

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. július 22.)

a 2006/679/EK határozatnak a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások végrehajtása tekintetében történő módosításáról

(az értesítés a C(2009) 5607. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/561/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ (átdolgozás) és különösen annak 6. cikkének (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Vasúti Ügynökség által az európai megvalósítási terv kapcsán 2009. február 23-án kiadott ajánlásra (ERA-REC-02-2009-ERTMS),

mivel:

- (1) Minden egyes átjárhatósági műszaki előírásnak (ÁME) tartalmaznia kell az adott ÁME végrehajtásának stratégiáját, és ki kell jelölnie azokat a szakaszokat, amelyeket teljesíteni kell a jelenlegi helyzetről a végleges helyzetre való fokozatos átálláshoz, amikor az ÁME-knek való megfelelés immár teljes körű lesz.
- (2) A transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2006. március 28-i 2006/679/EK bizottsági határozat ⁽²⁾ megállapította a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokat.
- (3) Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-vel kapcsolatban a tagállamok a 2006/679/EK határozat 3. cikkével összhangban nemzeti végrehajtási terveket dolgoztak ki, és e terveket eljuttatták a Bizottsághoz.

- (4) E nemzeti tervek alapján a 2006/679/EK határozat mellékletének 7. fejezetében lefektetett elvek szerint kell elkészíteni az uniós irányítási tervet (EU Master Plan).
- (5) A 2006/679/EK határozat mellékletének 7. fejezete arról rendelkezik, hogy az uniós irányítási tervet – egy átdolgozási eljárás útján – mellékletként csatolni kell az ÁME-hez, és arra „európai megvalósítási tervként” kell hivatkozni.
- (6) A 2008/57/EK irányelv értelmében az ÁME-k meghatározhatják a keretet annak eldöntésére, hogy ismételten engedélyeztetni kell-e a meglévő alrendszert, illetve hogy erre milyen határidők vonatkoznak.
- (7) Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME végrehajtási stratégiájának nem csupán az alrendszerek és az üzembe helyezésük, illetve felújításuk vagy korszerűsítésük időpontjában hatályos ÁME-k közötti megfelelésen, hanem a fő európai teherszállítási területeket összekötő páneurópai folyosók mentén való összehangolt végrehajtáson kell alapulniuk. Mivel az átjárhatóság csak úgy valósítható meg, ha a folyosók teljes mértékben fel vannak szerelve a szükséges rendszerekkel, az európai megvalósítási terv keretében rögzíteni kell az alrendszer felújítására vagy korszerűsítésére vonatkozó határidőket.
- (8) A tagállamoknak mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az ÁME B. mellékletében felsorolt, örökölt „B” osztályú rendszerek számára rendelkezésre álljon egy külső Speciális Adatátviteli Modul (STM).
- (9) Az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszerrel (European Rail Traffic Management System, ERTMS) kapcsolatos projektekhez és különösen az európai megvalósítási tervben szereplő vonalak fejlesztéséhez a TEN-T program, illetve más közösségi pénzügyi támogatási programok keretében közösségi támogatás igényelhető.
- (10) Ahhoz, hogy az ERTMS megvalósítására az európai megvalósítási tervben rögzített alkalmazási körnek és határidőknek megfelelően sor kerülhessen, megfelelő pénzügyi forrásokra van szükség. A terv ezért a rendelkezésre álló pénzügyi eszközök függvényében módosítható.

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.⁽²⁾ HL L 284., 2006.10.16., 1. o.

- (11) Az ERTMS fedélzeti berendezések szállítói megerősítették, hogy legkésőbb 2015-től már az új (3. alapkonzfigurációként ismert) szabványnak megfelelő fedélzeti berendezéseket tudnak szállítani, így az ezen időpont után leszállításra kerülő, nemzetközi használatra szánt mozdonyokra már általában fel lesz szerelve az ERTMS.
- (12) A 2006/679/EK határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (13) Az ebben a határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikke értelmében létrehozott, a vasúti átjárhatósággal és biztonsággal foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2006/679/EK határozat melléklete a következőképpen módosul:

1. A 7.1., 7.2. és 7.3. szakasz helyébe e határozat mellékletének szövege lép.

2. A 7.4.2.3. szakaszban a 7.2.2.5. szakaszra történő utalás helyébe a 7.2. szakaszra történő utalás lép.

2. cikk

A Bizottság 2015. december 31-ig értékeli az európai megvalósítási terv végrehajtását, és a terv végrehajtásában 2015-ig elért előrehaladás, az új szabványnak (3. alapkonzfiguráció) megfelelő berendezések mennyisége, illetve az ERTMS megvalósításának céljára rendelkezésre álló finanszírozási források és azok mértékének áttekintése után meghatározza, hogy szükséges-e módosítani e határozatot, különösen a 2020-ig felszerelendő vonalak tekintetében. Az értékelésben a tagállamok is részt vesznek.

3. cikk

Ez a határozat 2009. szeptember 1-jétől alkalmazandó.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 22-én.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

alelnök

MELLÉKLET

A 2006/679/EK határozat mellékletének 7.1., 7.2. és 7.3. szakasza helyébe a következő szöveg lép:

„7. AZ ELLENŐRZÉSI-IRÁNYÍTÁSI ÁME MEGVALÓSÍTÁSA

Ez a fejezet felvázolja az ÁME megvalósításával kapcsolatos stratégiát (az ERTMS európai megvalósítási terve), és részletesen bemutatja azokat a szakaszokat, amelyeket teljesíteni kell a jelenlegi helyzetről a végleges helyzetre való fokozatos áttérés érdekében, amikor az ÁME-knek való megfelelés immár teljes körű lesz.

Az ERTMS európai megvalósítási terve nem vonatkozik azon vonalakra, amelyek olyan tagállamok területén helyezkednek el, amelyek vasúthálózatát a tenger, vagy különleges földrajzi adottságok választják el vagy zárják el a Közösség többi részének vasúthálózatától. Ez a stratégia nem vonatkozik a kizárólag ilyen vonalakon közlekedő mozdonyokra.

