

KOMISSION PÄÄTÖS,
tehty 22 päivänä heinäkuuta 2009,

päätöksen 2006/679/EY muuttamisesta Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmään liittyvän yhteentoimivuuden teknisen eritelmän käyttöönoton osalta

(tiedoksiannettu numerolla K(2009) 5607)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/561/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 6 artiklan 1 kohdan,

ottaa huomioon Euroopan rautatieviraston 23 päivänä helmikuuta 2009 antaman suosituksen eurooppalaisesta käyttöönottosuunnitelmasta (ERA-REC-02-2009-ERTMS),

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Jokaisessa yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä (YTE) olisi esitettävä strategia YTE:n toteuttamiseksi sekä välivaiheet, joiden kautta siirrytään asteittain nykytilanteesta sellaiseen lopulliseen tilanteeseen, jossa YTE:n noudattaminen on yleistä.
- (2) Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 28 maaliskuuta 2006 tehdystä komission päätöksessä 2006/679/EY ⁽²⁾ säädetään Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmään liittyvästä YTE:stä.
- (3) Jäsenvaltiot ovat laatineet päätöksen 2006/679/EY 3 artiklan mukaisesti ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmään liittyvän YTE:n kansallisen käyttöönottosuunnitelman ja ilmoittaneet tästä käyttöönottosuunnitelmasta komissiolle.

- (4) Näiden kansallisten suunnitelmien pohjalta on tarkoitus laatia luonnos EU:ta koskevaksi yleissuunnitelmaksi päätöksen 2006/679/EY liitteessä olevassa 7 luvussa esitetyjä periaatteita noudattaen.
- (5) Päätöksen 2006/679/EY liitteessä olevan 7 luvun mukaan EU:ta koskeva yleissuunnitelma liitetään YTE:ään tarkistusmenettelyllä, ja siihen viitataan nimellä eurooppalainen käyttöönottosuunnitelma.
- (6) Direktiivistä 2008/57/EY käy ilmi, että YTE:t saattavat muodostaa vaadittavan kehyksen, jonka puitteissa voidaan päättää, tarvitseeko olemassa oleva osajärjestelmä mahdollisesti uuden kelpuutuksen, sekä mitkä ovat vastaavat määräajat.
- (7) Ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmään liittyvän YTE:n käyttöönottostrategian ei pitäisi nojautua pelkästään siihen, että osajärjestelmät ovat YTE:n mukaisia silloin kun niitä otetaan käyttöön, parannetaan tai uusitaan, vaan sen olisi perustuttava myös Euroopan tärkeimmät rahdinkuljetusalueet toisiinsa liittävien yleiseurooppalaisten liikennekäytävien varrella tapahtuvaan koordinoituun käyttöönottoon. Koska yhteentoimivuus voidaan saavuttaa vain, jos liikennekäytävät ovat täysin varustettuja, eurooppalaisessa käyttöönottosuunnitelmassa olisi asetettava asianmukaiset määräajat osajärjestelmän uusimiselle tai parantamiselle.
- (8) Jäsenvaltioiden olisi tehtävä voitavansa, jotta YTE:n liitteessä B lueteltuja aiempien sukupolvien luokan B järjestelmiä varten olisi käytettävissä ulkoinen sovitustiedon-siirtomoduli.
- (9) Eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) hankkeet yleensä sekä erityisesti eurooppalaiseen käyttöönottosuunnitelmaan sisältyvät radat voivat hyötyä yhteisön Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ohjelman mukaisesta tuesta tai muista yhteisön taloudellisen tuen ohjelmista.
- (10) Riittävä taloudellinen tuki on ratkaisevan tärkeää, jotta varmistetaan eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän käyttöön ottaminen eurooppalaisen käyttöönottosuunnitelman mukaisessa laajuudessa ja siinä asetettujen aikarajojen puitteissa. Suunnitelmaa voidaan siksi tarkistaa saatavana olevan rahoituksen mukaan.

⁽¹⁾ EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 284, 16.10.2006, s. 1.

- (11) ERTMS-järjestelmän veturilaitteiden toimittajat ovat vahvistaneet kykenevänsä toimittamaan uuden standardin mukaisia veturilaitteita (jotka tunnetaan nimellä versio 3) viimeistään vuonna 2015. Tämän vuoksi siihen mennessä toimitettavat kansainvälisessä liikenteessä käytettävät veturit olisi pääsääntöisesti varustettava ERTMS-laitteilla.
- (12) Sen vuoksi olisi muutettava päätöstä 2006/679/EY.
- (13) Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun rautatieliikenteen yhteentoimivuutta ja turvallisuutta käsittelevän komitean lausunnon mukaiset,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Muutetaan päätöksen 2006/679/EY liite seuraavasti:

- 1) Korvataan 7.1, 7.2 ja 7.3 kohta tämän päätöksen liitteessä olevalla tekstillä.
- 2) Korvataan 7.4.2.3 kohdassa oleva viittaus 7.2.2.5 kohtaan viittauksella 7.2 kohtaan.

2 artikla

Komissio arvioi 31 päivään joulukuuta 2015 mennessä eurooppalaisen käyttöönottosuunnitelman toteutuksen ja määrittää sen toteutuksessa vuoteen 2015 mennessä tapahtuneen edistymisen perusteella uuden standardin mukaisten laitteiden (versio 3) saatavuuden ja toimittajat sekä ERTMS-laitteille saatavissa olevan rahoituksen määrän ja lähteet sekä sen, onko tähän päätökseen tarpeen tehdä muutoksia erityisesti vuoteen 2020 mennessä varustettaviksi tarkoitettujen ratojen osalta. Jäsenvaltioiden on osallistuttava tähän analyysiin.

3 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 päivästä syyskuuta 2009.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 22 päivänä heinäkuuta 2009.

Komission puolesta
Antonio TAJANI
Varapuheenjohtaja

LIITE

Korvataan päätöksen 2006/679/EY liitteessä olevat 7.1, 7.2 ja 7.3 kohta seuraavasti:

”7. OHJAUS- JA HALLINTAOSA/JÄRJESTELMÄ-YTE:N TOTEUTTAMINEN

Tässä luvussa esitetään pääpiirteittäin YTE:n toteuttamisstrategia (ERTMS-järjestelmän eurooppalainen käyttöönottosuunnitelma) ja täsmennetään välivaiheet, joiden kautta siirrytään asteittain nykytilanteesta sellaiseen lopulliseen tilanteeseen, jossa YTE:n noudattaminen on yleistä.

