

KOMMISJONSVEDTAK

2015/EØS/10/46

av 22. juli 2009

om endring av vedtak 2006/679/EF når det gjelder gjennomføringen av den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevrne med hensyn til delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog

[meddelt under nummer K(2009) 5607]

(2009/561/EF)(*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESSKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkevrnen på Fellesskapets jernbanesystem⁽¹⁾, særlig artikkel 6 nr. 1,

under henvisning til anbefalingen fra Det europeiske jernbanebyrå om den europeiske gjennomføringsplanen (ERA-REC-02-2009-ERTMS) av 23. februar 2009, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Hver tekniske spesifikasjon for samtrafikkevrne (TSI) bør angi strategien for gjennomføring av TSI-ene og hvilke trinn som må gjennomføres for å gjennomføre en gradvis overgang fra den nåværende til den endelige situasjonen, der overholdelse av TSI-ene skal være normen.
- 2) I kommisjonsvedtak 2006/679/EF av 28. mars 2006 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevrne med hensyn til delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog⁽²⁾ fastsettes TSI-en for delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog.
- 3) I samsvar med artikkel 3 i vedtak 2006/679/EF har medlemsstatene utarbeidet en nasjonal gjennomføringsplan for TSI-en «styring, kontroll og signal» og har oversendt denne gjennomføringsplanen til Kommisjonen.

- 4) På grunnlag av disse nasjonale planene skal det utarbeides en hovedplan for EU i henhold til prinsippene fastsatt i kapittel 7 i vedlegget til vedtak 2006/679/EF.
- 5) Kapittel 7 i vedlegget til vedtak 2006/679/EF fastsetter at hovedplanen for EU skal tilføyes til TSI-en gjennom en revisjonsframgangsmåte og kalles den europeiske gjennomføringsplanen.
- 6) I direktiv 2008/57/EF angis det at TSI-er kan utgjøre den nødvendige rammen for å avgjøre om det foreliggende delsystemet må godkjennes på nytt samt hvilke frister som gjelder.
- 7) Strategien for gjennomføring av TSI-en «styring, kontroll og signal» bør ikke bare baseres på at delsystemene er i samsvar med TSI-en på det tidspunkt de settes i drift, ajourføres eller fornyes, men bør også baseres på en samordnet gjennomføring langs felleseuropeiske korridorer mellom de viktigste europeiske godstransportområdene. Ettersom samtrafikkevrne bare kan oppnås dersom korridorene er fullt utstyrt, bør egnede frister for fornyelse eller ajourføring av delsystemet fastsettes innenfor rammen av en europeisk gjennomføringsplan.
- 8) Medlemsstatene bør treffe alle nødvendige tiltak for å gjøre tilgjengelig en ekstern særskilt overføringsenhet for sine nedarvede systemer av klasse B oppført i vedlegg B til TSI-en.
- 9) Prosjekter som gjelder ERTMS (the European Rail Traffic Management System) kan generelt, og særlig når det gjelder jernbanelinjer som omfattes av den europeiske gjennomføringsplanen, motta fellesskapsstøtte gjennom TEN-T-programmet eller andre fellesskapsfinansierte støtteprogrammer.
- 10) Tilstrekkelig økonomisk støtte er avgjørende for å sikre gjennomføringen av ERTMS i samsvar med virkeområdet og fristene som er fastsatt i den europeiske gjennomføringsplanen. Planen kan derfor tilpasses for å ta hensyn til tilgjengelige midler.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 194 av 25.7.2009, s. 60, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 12/2010 av 29. januar 2010 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 19 av 22.4.2010, s. 23.

(1) EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

(2) EUT L 284 av 16.10.2006, s. 1.

