glasgow

Southampton

Harwich

Tilbury

Holyhead

Uzbekistán

Andijan (North)

Sergeli

Bukhara-2

Tashkent

Chukursai

Termez

Margilan

Ulugbek

B. Pasos fronterizos importantes para el transporte internacional combinado*

Vilar Formoso (IP)

– Fuentes de Oñoro (ADIF)

Irún (RENFE)

– Hendaye (SNCF)

Portbou (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)

* Después de cada paso fronterizo se indica entre paréntesis la administración ferroviaria que lo utiliza. Si solo figura una estación, significa que esta es utilizada de manera conjunta por ambas administraciones.

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)
Sterpenich (SNCB)	–	Kleinbettingen (CFL)
Basel (DB/SBB-CFF)		
Flensburg (DB)	–	Padborg (DSB)
Puttgarden (DB)	–	Røcierna Rødby (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)		
Vassijaure (JBV/Banverket)		
Storlien (JBV/Banverket)		
Malmö (SJ)	–	København (DSB)
Trelleborg (SJ)	–	Sassnitz (DB)
Ystad (SJ)	–	Swinoujście (PKP)
Gedser (DSB)	–	Rostock (DB)
Malmö (SJ)	–	Travemünde (DB)
Frankfurt/O. (DB)	–	Kunowice (PKP)
Ebenfurth (OBB)	–	Sopron (GYSEV/MAV)

Nickelsdorf (OBB)	–	Hegyeshalom (MAV)
Horka (DB)	–	Węglińiec (PKP)
Kelebia (MAV)	–	Subotica (IŽS)
Lökösháza (MAV)	–	Curtici (CFR)
Preševo (IŽS)	–	Tabanovci (CFARYM)
General Janković (UNMIK Railways)	–	Volkovo (CFARYM)
Dimitrovgrad (IŽS)	–	Dragoman (BDZ)
Prijepolje/Vrbnica (IŽS)	–	Bijelo Polje (ŽICG)
Episcopia Bihor (CFR)	–	Biharkeresztes (MAV)
Giurgiu (CFR)	–	Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ)	–	Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ)	–	Calafat (CFR)
Kulata (BDZ)	–	Promachon (OSE)
Turku (VR)	–	Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD)	–	Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD)	–	Kamishli (CFS)
Marchegg (OBB)	–	Devínska Nová Ves (ŽSR)
Kittsee (OBB)	–	Bratislava (ŽSR)
Gdynia (PKP)	–	Ystad, Stockholm (SJ)/Helsinki (VR)
Schirnding (DB)	–	Cheb (SZCZ)
Chalupki (PKP)	–	Bohumín (SZCZ)
Bad Schandau (DB)	–	Děčín (SZCZ)
Zawidów (PKP)	–	Frýdlant v Čechách (SZCZ)
Lúky pod Makytou (ŽSR)	–	Horní Lideč (SZCZ)
Bernhardsthal (OBB)	–	Břeclav (SZCZ)
Summerau (OBB)	–	Horní Dvořště (SZCZ)
Vainikkala (VR)	–	Buslovskaya (RZD)
Joniškis (LG)	–	Meitene (LDZ)
Kybartai (LG)	–	Nesterov (RZD)
Chernyshevskoe (RZD)	–	Kybartai (LG)
Sovetsk (RZD)	–	Pagėgiai (LG)
Braniewo (PKP)	–	Mamonovo (RZD)
Skandawa (PKP)	–	Zheleznodorozhny (RZD)
Obeliai (LG)	–	Eglaine (LDZ)