ERTMS-järjestelmän eurooppalainen käyttöönottosuunnitelma ei koske jäsenvaltion alueella olevia ratoja, jos sen rataverkko on erillinen taikka meren tai maantieteellisten olojen eristämä muusta yhteisön rataverkosta. Tämä strategia ei koske vetureita, joita käytetään ainoastaan tällaisilla radoilla.

7.1 ERTMS-ratalaitteisto

ERTMS-järjestelmän eurooppalaisen käyttöönottosuunnitelman tavoite on varmistaa, että ERTMS-laitteilla varustetuilla vetureilla, kiskobusseilla ja muulla rautatiekalustolla on käytettävissään vähitellen kasvava määrä ratoja, satamia, terminaaleja ja järjestelyratapihoja, joilla ei ERTMS-laitteiden lisäksi tarvita kansallisia laitteita.

Tässä tarkoituksessa käyttöönottosuunnitelmassa ei edellytetä olemassa olevien luokan B järjestelmien poistamista suunnitelmaan kuuluvilta radoilta. Toteuttamissuunnitelmassa mainitun päivämäärän jälkeen suunnitelmaan kuuluvien ratojen käytön ehtona ei kuitenkaan saa olla se, että ERTMS-laitteilla varustetuissa vetureissa, kiskobusseissa ja muissa rautatiekalustossa on myös luokan B järjestelmä.

Kun terminaalialueita, kuten satamia tai satamien tiettyjä ratoja ei ole varustettu luokan B järjestelmillä, näiden alueiden 'yhdistämiseen' liittyvät vaatimukset eivät välttämättä tarkoita, että nämä terminaalit tai radat olisi varustettava ERTMS-laitteilla, kunhan luokan B mukaisia laitteita ei aseteta radan käytön ehdoksi.

Radoilla, joilla on kaksi tai useampia kiskopareja, rataa pidetään varustettuna, jos kaksi kiskoparia on varustettu. Kun liikennekäytävän osuudella on useampia ratoja, vähintään yksi osuuden radoista on varustettava, ja koko liikennekäytävä katsotaan varustetuksi, kun vähintään yksi rata on varustettu koko liikennekäytävän pituudelta.

7.1.1 Liikennekäytävät

Lisäyksessä I kuvatut kuusi liikennekäytävää on varustettava ERTMS-järjestelmällä kyseisessä lisäyksessä annetun aikataulun mukaisesti (*).

7.1.2 Yhteydet Euroopan tärkeimpiin satamiin, järjestelyratapihoille, rahtiterminaaleihin ja rahdinkuljetusalueille.

Lisäyksessä II luetelluista satamista, järjestelyratapihoilta, rahtiterminaaleista ja rahdinkuljetusalueilta on luotava yhteys ainakin yhteen kuudesta lisäyksessä I luetellusta liikennekäytävästä lisäyksessä II mainittuna määräaikana ja siinä mainituilla ehdoilla.

7.1.3 EU:n rahoittamat hankkeet

Rajoittamatta 7.1.1 ja 7.1.2 kohdan soveltamista ERTMS/ETCS:n asentaminen on pakollista seuraavissa tapauksissa:

— uuden ohjaus- ja hallintakokoonpanoon kuuluvan JKV-osan asentaminen tai

— jo käytössä olevaan ohjaus- ja hallintakokoonpanoon kuuluvan JKV-osan parantaminen niin, että osajärjestelmän toiminnot tai suoritustaso muuttuvat

rautateiden infrastruktuurihankkeissa, jotka saavat rahallista tukea Euroopan aluekehitys- ja/tai koheesiorahastoista (neuvoston asetus (EY) N:o 1083/2006 (**)) ja/tai TEN-T-rahastoista (Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1692/96/EY (***)).

Kun merkinantojärjestelmiä kuitenkin uudistetaan lyhyillä (alle 150 km:n) ja epäyhtenäisillä rataosuuksilla, komissio voi myöntää poikkeuksen tähän sääntöön edellyttäen, että ERTMS-järjestelmä asennetaan ennen kuin ensimmäinen seuraavista määräajoista täyttyy:

- viisi vuotta hankkeen päättymisen jälkeen,
- ajankohta, jona rataosuus yhdistetään toiseen ERTMS-järjestelmällä varustettuun rataan.

Tässä kohdassa näistä määräajoista ensin täyttyvää kutsutaan 'nimellä myöhempi varustamisajankohta'.

Asianomaisen jäsenvaltion on lähetettävä komissiolle asiakirjakansio. Tässä kansiossa on oltava mukana taloudellinen analyysi, joka osoittaa, että ERTMS-järjestelmän ottamisella käyttöön myöhempänä varustamisajankohtana saavutetaan merkittäviä taloudellisia ja/tai teknisiä etuja verrattuna siihen, että se otettaisiin käyttöön EU:n rahoittaman hankkeen kuluessa.

Jäsenvaltio voi vedota tähän kohtaan vain, jos JKV-järjestelmän uudistamista tai parantamista koskevassa tarjouksessa on selkeästi mukana radan ERTMS-järjestelmää koskeva vaihtoehto, joko hankkeen kuluessa tai myöhempänä varustamisajankohtana.

Komissio analysoi jäsenvaltion lähettämät asiakirjat ja sen ehdottamat toimet ja ilmoittaa analyysinsä tuloksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY (****) 29 artiklassa tarkoitetulle komitealle. Jos poikkeus myönnetään, jäsenvaltion on varmistettava, että ERTMS-järjestelmä asennetaan ennen myöhempää varustamisajankohtaa.

7.1.4 Valinnaisia toimintoja edellyttävät olot

Radanvarren ohjaus- ja hallintalaitteiden ominaisuuksien ja sen toisiin osajärjestelmiin olevien liitäntöjen ominaisuuksien mukaan joidenkin ei-pakollisiksi luokiteltujen ratalaitetoimintojen käyttöönotto saattaa olla välttämätöntä, jotta kaikki olennaiset vaatimukset täyttyvät.