7.1. Az ERTMS pályamenti megvalósítása

Az ERTMS európai megvalósítási tervének célja annak biztosítása, hogy az ERTMS-sel felszerelt mozdonyok, motorkocsik és egyéb vasúti járművek fokozatosan egyre több vonalhoz, kikötői létesítményhez, terminálhoz és rendező pályaudvarhoz férhessenek hozzá anélkül, hogy az ERTMS-en kívül további nemzeti szintű berendezéssel kellene őket felszerelni.

A megvalósítási terv nem írja elő, hogy e cél megvalósítása érdekében a tervben szereplő vonalakról a meglévő »B« osztályú rendszereket el kell távolítani. A megvalósítási tervben szereplő időpont után azonban az, hogy egy ERTMS-sel felszerelt mozdony, motorkocsi vagy egyéb vasúti jármű fel van szerelve »B« osztályú rendszerrel, nem szerepelhet a megvalósítási tervben szereplő vonalakhoz való hozzáférési feltételek között.

Ha egyes terminálterületek, így például kikötők vagy valamely kikötőhöz tartozó egyes vonalak nincsenek felszerelve »B« osztályú rendszerrel, az e területek »bekapcsolására« vonatkozó előírások betartása nem jelenti szükség-szerűen azt, hogy az ilyen terminálokat vagy vonalakat fel kell szerelni az ERTMS-sel, feltéve hogy a »B« osztályú rendszerrel való felszereltség nem szerepel a vágányokhoz való hozzáférési feltételek között.

A két- vagy többvágányú vonalak esetében a vonal akkor tekintendő felszereltnek, amikor a rendszer két vágányon felszerelésre került. Ha egy folyosószakaszon egynél több vonal található, a szakaszt alkotó vonalak közül legalább az egyiket fel kell szerelni, és a folyosó egésze akkor tekintendő felszereltnek, amikor legalább egy vonalon a folyosó teljes hosszában felszerelték a rendszert.

7.1.1. Folyosók

Az I. függelékben szereplő hat folyosót a függelékben rögzített határidőknek megfelelően kell felszerelni az ERTMS-sel (*).

7.1.2. A főbb európai kikötőkkel, rendező pályaudvarokkal, áruterminálokkal és teherszállítási területekkel való összeköttetések

A II. függelékben szereplő kikötőket, rendező pályaudvarokat, áruterminálokat és teherszállítási területeket – a II. függelékben rögzített időpontig és feltételek mellett – az I. függelékben szereplő hat folyosó közül legalább az egyikkel össze kell kapcsolni.

7.1.3. Európai uniós támogatásban részesülő projektek

A 7.1.1. és a 7.1.2. szakasz sérelme nélkül a ERTMS/ETCS rendszer felszerelése kötelező a következő esetekben:

- amikor egy CCS-egység vonatbiztosítási része kerül újonnan telepítésre, vagy
- amikor egy már üzembe helyezett CCS-egység vonatbiztosítási részét korszerűsítik oly módon, hogy az megváltoztatja az alrendszer funkcióit vagy teljesítményét

olyan vasúti infrastruktúra-fejlesztési projektek esetében, amelyek az Európai Regionális Fejlesztési Alapokból és/vagy a kohéziós alapokból (1083/2006/EK tanácsi rendelet (**)) és/vagy a TEN-T alapokból (1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat (***)) pénzügyi támogatásban részesülnek.

Abban az esetben azonban, ha rövid (150 km-nél rövidebb), nem összefüggő vonalszakaszokon kerül sor a jelzőberendezés felújítására, a Bizottság eltérést engedélyezhet e szabály alól azzal a feltétellel, hogy az ERTMS felszerelésére legkésőbb a következő két időpont közül a korábbi előtt sor kerül:

- a projekt befejezése után 5 évvel,
- azon időpontig, amikorra az adott vonalszakaszt összekapcsolják egy ERTMS-sel felszerelt másik vonallal.

E szakaszban az előbb említett két időpont közül a korábbi «a felszerelés végső időpontjának» nevezzük.

Az érintett tagállam eljuttatja a Bizottsághoz a kapcsolódó dokumentációt, amelynek tartalmaznia kell egy olyan gazdasági elemzést, amely alátámasztja, hogy jelentős gazdasági és/vagy műszaki előnyökkel jár, ha az ERTMS a felszerelés végső időpontjáig, és nem az uniós támogatásban részesülő projekt végrehajtása alatt kerül üzembe helyezésre.

A tagállamok ezzel a lehetőséggel csak abban az esetben élhetnek, ha a vonatbiztosítási rendszer felújítására vagy korszerűsítésére vonatkozó pályázatban egyértelmű opcióként rögzítésre kerül, hogy az ERTMS rendszernek a vonalon történő kiépítésére mind a projekt időtartama alatt, mind pedig a felszerelés végső időpontjáig sor kerülhet.

A Bizottság elemzi a benyújtott dokumentációt és a tagállam által javasolt intézkedéseket, majd az elemzés eredményéről tájékoztatja a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (****) 29. cikkében említett bizottságot. Ha az eltérést a Bizottság engedélyezi, a tagállam gondoskodik arról, hogy az ERTMS a felszerelés végső időpontjáig felszerelésre kerüljön.

7.1.4. Azok a feltételek, amelyek között szükség van kiegészítő funkciókra

Az ellenőrző-irányító pályamenti szerelvény, valamint a többi alrendszerrel való interfészeinek jellemzőitől függően előfordulhat, hogy az alapvető követelményeknek való megfelelés érdekében bizonyos alkalmazásokba néhány olyan pályamenti funkciót kell beépíteni, amelyek nem minősülnek kötelezőnek.

Nem fordulhat elő az, hogy egyes nemzeti vagy kiegészítő funkciók pályamenti megvalósítása következtében egy olyan vonat számára megtagadják az adott infrastruktúrába való belépést, amely csak az »A« osztályú fedélzeti rendszerek kötelező követelményeinek felel meg, kivéve a következő kiegészítő fedélzeti funkciók esetében szükséges követelményeket:

- a 3. szintű ETCS pályamenti alkalmazáshoz a vonatintegritás fedélzeti felügyeletére van szükség,
- a kitöltési funkcióval rendelkező 1. szintű ETCS pályamenti alkalmazáshoz a fedélzeti berendezésben is szükség van a megfelelő kitöltési funkciókra, ha az oldási sebesség biztonsági okokból (pl. a veszélyeztetett pontok védelme miatt) nullára van beállítva,
- ha az ETCS rádió útján történő adatátvitelt igényel, a GSM-R adatátviteli szolgáltatásainak teljesíteniük kell az ETCS adatátviteli követelményeit,
- a KER STM-et tartalmazó fedélzeti szerelvények esetében K-interfész megvalósítására lehet szükség.