Kena (LG)	–	Gudogai (BC)
Orsha (BC)	–	Krasnoye (RZD)
Indra (LDZ)	–	Bigosovo (BC)
Meitene (LDZ)	–	Šarkiai (LG)
Zernovo (UZ)	–	Suzemka (RZD)
Ivangorod (RZD)	–	Narva (EVR)
Valga (EVR)	–	Lugaži (LDZ)
Lobok (RZD)	–	Ezjarysca (BC)
Raz. Posin (RZD)	–	Zilupe (LDZ)
Valuiki (RZD)	–	Topoli (UZ)
Gukovo (RZD)	–	Krasnaya Mogila (UZ)
Zauralie (RZD)	–	Presnogorskovskaya (KTZ)
Aksaraiskaya (RZD)	–	Diny Nurpeisovoi (KTZ)
[Kanisay (RZD)]	–	Iletsk I (KTZ)
Naushki (RZD)	–	Sukhe-Bator (Ferrocarriles de Mongolia)
Zabaikalsk (RZD)	–	Manchzhuria (CR)
Hasan (RZD)	–	Tumangan (Ferrocarriles de la República Democrática Popular de Corea)
Veseloe (RZD)	–	Gantiadi [(JSC Ferrocarril de Georgia)]
[Canbaz (TCDD)]	–	[Kartsakhi (JSC Ferrocarril de Georgia)]
Dostyk (KTZ)	–	Alashankou (CR)
Dogu Kapi (TCDD)	–	Akhuryan (ARM)
Trakiszki (PKP)	–	Mockava (LG)
Dorohusk (PKP)	–	Izov (UZ)
Zwardoń (PKP)	–	Skalite (ŽSR)
Zebrzydowice (PKP)	–	Petrovice u Karviné (SZCZ)
Miedzylesie (PKP)	–	Lichkov (SZCZ)
Čadca (ŽSR)	–	Mosty u Jablunkova (SZCZ)
Kúty (ŽSR)	–	Lanžhot (SZCZ)
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)
Gevgelia (CFARYM)	–	Idomeni (OSE)
Dikea (OSE)	–	Svilengrad (BDZ)
Kristallopigi (OSE)	–	(HSH)
Patras/Igoumenitsa (OSE)	–	Brindisi (FS)
Patras/Igoumenitsa (OSE)	–	Trieste (FS)
Patras/Igoumenitsa (OSE)	–	Ancona (FS)
Patras/Igoumenitsa (OSE)	–	Bari (FS)
Volos (OSE)	–	Latakia (CFS)
Kafkasos (OSE)	–	Kremenica (CFARYM)
[Puerto de Poti (JSC Ferrocarril de Georgia)	–	Puerto de Varna (BDZ)1
[Puerto de Batumi (JSC Ferrocarril de Georgia)	–	Puerto de Varna (BDZ)1
[Puerto de Poti (JSC Ferrocarril de Georgia)	–	Puerto de Kavkaz (RZD)1
Stamora Moravița (CFR)	–	Vršac (IŽS)
Halmeu (CFR)	–	Deakovo (UZ)
Vicșani (CFR)	–	Vadul Siret (UZ)
Pythion (OSE)	–	Uzunköprü (TCDD)
Islahiye (TCDD)	–	Meydan Ekbez (CFS)
Doğukapi (TCDD)	–	Ahuryan (ARM)
Kotoriba (HZ)	–	Murakeresztúr (MAV)
Koprivnica (HZ)	–	Gyékényes (MAV)
Čakovec (HZ)	–	Središće (SZ)
Savski Marof (HZ)	–	Dobova (SZ)
Erdut (HZ)	–	Bogojevo (IŽS)
Tovarnik (HZ)	–	Sid (IŽS)
Slavonski Šamac (HZ)	–	Bosanski Šamac (ZBH)
Metković (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)
Hodoš (SZ/MAV)		
Villa Opicina (FS)	–	Sežana (SZ)
Terespol (PKP)	–	Brest (BC)
Medyka (PKP)	–	Mostiska (UZ)
Záhony (MAV)	–	Chop (UZ)
Ungheni (CFM)		Iași (CFR)
Kvashino (UZ)	–	Uspenskaya (RDZ)
Berezhest (UZ)	–	Slovechno (BC)
Giurgiulești (CFM)	–	Galați (CFR)
Novosavyske (CFM)	–	Kuchurgan (UZ)
[Gardabani (JSC Ferrocarril de Georgia)	–	Beyuk –Kyasik (Ferrocarriles de Azerbaiyán CJSC)]
[Puerto de Poti (JSC Ferrocarril de Georgia)	–	Puerto de mar de Chornomorsk (UZ)]
[Puerto de Batumi (JSC Ferrocarril de Georgia)	–	Puerto de mar de Chornomorsk (UZ)]
Baku (AZ)	–	Turkmenbashi (TRK)
Sarakhs (RAI)	–	Serahs (TRK)
Sary-Agach (KTZ)	–	Keles (UR)
Beyneu (KTZ)	–	Kungrad (UR)
Oasis (KTZ)	–	Karakalpakstan (UR)
Altynkol (KTZ)		Khorgos (CR)
Alat (UR)	–	Chardzhev (TRK)
Andizhan (UR)	–	Jalalabad (Ferrocarriles de Kirguistán)
Andizhan (UR)	–	Osh (Ferrocarriles de Kirguistán)
Galaba (UR)	–	Khairaton (Ferrocarriles de Kirguistán)
Termis (UR)	–	Karshi (UR)
[Sadakhlo (JSC Ferrocarril de Georgia)	–	Ayrum (CJSC Ferrocarril del Cáucaso meridional)]
Bolashak (KTZ)		Serhetyaka (TRK)
Rostock (DB)	–	Trelleborg (SJ)
Caia (IP)	–	Badajoz (ADIF)