Kansallisten tai valinnaisten radanvarsitoimintojen toteuttaminen ei saa estää sellaisen junan pääsyä kyseiselle infrastruktuurille, joka täyttää ainoastaan veturissa olevien luokan A järjestelmien pakolliset vaatimukset. Tämä ei kuitenkaan koske seuraavia junan valinnaisia toimintoja:

- ETCS-järjestelmän tason 3 radanvarsisovellus edellyttää, että junassa on sen turvallisuutta valvova laitteisto,
- lisäajotiedolla varustettu ETCS-järjestelmän tason 1 radanvarsisovellus edellyttää, että junassa on vastaavan toiminnon mahdollistava laitteisto, jos hätäjarru voidaan turvallisuussyistä vapauttaa vasta junan ollessa täysin pysähtynyt (esim. radan vaaralliset kohdat),
- ETCS-järjestelmän edellyttäessä datan siirtoa radioitse GSM-R:n datasiirtopalvelujen on täytettävä ETCS:n datasiirtoa koskevat vaatimukset,
- KER STM:n sisältävissä veturilaitteissa on mahdollisesti toteutettava K-liitäntä.

7.1.5 Aiempien sukupolvien järjestelmät

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän YTE:n liitteessä B mainittujen aiempien sukupolvien järjestelmien ja liitäntöjen toiminnot säilytetään tämänhetkisessä tilassa lukuun ottamatta muutoksia, joita pidetään välttämättöminä näiden järjestelmien turvallisuuteen liittyvien puutteiden vähentämiseksi. Jäsenvaltioiden on annettava käyttöön ne tiedot aiempien sukupolvien järjestelmistään, joita tarvitaan sellaisten laitteiden kehittämisessä ja sertifiointissa, joilla mahdollistetaan luokan A laitteiden yhteentoimivuus näiden valtioiden aiempien sukupolvien luokan B laitteiden kanssa.

7.1.6 Ilmoitus

Jokaisen lisäyksessä I kuvatun liikennekäytävän osalta jäsenvaltioiden on joko ilmoitettava komissiolle ERTMS-järjestelmän tarkka asennusaikataulu liikennekäytävän osuudelle tai vahvistettava, että järjestelmä on jo asennettu kyseiselle osuudelle. Tiedot on ilmoitettava komissiolle viimeistään kolme vuotta ennen lisäyksessä I ilmoitettua laitteiden viimeistä asennuspäivää liikennekäytävän osuudelle.

Jäsenvaltioiden on jokaisen lisäyksessä II luetellun sataman, järjestelyratapihan, rahtiterminalin ja rahdinkuljetusalueen osalta ilmoitettava käytettävät radat, jotta varmistetaan yhteyden luominen niistä yhteen lisäyksessä I luetelluista liikennekäytävistä. Nämä tiedot on ilmoitettava komissiolle viimeistään kolme vuotta ennen lisäyksessä II mainittua päivää, ja niistä on käytävä ilmi laitteiden viimeinen asennuspäivä satamaan, järjestelyratapihalle, rahtiterminaliin tai rahdinkuljetusalueelle. Euroopan komissio voi tarvittaessa pyytää tekemään muutoksia, erityisesti varmistaa järjestelmällä varustettujen ratojen yhdenmukaisuuden rajanylityskohdissa. Jäsenvaltioiden on joko ilmoitettava komissiolle ERTMS-järjestelmän tarkka asennusaikataulu näille määrätyille radoille tai vahvistettava, että järjestelmä on jo asennettu näille määrätyille radoille. Nämä tiedot on ilmoitettava komissiolle viimeistään kolme vuotta ennen lisäyksessä II mainittua päivää, ja niistä on käytävä ilmi laitteiden viimeinen asennuspäivä satamaan, järjestelyratapihalle, rahtiterminaliin tai rahdinkuljetusalueelle.

Tarkoissa aikatauluissa on erityisesti esitettävä määräpäivä, johon mennessä rataa varten tarkoitetun laitteiston tarjouskilpailu on saatettava päätökseen, käytettävät menettelyt, joilla varmistetaan yhteentoimivuus liikennekäytävän varrella olevien naapurivaltioiden kanssa, sekä hankkeen tärkeimmät välitavoitteet. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näiden ratojen kohdalla tapahtuneesta edistymisestä kahdentoista kuukauden välein lähettämällä sille päivitetty aikataulu.

7.1.7 Viivästykset

Jos jäsenvaltio ennakoii viivästyksiä tässä päätöksessä esitetystä määräaikaista, sen on viipymättä ilmoitettava asiasta komissiolle. Sen on toimitettava komissiolle asiakirjakansio, jossa on hankkeen tekninen kuvaus ja ajantasainen suunnitelma. Asiakirjoista on myös käytävä ilmi viivästyksen syyt sekä jäsenvaltion aloittamat korjaavat toimet.

Jäsenvaltiolle voidaan myöntää enintään kolmen vuoden mittainen lisäaika, jos viivästys on aiheutunut seikoista, joihin jäsenvaltio ei kohtuudella voi vaikuttaa, kuten toimittajien virheistä tai asianmukaisen testikaluston puutteen aiheuttamista yhdenmukaistamis- ja hyväksymisprosessiin liittyvistä ongelmista. Jäsenvaltio voi vedota tähän kohtaan vain, jos seuraavat ehdot täyttyvät:

- edellä 7.1.6 kohdassa tarkoitetut ilmoitukset ovat saapuneet ajoissa ja täydellisinä,
- edellä 7.1.7 kohdan ensimmäisessä kappaleessa tarkoitettu asiakirjakansio sisältää selkeät todisteet siitä, ettei jäsenvaltio voinut vaikuttaa viivästyksen syihin,
- koordinoinnista, veturi- ja ratalaitteiden toimittajista sekä tuotteiden integroinnista ja testauksesta vastaa toimivaltainen viranomainen,
- olemassa olevien laboratorioiden palveluja on käytetty asianmukaisessa laajuudessa,
- voidaan osoittaa, että on ryhdytty asianmukaisiin toimiin lisäviivästyksien välttämiseksi.