7.1.5. Örökölt rendszerek

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ÁME B. mellékletében említett örökölt rendszerek, valamint interfészeik továbbra is a jelenleg érvényes előírások szerint működjenek, kivéve azokat az esetleges módosításokat, amelyekre ezen rendszerek biztonságának javítása érdekében lehet szükség. A tagállamok rendelkezésre bocsátják az örökölt rendszerekkel kapcsolatos azon információkat, amelyek az »A« osztályú berendezések és az örökölt »B« osztályú létesítmények közötti átjárhatóság megvalósítását lehetővé tevő berendezések fejlesztése és hitelesítése érdekében szükségesek.

7.1.6. Értesítés

A tagállamok – az I. függelékben szereplő valamennyi folyosószakaszra vonatkozóan – vagy eljuttatnak a Bizottsághoz egy részletes ütemtervet arról, hogy az adott folyosószakaszt várhatóan mikorra szerelik fel ERTMS-sel, vagy megerősítik, hogy az adott folyosószakaszon már felszerelték a rendszert. Az adatokat az I. függelékben szereplő folyosószakaszok esetében a felszerelés befejezésének időpontja előtt legkésőbb három évvel kell eljuttatni a Bizottsághoz.

A II. függelékben szereplő kikötők, rendező pályaudvarok, áruterminálok és teherszállítási területek vonatkozásában a tagállamok bejelentik, hogy mely vonalakat kívánják felhasználni az adott létesítménynek az I. függelékben szereplő valamely folyosóval való összeköttetéséhez. Az értesítést a II. függelékben rögzített határidő előtt legkésőbb három évvel kell eljuttatni a Bizottsághoz, és abban ki kell térni arra, hogy az adott kikötőt, rendező pályaudvart, áruterminált vagy teherszállítási területet legkésőbb mikorra szerelik fel a rendszerrel. Az Európai Bizottság szükség esetén – elsősorban azért, hogy az országhatárokon biztosítani lehessen a felszerelt vonalak összhangját – módosításokat kérhet. A tagállamok vagy eljuttatnak a Bizottsághoz egy részletes ütemtervet arról, hogy az adott vonalat várhatóan mikorra szerelik fel ERTMS-sel, vagy megerősítik, hogy az adott vonalakon már felszerelték a rendszert. Az értesítést a II. függelékben rögzített határidő előtt legkésőbb három évvel kell eljuttatni a Bizottsághoz, és abban ki kell térni arra, hogy az adott kikötőt, rendező pályaudvart, áruterminált vagy teherszállítási területet legkésőbb mikorra szerelik fel a rendszerrel.

A részletes ütemtervben többek között fel kell tüntetni azt az időpontot, amelyen belül a rendszernek az adott vonalon való felszerelésére vonatkozó pályázati eljárás befejeződik, továbbá be kell mutatni a folyosó mentén elhelyezkedő szomszédos országokkal való átjárhatóságot célzó eljárásokat, valamint a projekt főbb mérföldköveit. A tagállamok 12 havonta – az ütemterv aktualizált változatának elküldése révén – értesítik a Bizottságot a szóban forgó vonalak felszerelése terén elért eredményről.

7.1.7. Késedelmek

Abban az esetben, ha egy tagállam úgy ítéli meg, hogy az e határozatban előírt határidőket nem tudja betartani, erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot. A Bizottsághoz a projekt műszaki leírását és az aktualizált végrehajtási tervet tartalmazó dokumentációt kell eljuttatni, amelyben a késés okait is ki kell fejteni, valamint be kell mutatni a tagállam által hozott korrekciós intézkedéseket.

A tagállamok számára eredetileg meghatározott határidő legfeljebb három évvel meghosszabbítható, amennyiben a késedelem az érintett tagállam befolyásán kívül eső okokból következik be, így például egy beszállító csődbe jut, vagy megfelelő tesztjárművek hiányában problémák merülnek fel a típus-jóváhagyási, illetve engedélyezési eljárások tekintetében. A tagállamok ezzel a lehetőséggel kizárólag az alábbi feltételek teljesülése esetén élhetnek:

- a 7.1.6. pontban említett értesítés időben megérkezett és tartalmi szempontból teljes volt,
- a 7.1.7. pont első bekezdésében említett dokumentációban egyértelmű bizonyítékok szerepelnek arra vonatkozóan, hogy a késedelem az érintett tagállam befolyásán kívül eső okoknak tudható be,
- létezik egy olyan illetékes hatóság, amely felelős a fedélzeti és a pályamenti berendezések szállítóinak koordinálásáért, illetve a termékek integrációjáért és teszteléséért,
- a meglévő laboratóriumokat megfelelően használták,
- bizonyítható, hogy megfelelő intézkedéseket hoztak annak érdekében, hogy ne következzen be újabb késedelem.

A Bizottság elemzi a benyújtott dokumentációt és a tagállam által javasolt intézkedéseket, majd az elemzés eredményéről tájékoztatja a 2008/57/EK irányelv 29. cikkében említett bizottságot.

7.2. Az ETCS fedélzeti felszerelése

Azokat az új mozdonyokat, új motorkocsikat és egyéb, vezetőfülkével ellátott, vontatás nélküli haladásra képes új vasúti járműveket, amelyeket 2012. január 1-je után rendelnek meg és 2015. január 1-je után helyeznek üzembe, fel kell szerelni az ERTMS-sel.