- 11) Leverandørene av ERTMS-utstyr om bord har bekreftet at de vil kunne levere utstyr om bord som er i samsvar med den nye standarden (kjent som basisversjon 3) senest i 2015. Internasjonale lokomotiver som leveres fra og med den datoen, bør derfor som hovedregel være utstyrt med ERTMS.
- 12) Vedtak 2006/679/EF bør derfor endres.
- 13) Tiltakene fastsatt i dette vedtak er i samsvar med uttalelse fra komiteen for jernbanesikkerhet og samtrafikk nedsatt i samsvar med artikkel 29 i direktiv 2008/57/EF —

GJORT DETTE VEDTAK:

Artikkel 1

I vedlegget til vedtak nr. 2006/679/EF gjøres følgende endringer:

1. Avsnitt 7.1, 7.2 og 7.3 erstattes med teksten i vedlegget til dette vedtak.
2. I avsnitt 7.4.2.3 erstattes henvisningen til avsnitt 7.2.2.5 med en henvisning til avsnitt 7.2.

Artikkel 2

Innen 31. desember 2015 skal Kommisjonen evaluere gjennomføringen av den europeiske gjennomføringsplanen, og med utgangspunkt i en analyse av utviklingen i gjennomføringen fram til 2015, tilgjengeligheten av utstyr som er i samsvar med den nye standarden (basisversjon 3), og kildene og finansieringen som er tilgjengelig for å støtte gjennomføringen av ERTMS, avgjøre om det er nødvendig å endre dette vedtak, særlig med hensyn til jernbanelinjene som skal være utstyrt innen 2020. Medlemsstatene skal delta i denne analysen.

Artikkel 3

Dette vedtak får anvendelse fra 1. september 2009.

Artikkel 4

Dette vedtak er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 22. juli 2009.

For Kommisjonen

Antonio TAJANI

Visepresident

VEDLEGG

Avsnitt 7.1, 7.2 og 7.3 i vedlegget til vedtak 2006/679/EF erstattes med følgende:

«7. GJENNOMFØRING AV TSI-EN FOR DELSYSTEMET «STYRING OG KONTROLL»

I dette kapitlet gjennomgås strategien for den europeiske gjennomføringsplanen av TSI for ERTMS og for de trinnene som skal fullføres for å gjennomføre en gradvis overgang fra den nåværende til den endelige situasjonen, der overholdelse av TSI-ene skal være normen.

Den europeiske gjennomføringsplanen for ERTMS får ikke anvendelse på jernbanelinjer på en medlemsstats territorium dersom medlemsstatens jernbanenett er atskilt eller isolert fra resten av Fellesskapets jernbanenett på grunn av havet eller som følge av særlige geografiske forhold. Denne strategien får ikke anvendelse på lokomotiver som utelukkende kjører på slike jernbanelinjer.

7.1. **ERTMS-funksjoner langs sporet**

Formålet med den europeiske gjennomføringsplanen for ERTMS er å sikre at lokomotiver, motorvogner og annet rullende materiell utstyrt med ERTMS gradvis kan få adgang til flere jernbanelinjer, havner, terminaler og rangerstasjoner uten å behøve nasjonalt utstyr i tillegg til ERTMS.

Gjennomføringsplanen krever for dette formål ikke at eksisterende klasse B-systemer fjernes fra jernbanelinjene som omfattes av planen. Innen datoen fastsatt i gjennomføringsplanen skal imidlertid utstyr med et klasse B-system ikke være et vilkår for å få adgang til jernbanelinjene som omfattes av gjennomføringsplanen for lokomotiver, motorvogner og annet rullende materiell utstyrt med ERTMS.

Når terminalområder som f.eks. havner eller særskilte jernbanelinjer i en havn, ikke er utstyrt med et klasse B-system, innebærer kravet knyttet til disse terminalområdenes «forbindelse» ikke nødvendigvis at disse terminalene eller jernbanelinjene må utstyres med ERTMS, så lenge utstyr med et klasse B-system ikke kreves som et vilkår for å få adgang til jernbanelinjene.

For jernbanelinjer som består av et dobbeltspor eller mer, anses jernbanelinjen som utstyrt når et dobbeltspor er blitt utstyrt. Når det er flere enn én jernbanelinje i en korridorstrekning, skal minst én jernbanelinje være utstyrt på strekningen, og hele korridoren anses som utstyrt når minst én jernbanelinje er blitt utstyrt langs hele korridoren.