Komissio analysoi jäsenvaltion lähettämät asiakirjat ja sen ehdottamat toimet ja ilmoittaa analyysinsä tuloksen direktiivin 2008/57/EY 29 artiklassa tarkoitetulle komitealle.

7.2 ETCS-veturilaitteisto

Tammikuun 1 päivän tammikuuta 2012 jälkeen tilatut tai 1 päivän tammikuuta 2015 jälkeen käyttöönotetut uudet veturit, kiskobussit ja muu ohjaamolla varustettu ja ilman vetoapua liikkumaan kykenevä liikkuva kalusto on varustettava ERTMS-järjestelmällä.

Tämä vaatimus ei koske uusia vaihtovetureita tai muita uusia vetureita, uusia kiskobusseja tai muuta uutta ohjaamolla varustettua liikkuva kalustoa, jos ne on suunniteltu yksinomaan kansalliseen liikenteeseen tai alueelliseen rajanylitysliikenteeseen. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin julkaista lisävaatimuksia kansallisella tasolla, erityisesti seuraavissa tarkoituksissa:

- ERTMS-laitteilla varustettujen veturien pääsyn rajoittamiseksi ERTMS-laitteilla varustetuille radoille, jotta olemassa olevat kansalliset järjestelmät voidaan poistaa käytöstä,
- sen vaatimiseksi, että uudet vaihtoveturit ja/tai muu uusi ohjaamolla varustettu liikkuva kalusto, myös yksinomaan kansalliseen liikenteeseen tai alueelliseen rajanylitysliikenteeseen suunniteltu, varustetaan ERTMS-laitteilla.

7.3 Erityisesti GSM-R:n käyttöönottoa koskevat säännöt

Näitä sääntöjä sovelletaan 7.1 ja 7.2 kohdassa esitettyjen sääntöjen lisäksi.

7.3.1 Radanvarsikokoonpanot

GSM-R:n asentaminen on pakollista seuraavissa tapauksissa:

- uuden ohjaus- ja hallintakokoonpanoon kuuluvan radio-osan asentaminen,
- jo käytössä olevaan ohjaus- ja hallintakokoonpanoon kuuluvan radio-osan parantaminen niin, että osajärjestelmän toiminnot tai suoritustaso muuttuvat.

7.3.2 Junakokoonpanot

GSM-R on asennettava liikkuvaan kalustoon, joka on tarkoitettu käyttöön radalla, johon sisältyy vähintään luokan A liitännöillä varustettu rataosuus (vaikka nämä olisikin liitetty luokan B järjestelmään) seuraavissa tapauksissa:

- uuden ohjaus- ja hallintakokoonpanoon kuuluvan radio-osan asentaminen,
- jo käytössä olevaan ohjaus- ja hallintakokoonpanoon kuuluvan radio-osan parantaminen niin, että osajärjestelmän toiminnot tai suoritustaso muuttuvat.

7.3.3 Aiempien sukupolvien järjestelmät

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän YTE:n liitteessä B mainittujen aiempien sukupolvien järjestelmien ja liitäntöjen toiminnot säilytetään tämänhetkisessä tilassa lukuun ottamatta muutoksia, joita pidetään välttämättöminä näiden järjestelmien turvallisuuteen liittyvien puutteiden vähentämiseksi. Jäsenvaltioiden on annettava käyttöön ne tiedot aiempien sukupolvien järjestelmistään, joita tarvitaan sellaisten laitteiden kehittämisessä ja sertifiointissa, joilla mahdollistetaan luokan A laitteiden yhteentoimivuus näiden valtioiden aiempien sukupolvien luokan B laitteiden kanssa.

(*) Lisäyksessä I mainitaan viimeinen päivämäärä laitteiden osalta, kun tarkoituksena on rakentaa yhdenmukainen ERTMS-verkko vähitellen. Useissa tapauksissa saattaa olla olemassa vapaaehtoisia sopimuksia, joissa varustamiselle asetetaan aikaisempia määräaikoja.

(**) EUVL L 210, 31.7.2006, s. 25.

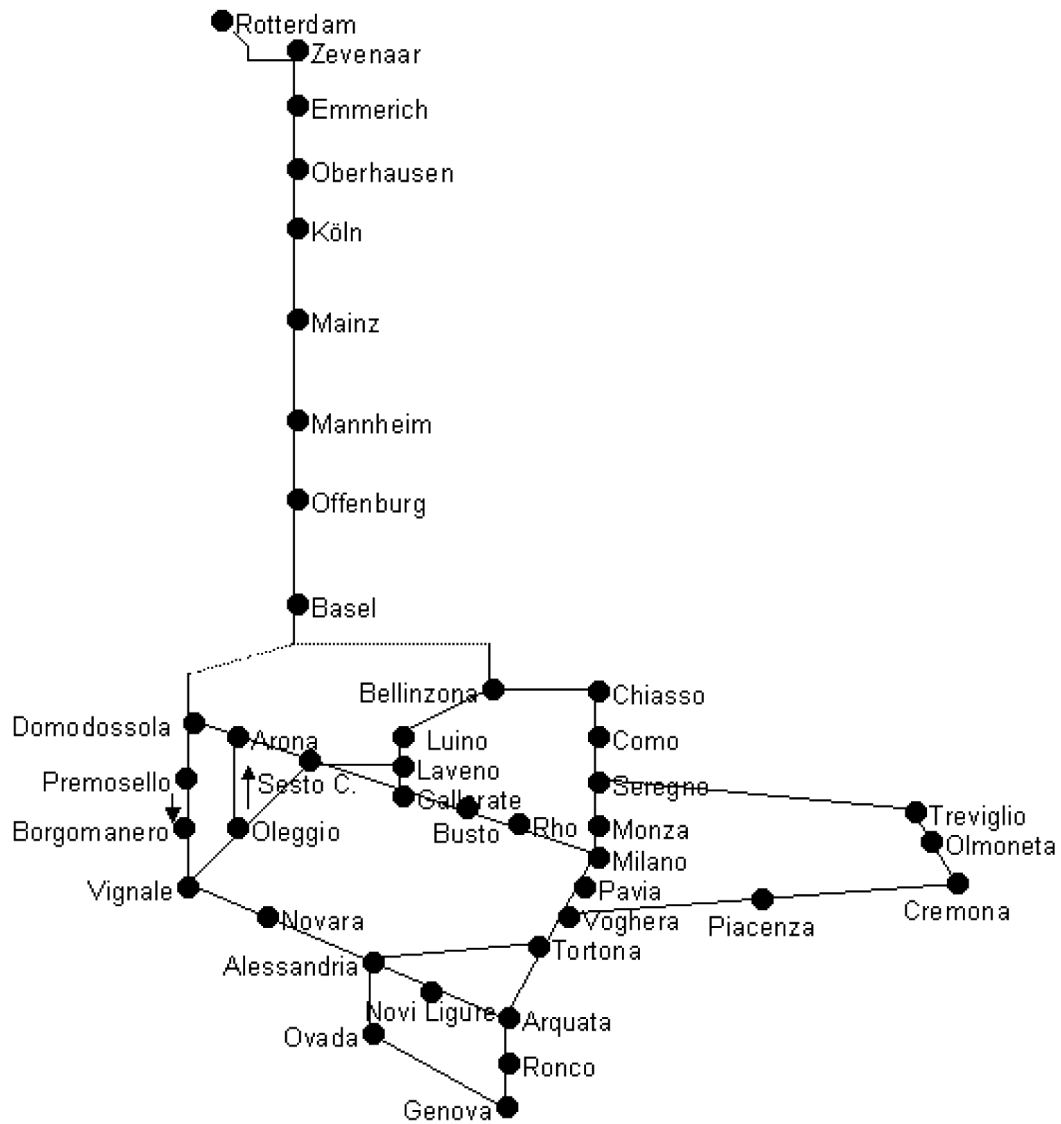
(***) EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1.