C. Puntos de cambio de ancho de vía importantes para el transporte internacional combinado

Estaciones situadas entre sistemas ferroviarios con diferente ancho de vía	Países afectados	Técnica de cambio aplicada	
		Cambio de ejes/ bogies de los vagones	Transbordo de las unidades de carga mediante grúa/otro equipo de manipulación
Irún – Hendaye	España – Francia	X	X
Portbou – Cerbère	España – Francia	X	X
Hanko	Finlandia	X	
Čierna nad Tisou – Chop	Eslovaquia – Ucrania		X
Záhony – Chop	Hungría – Ucrania	X X	X X
Iași – Ungheni	Rumanía – República de Moldavia	X	X X
Galați – Giurgiuilești	Rumanía – República de Moldavia	X	X
Vicșani – Vadul Siret	Rumanía – Ucrania	X X	X X
Halmeu** – Deakovo	Rumanía – Ucrania	X	X X
Varna	Bulgaria	X	X
Małaszewicze*** – Brest	Polonia – Bielorrusia	X	X X
Medyka – Mostiska	Polonia – Ucrania	X X	X X
Esen	Ucrania – Hungría	X	
Šeštokai ***	Lituania	–	X
Mockava ****	Lituania	X	X
Trakiszki	Polonia	–	–
Kaunas (Palemonas)	Lituania	–	X
[Akhalkalaki ***	Georgia – República de Turquía	X	X]
Zabaikalsk – Manchzhuria	Federación de Rusia – China	X X	X X
Hasan (– Tumangan	Federación de Rusia – República Democrática Popular de Corea	X	X X
Dostyk – Alashankou	Kazajistán – China	X	X
Altynkol – Khorgos	Kazajistán – China		

Nota: Los puntos de cambio de ancho de vía también son pasos fronterizos.

* Cuando el cambio de ejes o el traspaso de unidades de carga a vagones con diferente ancho se llevan a cabo en una sola estación, esta figura subrayada. En los casos en que se utilizan simultáneamente en ciertas estaciones técnicas de cambio de ancho de vía y de transbordo de unidades de carga, se señalan ambas estaciones.

** Entre Halmeu y Chop (Ucrania) existe un tramo de unos 70 km con dos líneas ferroviarias de vías estándar y ancha respectivamente. Por lo tanto, no se necesita un cambio de vagón ni de ejes/bogies.