7.1.1. **Korridorer**

De seks korridorene som beskrives i tillegg I, skal utstyres med ERTMS i samsvar med tidsplanen som angis i tillegget(*).

7.1.2. **Forbindelse til de viktigste europeiske havnene, rangerstasjonene, godsterminalene og godstransportområdene**

Havnene, rangerstasjonene, godsterminalene og godstransportområdene som er oppført i tillegg II, skal være knyttet til minst én av de seks korridorene angitt i tillegg I på den dato og de vilkår som er angitt i vedlegg II.

7.1.3. **EU-finansierte prosjekter**

Med forbehold for avsnitt 7.1.1 og 7.1.2 er montering av ERTMS/ETCS obligatorisk i følgende tilfeller:

- ved nye installasjoner av delen for togkontroll i utstyr for styring, kontroll og signal,
- ved oppgradering av delen for togkontroll i utstyr for styring, kontroll og signal som allerede er i drift, og som medfører endringer i delsystemets funksjoner eller yteevne,

for infrastrukturprosjekter for jernbanen som mottar økonomisk støtte fra europeiske fond for regionalutvikling og/eller utjevningfond (rådsforordning (EF) nr. 1083/2006(**) og/eller TEN-T-fond (europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1692/96/EF(***)).

Dersom signalsystemet fornyes på korte (mindre enn 150 km) og atskilte strekninger på en jernbanelinje, kan Kommisjonen innvilge unntak fra denne regelen, forutsatt at ERTMS installeres før den tidligste av følgende to datoer:

- 5 år etter at prosjektet avsluttes,
- på det tidspunkt delstrekningen koples sammen med en annen jernbanelinje med ERTMS-utstyr.

I dette avsnitt kalles den tidligste av disse to datoene «siste frist for installering av utstyr».

Den berørte medlemsstat skal oversende Kommisjonen en saksmappe. Denne saksmappen skal inneholde en økonomisk analyse som viser at det gir en betydelig økonomisk og/eller teknisk fordel å sette ERTMS i drift på siste frist for installering av utstyr i stedet for i forbindelse med gjennomføringen av det EU-finansierte prosjektet.

En medlemsstat kan påberope seg en slik klausul bare dersom anbudet knyttet til fornyelsen eller oppgraderingen av togkontrollsystemet inneholder en klar mulighet til å velge ERTMS-utstyr for jernbanelinjen, enten i forbindelse med gjennomføringen av prosjektet eller ved siste frist for installering av utstyret.

Kommisjonen skal analysere den oversendte saksmappen og tiltakene som foreslås av medlemsstaten, og skal underrette komiteen nevnt i artikkel 29 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF(****) om resultatene av analysen. Når et unntak innvilges, skal medlemsstaten sikre at ERTMS installeres før siste frist for installering av utstyret.

7.1.4. Forhold som forutsetter valgfrie funksjoner

I henhold til egenskapene til styrings- og kontrollutstyr montert langs sporet og deres grensesnitt mot andre delsystemer, kan det vise seg nødvendig å gjennomføre noen funksjoner langs sporet som ikke er klassifisert som obligatoriske i visse anvendelser, for å sikre at de grunnleggende kravene overholdes.

Gjennomføringen av nasjonale eller valgfrie funksjoner langs sporet skal ikke hindre tog som bare oppfyller de obligatoriske kravene til et system om bord av klasse A, i å trafikkere på nevnte infrastruktur, med unntak for det som kreves for følgende valgfrie funksjoner om bord:

- anvendelse av utstyr montert langs sporet for ETCS-nivå 3 som krever siste-vogn-kontroll om bord,
- anvendelse av utstyr montert langs sporet for ETCS nivå 1 med in-fill-funksjonalitet om bord dersom aktiverings hastigheten er satt til null av sikkerhetsmessige årsaker (f.eks. beskyttelse av farlige punkter),
- når ETCS krever dataoverføring via radio, skal dataoverføringstjenestene for GSM-R oppfylle kravene til ETCS-dataoverføring,
- ved bruk av utstyr montert om bord som inneholder en KER STM, kan det være nødvendig å gjennomføre K-grensesnitt.