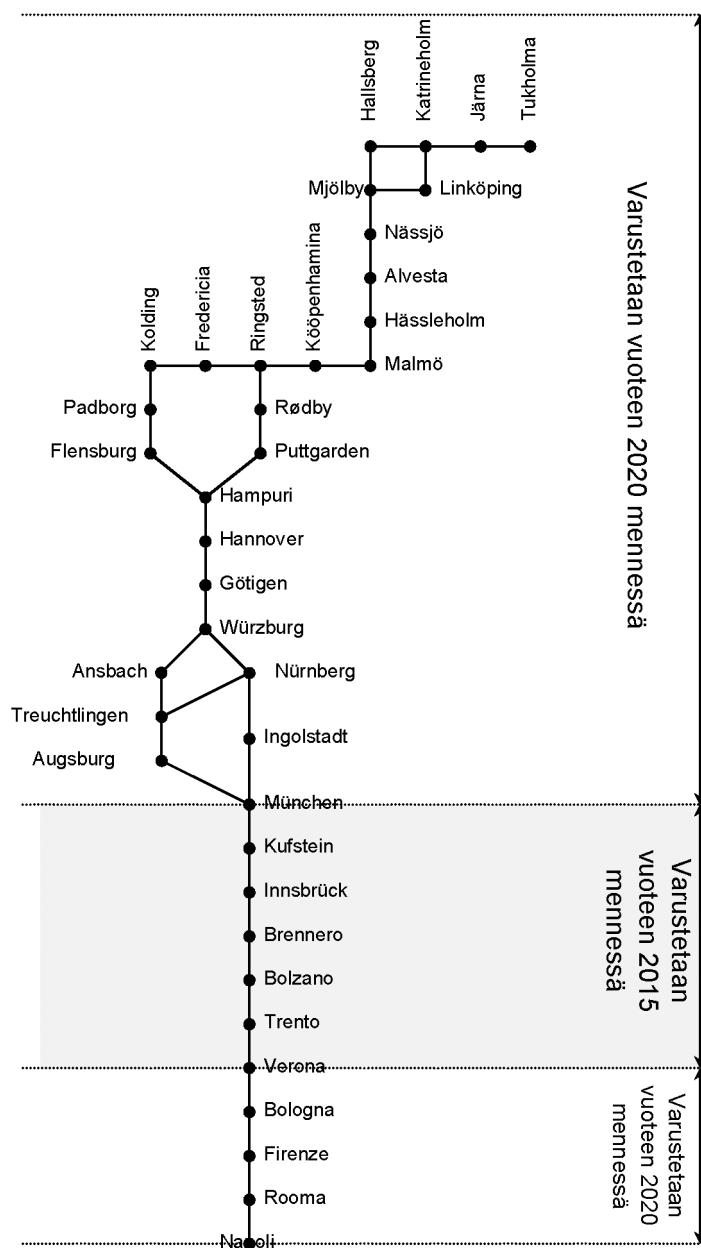
(****) EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