*** Punto de transbordo que no sea un paso fronterizo.

**** Transbordo de productos petrolíferos líquidos.

D. Enlaces/puertos de transbordadores que forman parte de la red de transporte internacional combinado

Holyhead	– Dublin	(Reino Unido – Irlanda)
Calais	– Dover	(Francia – Reino Unido)
Oostende	– Dover	(Bélgica – Reino Unido)
Dunkerque	– Dover	(Francia – Reino Unido)
Stranrear	– Larne	(Reino Unido)
Zeebrugge	– Harwich	(Bélgica – Reino Unido)
Zeebrugge	– Dover	(Bélgica – Reino Unido)
Puttgarden	– Rødby	(Alemania – Dinamarca)
Lübeck – Travemünde	– Hanko	(Alemania – Finlandia)
Gedser	– Rostock (Warnemünde)	(Dinamarca – Alemania)
Malmö	– Travemünde	(Suecia – Alemania)
Trelleborg	– Sassnitz	(Suecia – Alemania)
Ystad	– Swinoujście	(Suecia – Polonia)
Helsinki	– Gdynia	(Finlandia – Polonia)
Helsinki	– Stockholm	(Finlandia – Suecia)
Turku	– Stockholm	(Finlandia – Suecia)
Samsun	– Constanța	(Turquía – Rumanía)
Gdynia	– Ystad	(Polonia – Suecia)
Gdynia	– Stockholm	(Polonia – Suecia)
Gdynia	– Helsinki	(Polonia – Finlandia)
Patras/Igoumenitsa	– Brindisi	(Grecia – Italia)
Patras/Igoumenitsa	– Trieste	(Grecia – Italia)
Patras/Igoumenitsa	– Ancona	(Grecia – Italia)
Patras/Igoumenitsa	– Bari	(Grecia – Italia)
Bar	– Bari	(Serbia – Italia)

Bar	– Ancona	(Serbia – Italia)
Volos	– Latakia	(Grecia – República Árabe Siria)
Calafat	– Vidin	(Rumanía – Bulgaria)
Kaliningrad	– Lübeck	(Federación de Rusia – Alemania)
Baltiysk	– Lübeck	(Federación de Rusia – Alemania)
Nakhodka	– Yokohama	(Federación de Rusia – Japón)
Vostochnyi	– Poussan	(Federación de Rusia – República de Corea)
Draugystė (Klaipėda)	– Mukran (Sassnitz)	(Lituania – Alemania)
Sassnitz	– Baltiysk	(Alemania – Federación de Rusia)
Varna	– Odessa	(Bulgaria – Ucrania)
Varna	– Novorossiysk	(Bulgaria – Federación de Rusia)
Varna	– Poti/Batumi	(Bulgaria – Georgia)
Burgas (puerto)	– Novorossiysk	(Bulgaria – Federación de Rusia)
Burgas (puerto)	– Poti	(Bulgaria – Georgia)
Odessa		(Ucrania – ...)
Illichivsk		(Ucrania – ...)
Mariupol		(Ucrania – ...)
[Batumi	– Chornomorsk	(Georgia – Ucrania)]
[Poti	– Kavkaz	(Georgia – Federación de Rusia)]
[Kavkaz	– Samsun	(Federación de Rusia – Turquía)]
[Kavkaz	– Varna	Federación de Rusia – Bulgaria)]
Baku	– Turkmenbashi	(Azerbaiyán – Turkmenistán)
Aktau	– Baku	(Kazajistán – Azerbaiyán)
Aktau	– Turkmenbashi	(Kazajistán – Turkmenistán)
Aktau	– Amirabad	[Kazajistán – (República Islámica de) Irán]
Aktau	– Anzali	[Kazajistán – (República Islámica de) Irán]
Aktau	– Makhachkala	(Kazajistán – Federación de Rusia)
Kuryk	– Baku	(Kazajistán – Azerbaiyán)
Rostock	– Trelleborg	(Alemania – Suecia)

Nota: Los enlaces de transbordadores también son pasos fronterizos, excepto aquellos que se encuentran entre Stranrear – Larne y Messina – Villa S. Giovanni.

ANEXO III

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA RED DE GRANDES LÍNEAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL COMBINADO

Observaciones preliminares

Los parámetros se resumen en la tabla siguiente. Los valores señalados en la columna A de la tabla deben ser considerados objetivos importantes que deben alcanzarse en cumplimiento de los planes nacionales de desarrollo de ferrocarriles. Cualquier desviación de estos valores debe considerarse excepcional.

Las líneas se han dividido en dos categorías principales:

(a) líneas actuales que podrían mejorarse cuando proceda; a menudo resulta difícil, y en ocasiones imposible modificar, por ejemplo, sus características geométricas, y para estas líneas deben relajarse los requisitos;

(b) líneas nuevas por construir.

Por analogía, las especificaciones que figuran en la tabla siguiente también se aplican, cuando proceda, a los servicios de barcos transbordadores que sean parte integrante de la red ferroviaria.