Ez az előírás nem vonatkozik az új tolatómozdonyokra és azokra az egyéb új mozdonyokra, új motorkocsikra és egyéb, vezetőfülkével ellátott új vasúti járművekre, amelyeket kizárólag országon belüli vagy régiók közötti közlekedésre terveztek. A tagállamok ennek ellenére dönthetnek úgy, hogy nemzeti szinten is további előírásokat vezetnek be, különösen annak érdekében, hogy:

- az ERTMS-sel ellátott vonalakat kizárólag az ERTMS-sel felszerelt mozdonyok vehessék igénybe, és ily módon ösztönözzék a meglévő nemzeti rendszerek fokozatos megszűnését,
- előírják, hogy az új tolató mozdonyokat és/vagy a vezetőfülkével ellátott egyéb új vasúti járműveket, akár azokat is, amelyeket kizárólag országon belüli vagy régiók közötti közlekedésre terveztek, felszereljék az ERTMS-sel.

7.3. A GSM-R-re vonatkozó megvalósítási szabályok

A következő szabályokat a 7.1. és a 7.2. szakaszban szereplő szabályokon túlmenően kell alkalmazni.

7.3.1. Pályamenti berendezések

A GSM-R felszerelése kötelező a következő esetekben:

- amikor CCS-egység rádiós része kerül újonnan telepítésre,
- amikor a már üzembe helyezett CCS-egység rádiós részét korszerűsítik oly módon, hogy az megváltoztatja az alrendszer funkcióit vagy teljesítményét.

7.3.2. Fedélzeti berendezések

Olyan gördülőállományon, amelyet olyan vonalon kívánnak használni, amelynek legalább egy szakaszán »A« osztályú interfészek kerültek telepítésre (még akkor is, ha az interfészeket egy »B« osztályú rendszerre építették rá), a következő esetekben kötelező a GSM-R-t felszerelni:

- amikor CCS-egység rádiós része kerül újonnan telepítésre,
- amikor a már üzembe helyezett CCS-egység rádiós részét korszerűsítik oly módon, hogy az megváltoztatja az alrendszer funkcióit vagy teljesítményét.

7.3.3. Örökölt rendszerek

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ÁME B. mellékletében említett örökölt rendszerek, valamint interfészeik továbbra is a jelenleg érvényes előírások szerint működjenek, kivéve azokat az esetleges módosításokat, amelyekre ezen rendszerek biztonságának javítása érdekében lehet szükség. A tagállamok rendelkezésre bocsátják az örökölt rendszereikkel kapcsolatos azon információkat, amelyek az »A« osztályú berendezések és az örökölt »B« osztályú létesítmények közötti átjárhatóság megvalósítását lehetővé tevő berendezések fejlesztése és hitelesítése érdekében szükségesek.

(*) Az I. függelékben a felszerelés végső időpontjai szerepelnek, amelyek mellett fokozatosan létrehozható egy összefüggő ERTMS-hálózat. Számos esetben önkéntes megállapodás született arra vonatkozóan, hogy a felszerelés már korábban meg fog valósulni.

(**) HL L 210., 2006.7.31., 25. o.

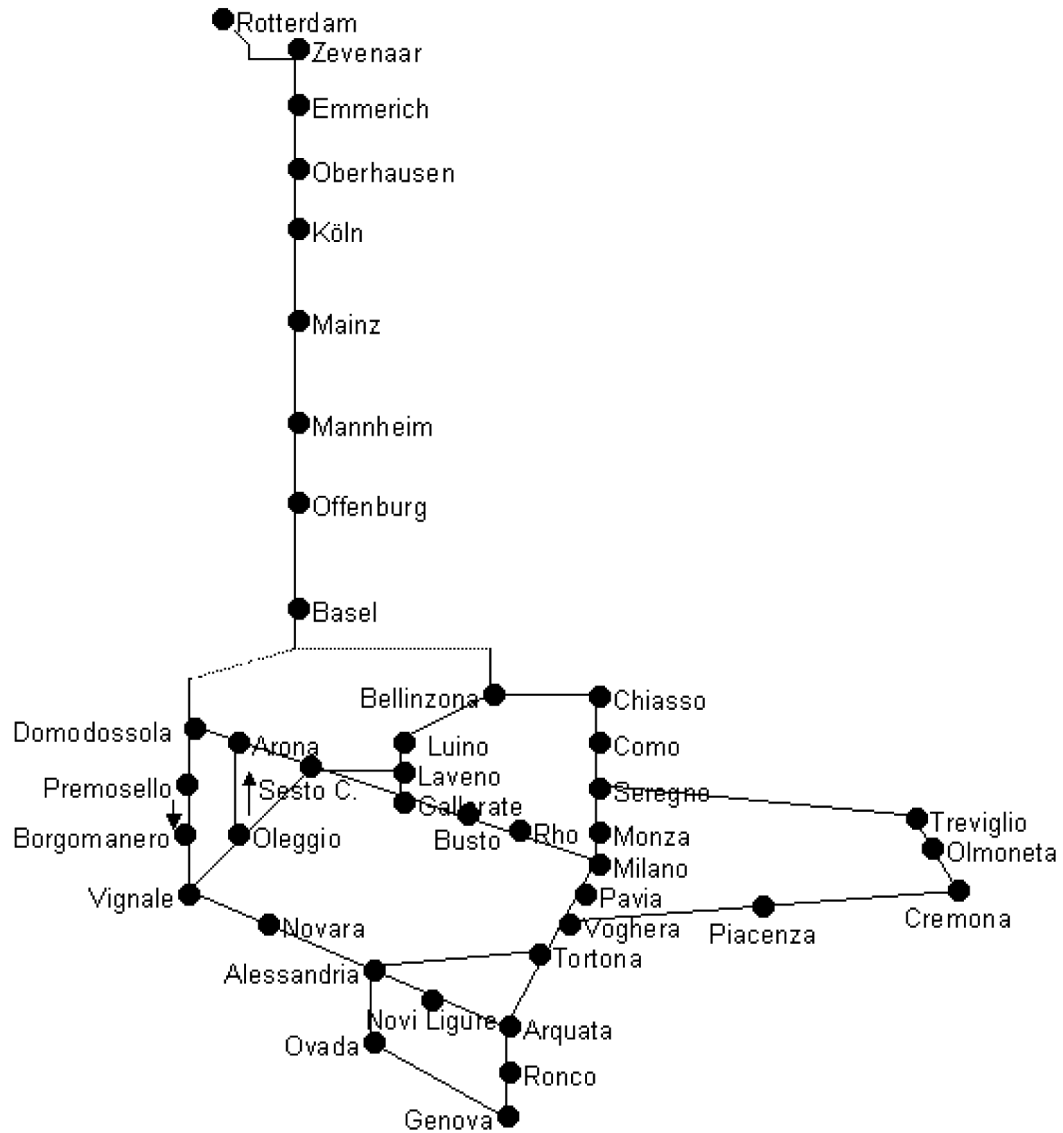
(***) HL L 228., 1996.9.9., 1. o.