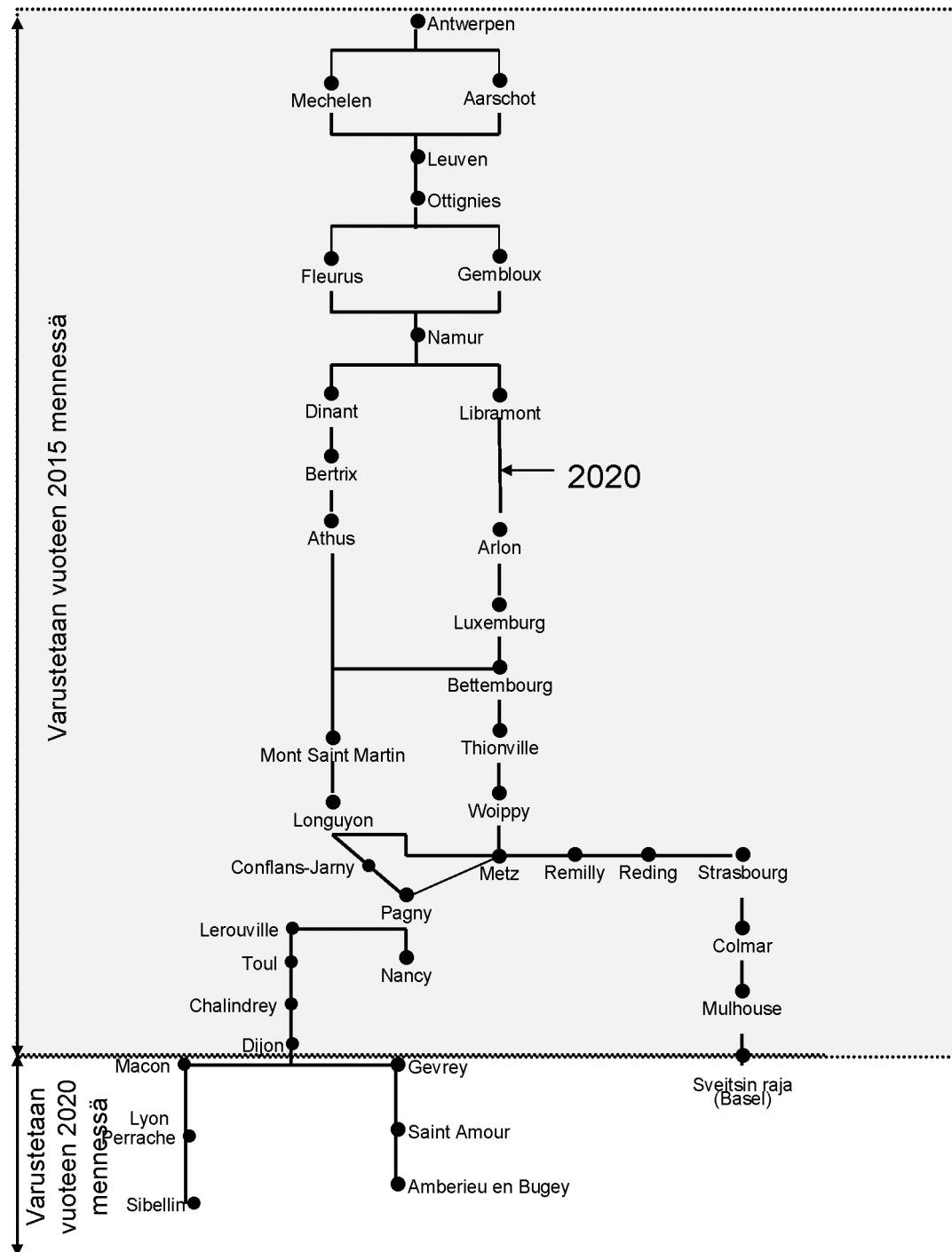
Lisäys I

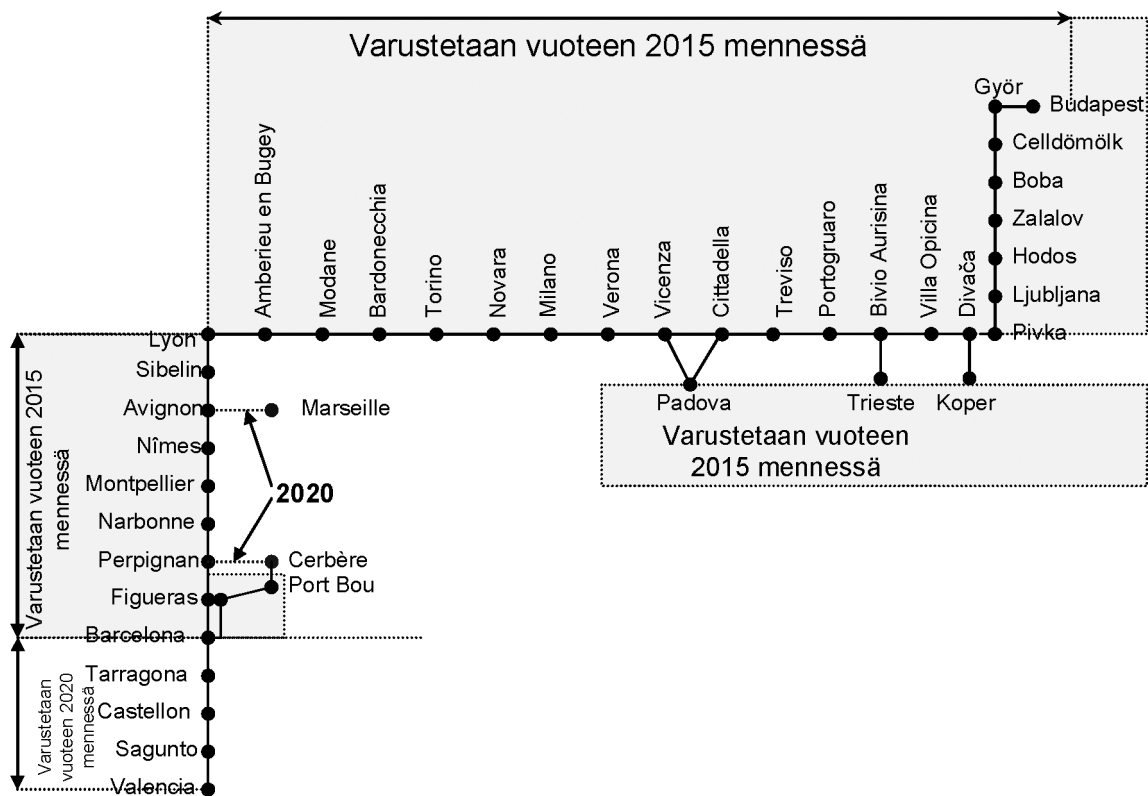
Radat, joista liikennekäytävät muodostuvat