Parámetros de la infraestructura de la red de líneas de transporte internacional combinado

	A				B	
	Líneas actuales que cumplen con los requisitos de infraestructura y líneas por mejorar o reconstruir				Líneas nuevas	
	actualmente	valores previstos				
1. Número de vías	(sin especificar)	(sin especificar)			2	
2. Gálibo del vehículo		UIC B ¹			UIC C ¹	
3. Distancia mínima entre el centro de las vías ²		4,0 m			4,2 m	
4. Velocidad mínima nominal ³		Categoría de línea	Velocidad	Categoría de línea	Velocidad	
		F1	120	F1	120	
		F2	120	F2	120	
	100 km/h	F3	100	F3	100	
		F4	n. p.	F4	n. p.	
		F1520	120	F1520	120	
		F1600	100	F1600	100	
5. Masa autorizada por eje:						
Vagones	≤ 100 km/h	20 t	22,5 t		22,5 t	
	≤ 120 km/h	20 t	20 t		20 t	
6. Pendiente máxima ¹	(sin especificar)	(sin especificar)			12,5 mm/m	
7. Longitud mínima útil del apartadero	600 m	750 m			750 m	

¹ UIC: Unión Internacional de Ferrocarriles.

² No tiene una importancia inmediata para el transporte combinado, pero se recomienda respetar la distancia para que este resulte eficiente.

³ Normas mínimas para los trenes de transporte combinado (véase el anexo IV).

Explicación de los parámetros incluidos en la tabla anterior

1. Número de vías

Las líneas de transporte internacional combinado deberán ofrecer una gran capacidad de tráfico y una gran precisión de operación.

Por lo general, solo las líneas que tienen al menos dos vías pueden cumplir ambos requisitos. Sin embargo, se permitirán las líneas de una sola vía si se cumplen los demás parámetros del Acuerdo.

2. Gálibo del vehículo

Es el gálibo mínimo para las líneas de transporte internacional combinado.

Al adoptar un gálibo amplio en las líneas nuevas, normalmente solo se incurre en un pequeño coste marginal de inversión, por lo que se ha elegido el ancho UIC C.

El ancho C permite, por ejemplo:

- el transporte de vehículos de transporte de mercancías por carretera y de trenes de carretera (camiones con remolque, vehículos articulados, tractores y semirremolques) que se ajusten al gálibo europeo de carga en carretera (4 m de alto por 2,5 m de ancho) en vagones especiales con una altura de carga de 60 cm por encima del nivel de los raíles;

- el transporte de semirremolques ordinarios de 2,5 m de ancho y 4 m de alto en vagones con hueco para semirremolque con bogies normales;

- el transporte de contenedores ISO de 2,44 m de ancho por 2,9 m de alto en vagones planos ordinarios;

- el transporte de cajas móviles de 2,5 m de ancho en vagones planos ordinarios;

- el transporte de contenedores/cajas móviles de 2,6 m de ancho en vagones adecuados.

Las líneas actuales que cruzan regiones montañosas (como los Pirineos, el Macizo Central, los Alpes, el Jura, los Apeninos o los Cárpatos) cuentan con numerosos túneles que se ajustan a la unidad técnica de gálibo, o a gálivos ligeramente más altos en el centro de la vía. Aumentar el ancho de esta para que se ajuste al ancho UIC C es imposible en casi todos los casos, desde el punto de vista económico y financiero.

Por lo tanto, para estas líneas se ha elegido el ancho UIC B, que permite, por ejemplo:

- el transporte de contenedores ISO de 2,44 m de ancho por 2,90 m de largo en vagones contenedores planos con una altura de carga de 1,18 m por encima del nivel de los raíles;

- el transporte de cajas móviles de 2,5 m de ancho por 2,6 m de alto en vagones planos ordinarios (con una altura de carga de 1,246 m);

- el transporte de semirremolques en vagones con hueco para semirremolques;

- el transporte de contenedores/cajas móviles de 2,6 m de ancho por 2,9 m de alto en vagones especiales de plataforma baja.

La mayor parte de las líneas actuales de transporte internacional combinado cuentan con, al menos, el ancho UIC B. En los demás casos, mejorar esta norma no suele requerir inversiones importantes.