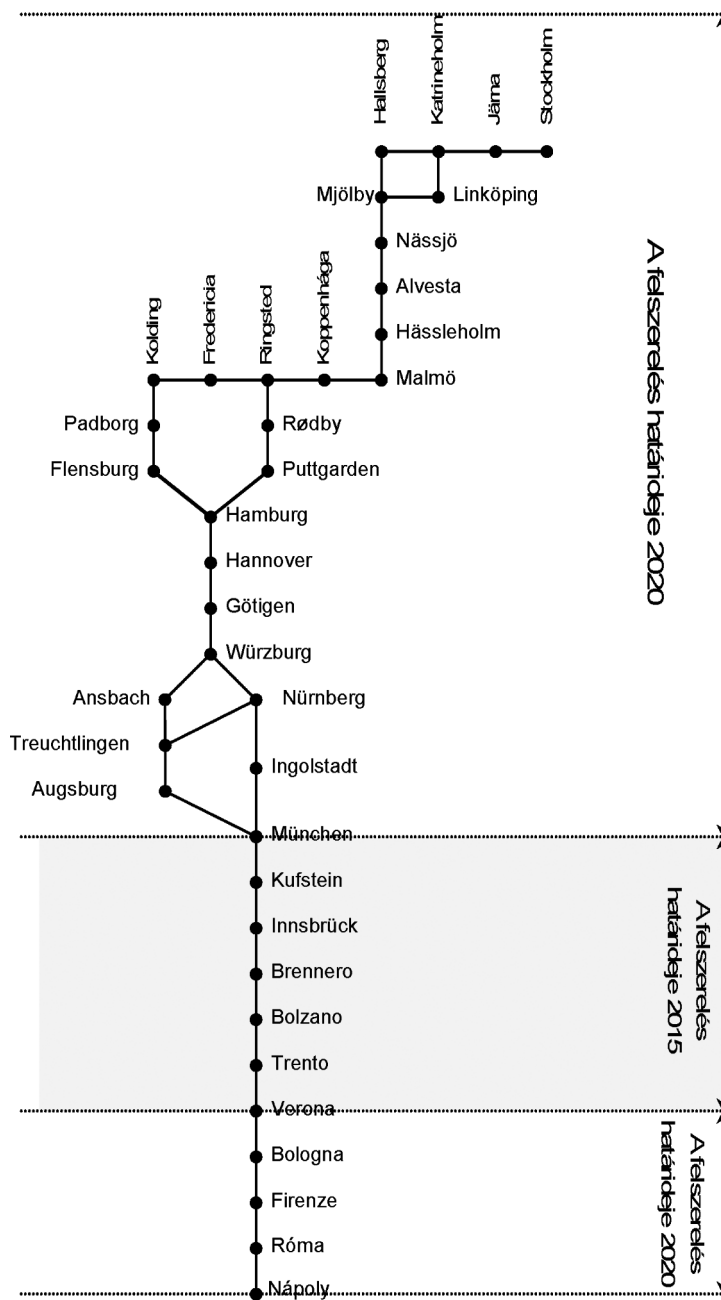
(****) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