Liikennekäytävä A – varustetaan vuoteen 2015 mennessä

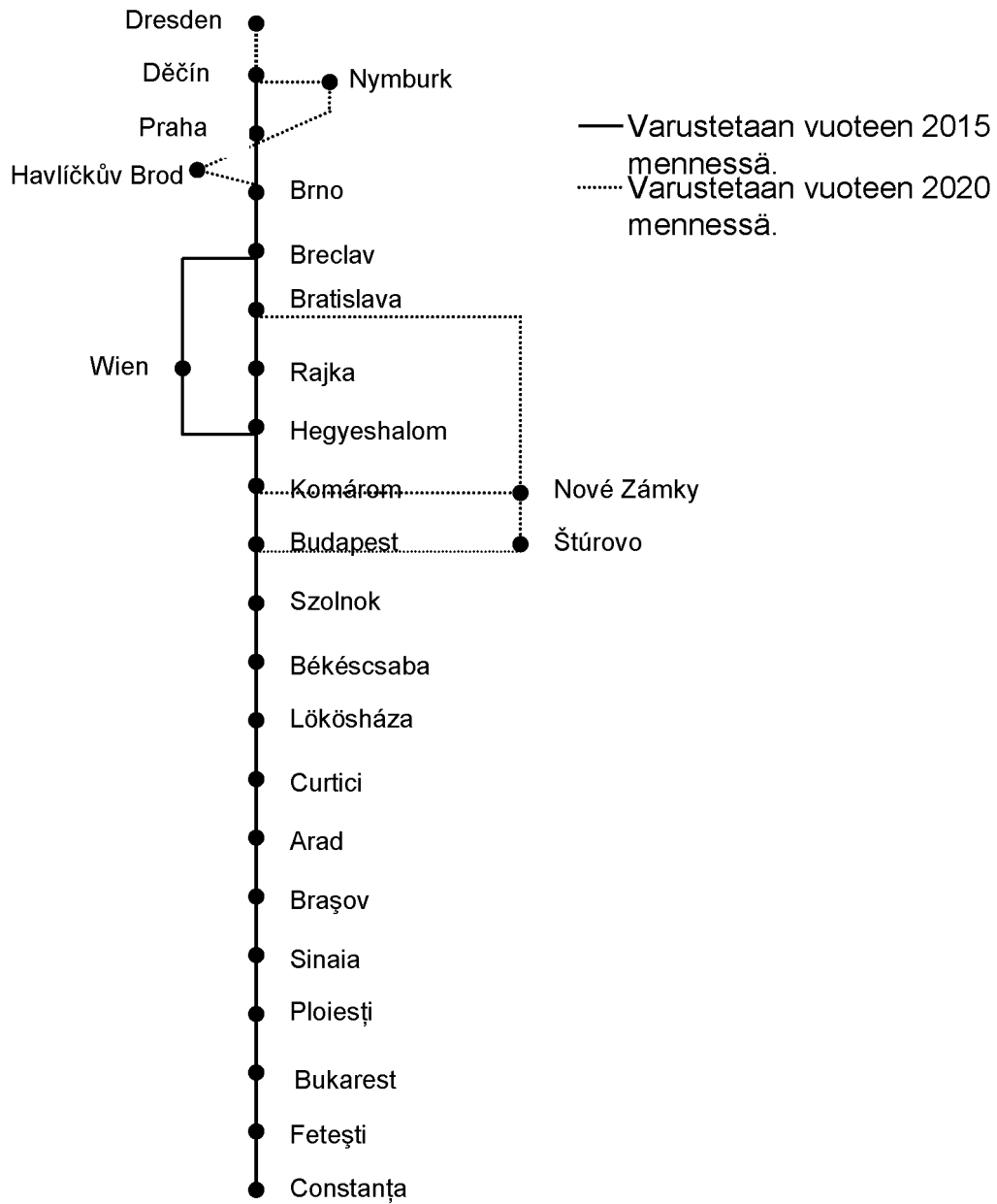


Liikennekäytävä B ⁽¹⁾

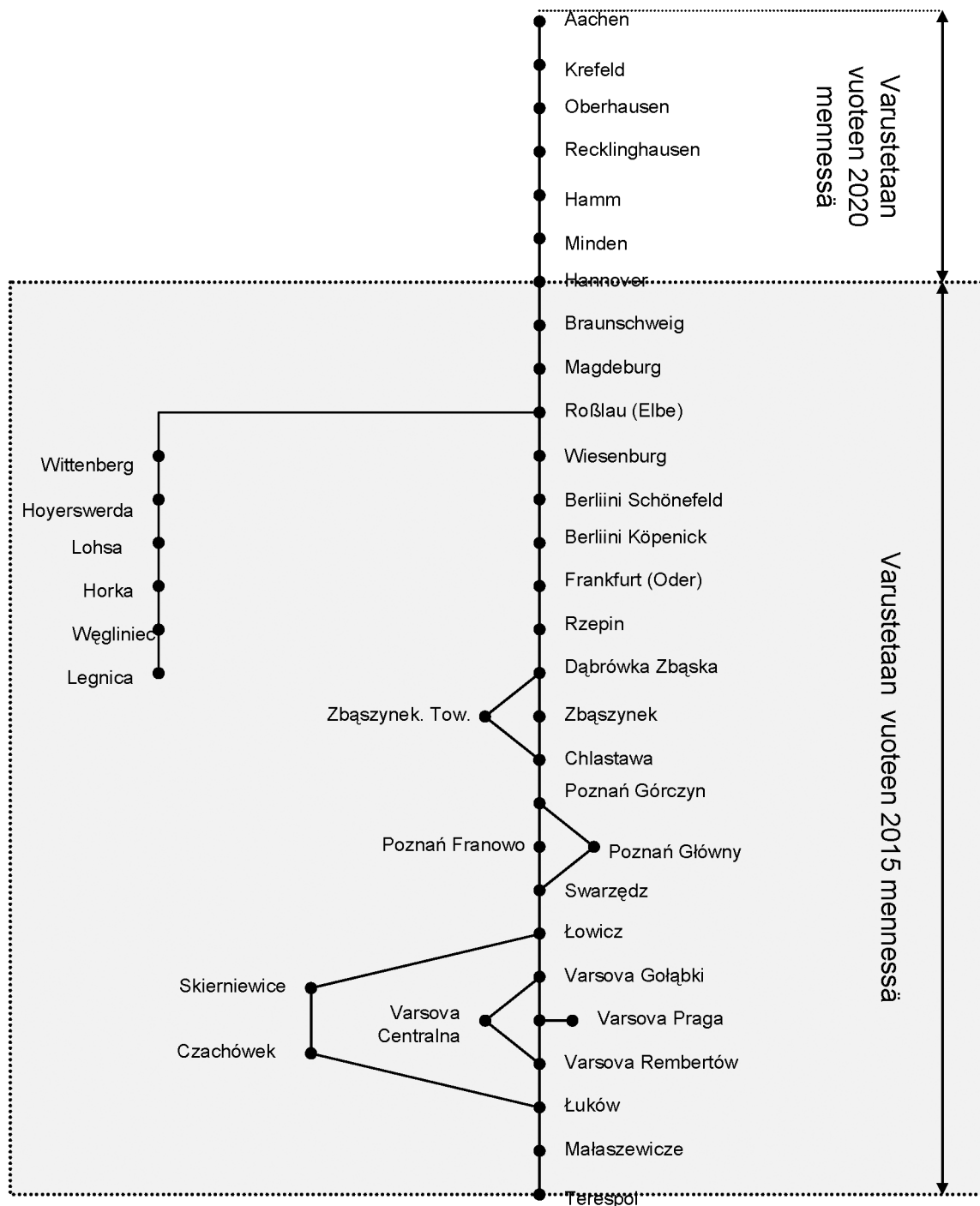
Liikennekäytävä C ⁽²⁾

Liikennekäytävä D ⁽³⁾

Liikennekäytävä E



Liikennekäytävä F



⁽¹⁾ Rajoittamatta Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää koskevan lainsäädännön soveltamista voidaan suurinopeusrataosuuksien läpi luoda yhteyksiä edellyttäen, että tavarajunille osoitetaan reitit. Vuoteen 2020 mennessä luodaan ainakin yksi ERTMS-laitteilla varustettu yhteys Tanskan ja Saksan välille (Flensburg–Hampuri tai Rødby–Puttgarden), muttei välttämättä kahta. Brennerin tunneli varustetaan ERTMS-laitteilla, kun infrastruktuurityöt on saatu valmiiksi (tavoitteena vuosi 2020).

⁽²⁾ Nancyn ja Redingin välinen yhteys valmistuu vuoteen 2020 mennessä.

⁽³⁾ Kaksi uutta haaraa varustetaan vuoteen 2020 mennessä: Montmélián–Grenoble–Valence ja Lyon–Valence–Arles–Miramas (Rhônen vasemmalla puolella).

Lisäys II

Euroopan tärkeimmät satamat, järjestelyratapihat, rahtiterminaalit ja rahdinkuljetusalueet ⁽¹⁾

Maa	Rahdinkuljetusalue	Pvm.	Huomautus
Belgia	Antwerpen	31.12.2015	Yhteys myös Rotterdamiin valmistuu vuoteen 2020 mennessä.
	Gent	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulgaria	Burgas	31.12.2020	Yhteys liikennekäytävään E tarkoittaa rataosuuksien Bourgas–Sofia ja Sofia–Vidin–Calafat varustamista sekä osuuden Calafat–Curtici varustamista Romaniassa (PP22).
Tšekki	Praha	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Tanska	Taulov	31.12.2020	Yhteyden luominen tähän terminaaliin tarkoittaa, että Flensburgin ja Padborgin välinen rata on valittu ERTMS-laitteilla varustetuksi yhteydeksi – ks. liitteessä olevan lisäyksen I alaviite 1.
Saksa	Dresden ⁽¹⁾	31.12.2020	Suora yhteys liikennekäytävien E ja F (Dresdenistä Hannoveriin) välille on myös varmistettava vuoteen 2020 mennessä.
	Lyypekki	31.12.2020	
	Duisburg	31.12.2015	
	Hampuri ⁽²⁾	31.12.2020	
	Köln	31.12.2015	
	München	31.12.2015	
	Hannover	31.12.2015	
	Rostock	31.12.2015	
	Ludwigshafen/ Mannheim	31.12.2015	
	Nürnberg	31.12.2020	