4. Velocidad mínima nominal

La velocidad mínima nominal determina las características geométricas del trazado (el radio de las curvas y la inclinación), las instalaciones de seguridad (distancias de frenado) y el coeficiente de frenado del material rodante.

5. Masa autorizada por eje

Es la masa autorizada por cada eje que las líneas de transporte internacional combinado deben ser capaces de soportar.

Las líneas de transporte internacional combinado deben ser capaces de resistir el tráfico de los vehículos más modernos, tanto actuales como futuros, en particular:

los vagones con una masa de 20 toneladas por eje, que se corresponden con los UIC de clase C. De conformidad con las decisiones recientes de la UIC, se ha adoptado una masa de vagón por eje de 22,5 toneladas hasta los 100 km/h. Los límites de masa de 20 toneladas por eje para una velocidad de 120 km/h son los establecidos por la normativa de la UIC.

Los valores indicados de masa por eje están previstos para ruedas de un diámetro mínimo de 840 mm, de conformidad con la normativa de la UIC.

7. Longitud mínima útil de los apartaderos

La longitud mínima útil de los apartaderos en las líneas de transporte internacional combinado es relevante para los trenes de transporte combinado (véase el anexo IV).

ANEXO IV

Parámetros de desempeño de los trenes y normas mínimas de infraestructura

A. Requisitos para garantizar la eficacia de los servicios de transporte internacional combinado

1. Para poder garantizar la eficiencia y agilidad el flujo de transporte necesarias en los métodos modernos de producción y distribución de mercancías, los servicios de transporte internacional combinado deben cumplir en particular los requisitos siguientes:

(a) una salida/llegada ajustada a los requerimientos de los clientes (en particular, establecimiento de horarios tardíos de cierre para el turno de carga y tempranos para la puesta a disposición de las mercancías), servicios regulares;

(b) una duración breve del transporte de puerta a puerta, un historial de alta puntualidad, unos horarios de transporte garantizados;

(c) información sobre el procedimiento de transporte, una documentación simple, un riesgo mínimo de sufrir daños;

(d) la capacidad de transportar todo tipo de contenedores normalizados y todas las unidades de carga que puedan trasladarse mediante el transporte internacional europeo por carretera. En este contexto, deberá tenerse en cuenta la evolución previsible de los pesos y dimensiones de las unidades de carga.

2. Estos requisitos deben cumplirse mediante:

(a) la alta velocidad del transporte (medida desde el punto de salida hasta el de destino, incluidas todas las paradas), que debe ser igual, o, si fuera posible, mayor que la del transporte de puerta a puerta por carretera;

(b) el aprovechamiento del horario no laborable de los destinatarios (por ejemplo, realizando el transporte en horario nocturno) para que las mercancías estén a disposición de los clientes por la mañana, si así lo desean;

(c) un equipo y una capacidad de infraestructuras suficientes y apropiados (por ejemplo, que tenga el gálibo adecuado);

(d) el uso de trenes directos, si fuera posible (es decir, en los que no existan o se reduzcan al mínimo los trasposos de mercancías a otros trenes durante el trayecto);

(e) unas medidas organizativas que mejoren el flujo de transporte gracias a los sistemas de telecomunicación modernos.

3. Para cumplir con los anteriores requisitos, los trenes y las instalaciones de las infraestructuras deben alcanzar un nivel de eficacia suficiente, es decir, deben cumplir unas normas mínimas que habrán de acatar todas las autoridades en una operación de transporte concreta.

4. Los parámetros de desempeño y las normas que figuran a continuación se han fijado, en particular, para volúmenes grandes de transporte internacional, por ejemplo, para operaciones de transporte con tráfico regular de trenes directos o con, al menos, grupos de vagones más grandes. Los trenes convencionales de mercancías podrán utilizar vagones individuales o transportes especiales si ello se ajusta a las necesidades de los clientes y de los ferrocarriles afectados.