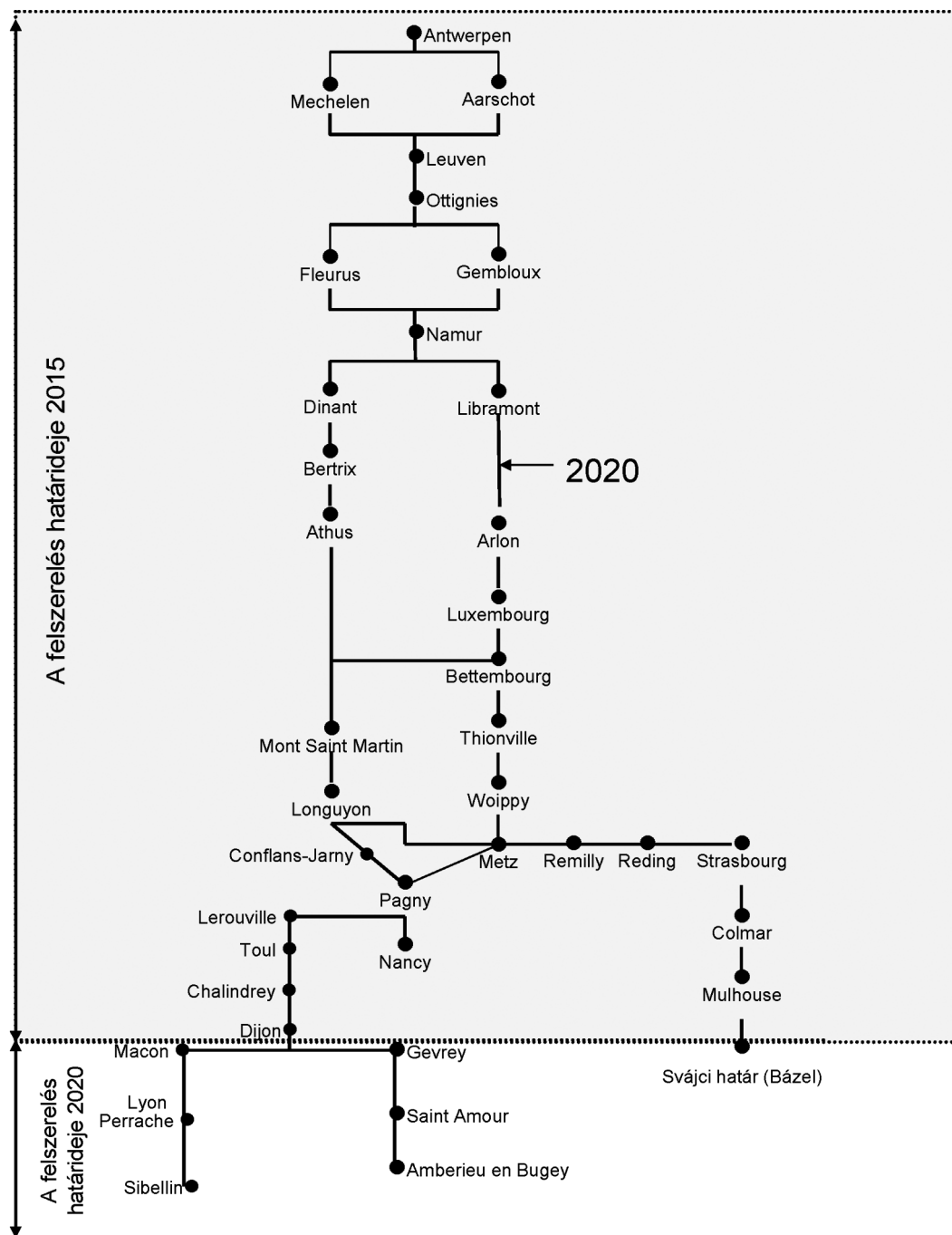
I. függelék

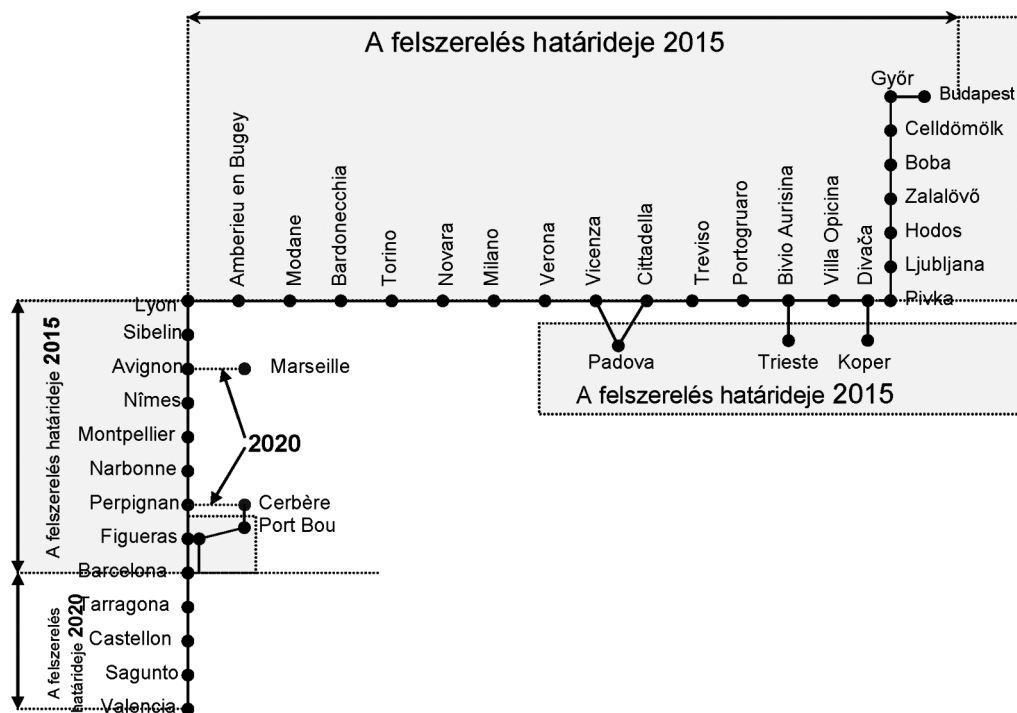
A folyosókat alkotó egyes vonalak

A. folyosó – A felszerelés határideje 2015

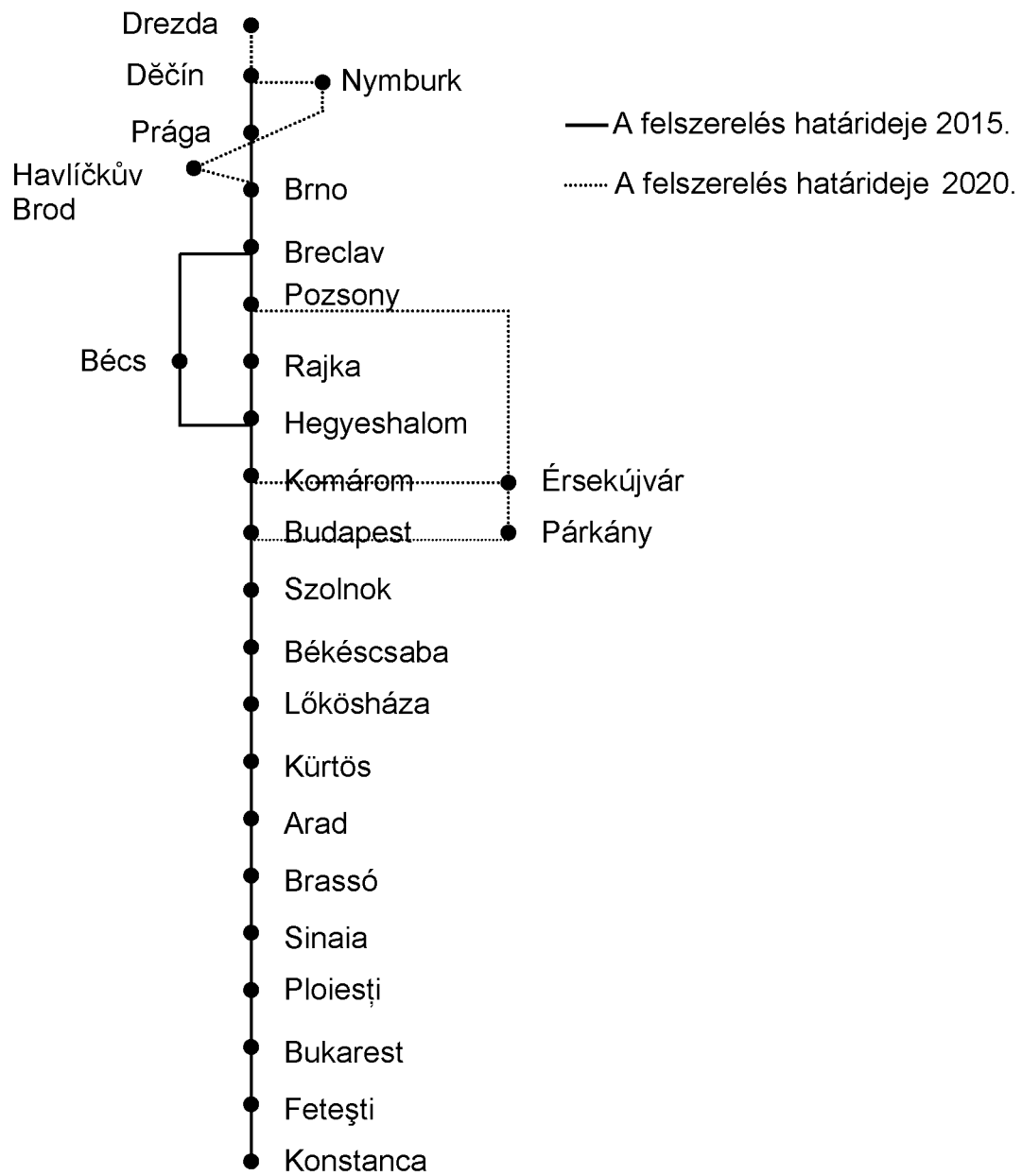


B. folyosó ⁽¹⁾

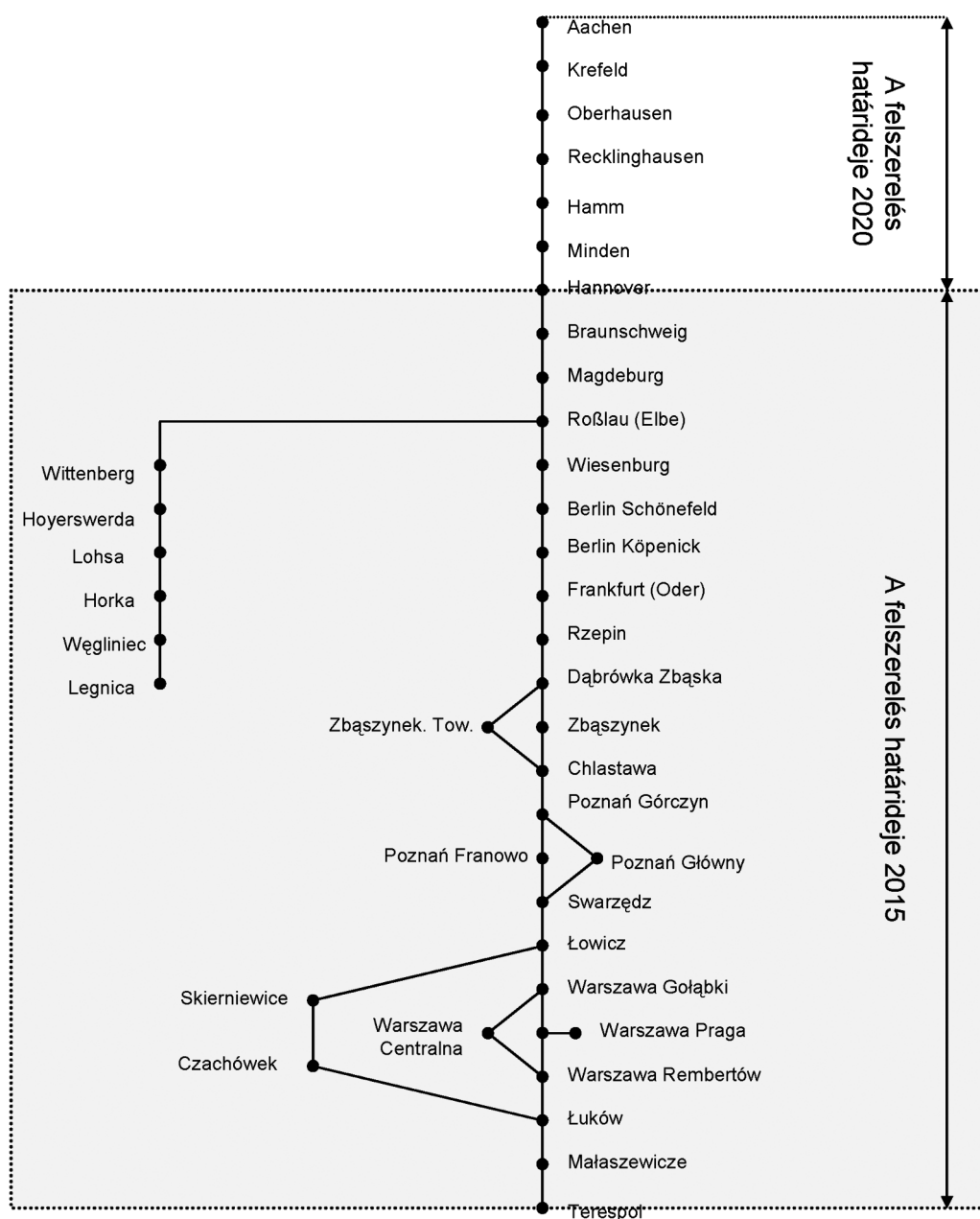
C. folyosó ⁽²⁾

D. folyosó ⁽³⁾

E. folyosó



F. folyosó



⁽¹⁾ A transzeurópai nagysebességű hálózatra vonatkozó szabályozás sérelme nélkül, az összeköttetések a nagysebességű hálózat pályaszakaszaiban keresztül is megvalósíthatók, azzal a feltétellel, hogy az árufuvarozási műveletek céljára is biztosítanak menetvonalakat. 2020-ig Dánia és Németország között legalább egy vonalon fel kell szerelni az ERTMS rendszert (a Flensburg–Hamburg vagy a Rødby–Puttgarden vonalak közül valamelyiken, de nem feltétlenül mindkettőn). Amint az infrastruktúrával kapcsolatos munkálatok befejeződnek, a Brenner-báziságúton is felszerelésre kerül az ERTMS rendszer (a céldátum 2020).