Kreikka	Pireás	31.12.2020	Yhteys liikennekäytävään E tarkoittaa rataosuuden Kulata–Sofia varustamista Bulgariassa.
Espanja	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Kolme yhteyttä vaaditaan. Yhteys Pariisiin Hendayen kautta, yhteys Pamplonasta Madridiin ja yhteys Pamplonasta liikennekäytävään D Zaragozan kautta.
	Zaragoza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	

Maa	Rahdinkuljetusalue	Pvm.	Huomautus
Ranska	Marseille	31.12.2020	
	Perpignan	31.12.2015	
	Avignon	31.12.2015	
	Lyon	31.12.2015	
	Le Havre	31.12.2020	
	Lille	31.12.2020	
	Dunkerque	31.12.2020	
	Pariisi	31.12.2020	Seuraavat yhteydet vuoteen 2020 mennessä: i) Hendaye ii) Kanaalin tunneli iii) Dijon iv) Metz Epernayn ja Châlons-en-Champagnen kautta.
Italia	La Spezia	31.12.2020	
	Genova	31.12.2015	
	Gioia Tauro	31.12.2020	
	Verona	31.12.2015	
	Milano	31.12.2015	
	Taranto	31.12.2020	
	Bari	31.12.2020	
	Padova	31.12.2015	
	Trieste	31.12.2015	
	Novara	31.12.2015	
	Bologna	31.12.2020	
	Rooma	31.12.2020	
Luxemburg	Bettembourg	31.12.2015	
Unkari	Budapest	31.12.2015	
Alankomaat	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	Myös yhteys Antwerpeniin vuoteen 2020 mennessä.
Itävalta	Graz	31.12.2020	
	Wien	31.12.2020	
Puola	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	Rata Wrocław–Legnica on varustettava vuoteen 2020 mennessä, jotta varmistetaan suora yhteys Saksan rajalle (Gorlitz).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	
	Varsova	31.12.2015	
Portugali	Sines	31.12.2020	
	Lissabon	31.12.2020	
Romania	Constanța	31.12.2015	

Maa	Rahdinkuljetusalue	Pvm.	Huomautus
Slovenia	Koper	31.12.2015	
	Ljubljana	31.12.2015	
Slovakia	Bratislava	31.12.2015	
Yhdistynyt kuningaskunta	Bristol	Tähän terminaaliin luodaan yhteys, kun liikennekäytävää C jatketaan Kanaalin tunneliin saakka.	

(¹) Saksa tekee parhaansa varustaakseen liikennekäytävän E rataosuuden Dresdenistä Tšekin rajalle jo aikaisemmin.

(²) Saksa varmistaa, että ratayhteys Hampuriin on varustettu, mutta sataman alue saattaa olla vain osittain varustettu vuoteen 2020 mennessä.

(¹) Saksa tekee parhaansa varustaakseen liikennekäytävän E rataosuuden Dresdenistä Tšekin rajalle jo aikaisemmin.”