B. Parámetros de desempeño de los trenes

5. Los trenes utilizados en el transporte internacional combinado deben cumplir las normas mínimas siguientes:

Normas mínimas	Actualmente	Valores previstos ¹
Velocidad mínima nominal	100 km/h	120 km/h
Longitud del tren	600 m	750 m
Peso del tren	1.200 toneladas	1.500 toneladas
Carga por eje (por vagón)	20 toneladas	20 toneladas (22,5 toneladas a una velocidad de 100 km/h)

Si no pueden programarse trenes directos, estos solo deben estar compuestos, cuando sea posible, por pocos grupos de vagones, cada uno con el mismo destino. Si es posible, deben evitarse las paradas durante el trayecto por motivos operacionales o de control de pasos fronterizos.

6. El material rodante deberá cumplir las anteriores normas sobre velocidad y carga por eje, y deberá poder transportar todas las unidades de carga que hayan de ser tenidas en cuenta en cuanto a su peso y dimensiones.

7. Los trenes de transporte combinado se clasificarán como los de mayor prioridad. Su horario estará diseñado para responder a los requerimientos de los clientes de un servicio de transportes seguro y regular.

C. Normas mínimas para las líneas de ferrocarril

8. Las líneas ferroviarias que vayan a utilizarse para el transporte combinado debe tener una capacidad diaria suficiente de vehículos como para evitar tiempos de espera a los trenes de transporte combinado. Dichos trenes no deben acumular retrasos más allá del horario laborable.

9. Para mejorar las líneas ferroviarias, se aplicarán los parámetros de infraestructura previstos en el anexo III.

D. Normas mínimas para las terminales

10. Para la manipulación eficiente de las partidas en las terminales, deberán cumplirse los requisitos siguientes:

a) el tiempo a contar desde la última hora de admisión de mercancías hasta la salida de los trenes y desde la llegada de estos hasta que los vagones estén disponibles y preparados para descargar las unidades de carga no superará una hora, salvo que puedan

¹ Estos valores deberán alcanzarse aproximadamente para el año 2000. Ello no impedirá cumplir antes con normas más exigentes, siempre que estas no obstaculicen el desarrollo internacional del transporte combinado.

satisfacerse de otro modo los requerimientos de los clientes relativos a hora límite de entrega o puesta a disposición de las mercancías;

b) los tiempos de espera para la entrega o la recogida de unidades de carga por vehículos de carretera serán lo más breves posible (de 20 minutos, como máximo);

c) la ubicación de la terminal se elegirá de forma que:

— resulte fácil y rápidamente accesible por carretera desde los centros económicos;

— dentro de la red de ferrocarril esté bien conectada con líneas de larga distancia, y para las conexiones de transporte con el tráfico de grupos de vagones, cuente con un buen acceso a los trenes de carga rápidos de transporte combinado.

11. Las normas mínimas para las estaciones intermedias detalladas a continuación también se refieren a las terminales.

E. Normas mínimas para las estaciones intermedias

12. Las paradas durante el trayecto de los trenes de transporte combinado que sean necesarias por motivos técnicos u operacionales, por ejemplo, las que se realicen en puntos de cambio de grupos de vagones o estaciones de cambio ancho de vía, se aprovecharán para llevar a cabo tareas que de otro modo exigirían paradas adicionales (por ejemplo, controles fronterizos o cambios de locomotora).

La infraestructura de estas estaciones intermedias deberá ajustarse a los requisitos siguientes:

— una capacidad diaria suficiente de trenes en las líneas de aportación para evitar los retrasos de los trenes en el transporte combinado;

— las entradas y salidas de las líneas de aportación permitirán a los trenes acceder a ellas y abandonarlas sin retrasos; su capacidad será lo suficientemente amplia como para evitar retrasos en las llegadas y/o en las salidas de los trenes de transporte combinado;

— habrá suficiente capacidad de vías de distintos tipos, en función del trabajo específico que vaya a realizarse en la estación, en particular, vías de llegada y salida, vías de formación de trenes, vías de clasificación, vías de cambio de agujas, vías de carga y vías de cambio de ancho de vía;

— las vías mencionadas en el párrafo anterior tendrán gálibos de carga que se correspondan a los de las líneas ferroviarias que vayan a utilizarse (UIC B o UIC C);

— la vía tendrá suficiente longitud como para admitir trenes completos de transporte combinado;