⁽²⁾ A Nancy és Reding közötti összeköttetés 2020-ra készül el.

⁽³⁾ 2020-ra a következő két ágon történik meg a rendszer felszerelése: Montmélián – Grenoble – Valencia és Lyon – Valencia – Arles – Miramas (a Rajna bal partja).

II. függelék

Főbb európai kikötők, rendező pályaudvarok, áruterminálok és teherszállítási területek ⁽¹⁾

Ország	Az áruszállítási terület helye	Időpont	Megjegyzés
Belgium	Antwerpen	2015.12.31.	2020-ig a Rotterdamot elérő kapcsolat is elkészül.
	Gent	2020.12.31.	
	Zeebrugge	2020.12.31.	
Bulgária	Burgasz	2020.12.31.	Az E. folyosóval való összeköttetés megvalósítása egyben azt is jelenti, hogy a Burgasz–Szófia, a Szófia–Vidin–Calafat és a Romániában található Calafat–Kürtös szakaszon (PP22) is el kell végezni a felszerelést.
Cseh Köztársaság	Prága	2015.12.31.	
	Lovosice	2020.12.31.	
Dánia	Taulov	2020.12.31.	Ennek a terminálnak a bekapcsolása egyben azt is jelenti, hogy a Flensburg–Padborg vonalat fel kell szerelni az ERTMS rendszerrel – lásd a melléklet I. függelékének 1. lábjegyzetét.
Németország	Drezda ⁽¹⁾	2020.12.31.	2020-ra megvalósul az E. és az F. folyosó közötti közvetlen kapcsolat (Drezdától Hannoverig).
	Lübeck	2020.12.31.	
	Duisburg	2015.12.31.	
	Hamburg ⁽²⁾	2020.12.31.	
	Köln	2015.12.31.	
	München	2015.12.31.	
	Hannover	2015.12.31.	
	Rostock	2015.12.31.	
	Ludwigshafen/ Mannheim	2015.12.31.	
	Nürnberg	2020.12.31.	
Görögország	Pireás	2020.12.31.	Az E. folyosóval való összeköttetés megvalósítása egyben azt is jelenti, hogy a Bulgáriában található Kulata–Szófia szakaszon is el kell végezni a felszerelést.
Spanyolország	Algeciras	2020.12.31.	Három összeköttetést kell megvalósítani: A Hendaye-n keresztül Párizst elérő összeköttetést, a Pamplona–Madrid összeköttetést és Pamplonának Zaragozán keresztül a D. folyosóba való bekapcsolását.
	Madrid	2020.12.31.	
	Pamplona	2020.12.31.	
	Zaragoza	2020.12.31.	
	Tarragona	2020.12.31.	
	Barcelona	2015.12.31.	
	Valencia	2020.12.31.	

Ország	Az áruszállítási terület helye	Időpont	Megjegyzés
Franciaország	Marseille	2020.12.31.	
	Perpignan	2015.12.31.	
	Avignon	2015.12.31.	
	Lyon	2015.12.31.	
	Le Havre	2020.12.31.	
	Lille	2020.12.31.	
	Dunkerque	2020.12.31.	
	Párizs	2020.12.31.	2020-ig a következő összeköttetések valósulnak meg: i. Hendaye ii. Csatorna-alagút iii. Dijon iv. Epernay-n és Châlons-en-Champagne-on keresztül Metz.
Olaszország	La Spezia	2020.12.31.	
	Genova	2015.12.31.	
	Gioia Tauro	2020.12.31.	
	Verona	2015.12.31.	
	Milánó	2015.12.31.	
	Taranto	2020.12.31.	
	Bari	2020.12.31.	
	Padova	2015.12.31.	
	Trieszt	2015.12.31.	
	Novara	2015.12.31.	
	Bologna	2020.12.31.	
	Róma	2020.12.31.	
Luxemburg	Bettembourg	2015.12.31.	
Magyarország	Budapest	2015.12.31.	
Hollandia	Amsterdam	2020.12.31.	
	Rotterdam	2015.12.31.	2020-ig az Antwerpent elérő összeköttetés is elkészül.
Ausztria	Graz	2020.12.31.	
	Bécs	2020.12.31.	
Lengyelország	Gdynia	2015.12.31.	
	Katowice	2020.12.31.	
	Boroszló	2015.12.31.	Annak érdekében, hogy közvetlen kapcsolat jöjjön létre a német határig (Görlitzig), a Boroszló–Legnica vonalon 2020-ig felszerelésre kerül a rendszer.
	Gliwice	2015.12.31.	
	Poznań	2015.12.31.	
	Varsó	2015.12.31.	
Portugália	Sines	2020.12.31.	
	Lisszabon	2020.12.31.	
Románia	Konstanca	2015.12.31.	

Ország	Az áruszállítási terület helye	Időpont	Megjegyzés
Szlovénia	Koper	2015.12.31.	
	Ljubljana	2015.12.31.	
Szlovákia	Pozsony	2015.12.31.	
Egyesült Királyság	Bristol	Ez a terminál is bekapcsolásra kerül, mivel a C. folyosót egészen a Csatorna-alagútig kiterjesztették.	

(¹) Németország mindent megtesz annak érdekében, hogy az E. folyosó részét képező, Drezda–Cseh határ szakasz már korábban elkészüljön.

(²) Németország gondoskodik arról, hogy a Hamburgot elérő vasúti összeköttetés tekintetében a rendszer felszerelésre kerüljön, elképzelhető azonban, hogy a kikötő területén a felszerelés 2020-ig csak részben valósul meg.

(¹) A csomópontok e függelék szerinti listája módosulhat, de csak olyan módosításokra kerülhet sor, amelyek nem csökkentik a teherforgalmat, illetve nincsenek számottevő hatással más tagállamok projekteire.”