— en los casos de tracción eléctrica, las vías deberán ser accesibles para las unidades eléctricas de tracción (en estaciones fronterizas: para las unidades eléctricas de tracción de la vía ferroviaria conexas correspondiente);

— la capacidad de transbordo, de intercambio de grupos de vagones, de cambio de ancho de vía y de controles fronterizos deberá garantizar que las paradas necesarias sean lo más breves posible.

a) Estaciones para el intercambio de conjuntos de vagones

13. El transporte combinado se realizará, cuando sea posible, por trenes directos entre la estación de salida y de llegada. Si esto no resultara económico debido al bajo volumen de las partidas, y por tanto no pudiera evitarse el traspaso de estas, dicho transporte deberá realizarse al menos por grupos de vagones. Los tiempos de escala para llevar a cabo estas tareas no superarán los 30 minutos, lo que podrá lograrse mediante un montaje correcto de los trenes (que deben recorrer las distancias más largas posible, incluso a través de las fronteras), junto con una infraestructura adecuada de las estaciones de intercambio de grupos de vagones.

b) Pasos fronterizos

14. Los trenes de transporte combinado recorrerán las distancias más largas posibles, atravesando fronteras hasta llegar a una estación donde el intercambio de grupos de vagones sea necesario en cualquier caso, o hasta alcanzar su destino definitivo, sin necesidad de parar durante el trayecto. Se evitarán las paradas en la frontera siempre que sea posible. Si fueran inevitables, solo se harán paradas muy cortas (de no más de 30 minutos). Esto se logrará de la siguiente manera:

- no realizando las tareas que suelen llevarse a cabo en la frontera, o, si esto no es posible, trasladando dichas tareas a lugares en el interior del país donde los trenes deban parar en cualquier caso por motivos técnicos y/o administrativos;
- parando solo una vez, como máximo, en las estaciones fronterizas conjuntas.

c) Estaciones de cambio de ancho de vía

15. Para poder cumplir con requisitos futuros, habrán de desarrollarse procedimientos de ahorro de tiempo y costes. Cuando se traspasen unidades de carga a vagones con diferente ancho, se aplicarán de manera análoga los requisitos indicados más arriba para los transbordos en las terminales. Las paradas en estas estaciones de cambio de ancho de vía deben ser lo más breves posible. La capacidad de cambio de ancho o de traspaso disponible deberá ser suficiente para garantizar la brevedad de las paradas.

d) Enlaces/puertos de transbordadores

16. Los servicios de transporte se corresponderán con los servicios de transbordadores disponibles. Las paradas en los puertos para la expedición de mercancías por transporte combinado deben ser lo más breves posible (si se puede, de no más de una hora). Esto se logrará con los transbordadores adecuados con una estación de transbordadores que cuente con la infraestructura adecuada (véase el siguiente apartado decimoséptimo), y a través de las medidas siguientes:

- respecto de las medidas obligatorias de control fronterizo serán aplicables los requisitos mencionados en el apartado decimocuarto;
- los horarios de los transbordadores y de los ferrocarriles deben estar coordinados, y suministrar información por adelantado para acelerar el proceso de carga y/o de montaje de los trenes.

17. Los barcos transbordadores utilizados en el transporte combinado deberán cumplir los requisitos siguientes:

- las embarcaciones tendrán el tamaño adecuado y serán del tipo que mejor se adecúe a los vagones de mercancías/unidades de carga correspondientes;
- la carga y descarga de los barcos transbordadores y el almacenamiento de unidades de carga o vagones deberán hacerse rápidamente, ajustándose además a los requisitos del posterior transporte por ferrocarril (se separará el transporte combinado del transporte de pasajeros y/o por carretera, cuando proceda);
- si las unidades de carga permanecen en los vagones durante la travesía, el barco transbordador será fácilmente accesible y no serán necesarias las operaciones de clasificación que requieran mucho tiempo. El gálibo, la masa por eje, etcétera, deben cumplir los parámetros de las líneas descritos en el anexo III;
- si el traspaso de las unidades de carga ha de realizarse sin vagones, el posible transporte por carretera entre el puerto de transbordadores y la terminal ferroviaria debe cubrir distancias cortas y contar con buenas conexiones viales.