7.1.5. Nedarvede systemer

Medlemsstatene skal sikre at funksjonaliteten til nedarvede systemer som angis i vedlegg B til TSI-en, og deres grensesnitt, bevarer sine funksjoner i samme omfang som det er spesifisert for nå, med unntak fra de endringene som anses som nødvendige for å redusere de svakhetene ved disse systemene som har med sikkerhet å gjøre. Medlemsstatene skal stille til rådighet nødvendige opplysninger om sine nedarvede systemer som kreves for å utvikle og sertifisere utstyr som tillater samtrafikkevne mellom utstyr av klasse A og medlemsstatenes nedarvede utstyr av klasse B.

7.1.6. Melding

For hver korridorstrekning som beskrives i tillegg I, skal medlemsstatene enten oversende Kommisjonen en detaljert tidsplan som viser når korridorstrekningen skal være utstyrt med ERTMS, eller bekrefte at korridorstrekningen allerede har fått slikt utstyr. Opplysningene skal oversendes Kommisjonen senest tre år før den siste fristen for installering av utstyr for korridorstrekningen som er angitt i tillegg I.

For hver havn, rangerstasjon, godsterminal eller hvert godstransportområde oppført i tillegg II, skal medlemsstatene opplyse om de særskilte jernbanelinjene som skal brukes for å sikre forbindelsen til en av korridorene oppført i tillegg I. Disse opplysningene skal oversendes Kommisjonen senest tre år før fristen angitt i tillegg II, og skal angi siste frist for installering av utstyr for denne havnen, rangerstasjonen, godsterminalen eller dette godstransportområdet. Kommisjonen for de europeiske fellesskap kan ved behov kreve tilpasninger, særlig for å sikre forbindelsen mellom utstyrte jernbanelinjer ved grensene. Medlemsstatene skal enten oversende Kommisjonen en detaljert tidsplan som viser når disse særskilte jernbanelinjene skal være utstyrt med ERTMS, eller bekrefte at disse særskilte jernbanelinjene allerede er utstyrt med ERTMS. Disse opplysningene skal oversendes Kommisjonen senest tre år etter datoen som er angitt i tillegg II, og skal angi siste frist for installering av utstyr for denne havnen, rangerstasjonen, godsterminalen eller dette godstransportområdet.

De detaljerte tidsplanene skal særlig angi på hvilken dato anbudskontrakten for utstyret til jernbanelinjen vil bli inngått, hvilke framgangsmåter som anvendes for å sikre samtrafikkevne med hensyn til nabolandene i korridoren samt de viktigste milepælene for prosjektet. Medlemsstatene skal hver tolvte måned underrette Kommisjonen om utviklingen i gjennomføringen på disse jernbanelinjene, i form av en ajourført tidsplan.

7.1.7. Forsinkelser

Når en medlemsstat har rimelig grunn til å vente forsinkelser med hensyn til fristene fastsatt i dette vedtak, skal den umiddelbart underrette Kommisjonen. Den skal oversende Kommisjonen en saksmappe som inneholder en teknisk beskrivelse av prosjektet og en ajourført plan. Saksmappen skal også forklare grunnene til forsinkelsen og skal angi hvilke korrigerende tiltak medlemsstaten har truffet.

En ytterligere forsinkelse på høyst tre år kan innvilges for en medlemsstat når grunnene til forsinkelsen ligger utenfor medlemsstatens kontroll, for eksempel leverandørvikt eller problemer med hensyn til harmoniseringen og godkjenningsprosessen på grunn av mangel på egnede prøvekjøretøyer. En slik klausul kan påberopes av en medlemsstat bare dersom følgende vilkår er oppfylt:

- meldingene nevnt i avsnitt 7.1.6 ble mottatt i tide og var uttømmende,
- saksmappen nevnt i avsnitt 7.1.7 første ledd inneholder klar dokumentasjon på at grunnene til forsinkelsen lå utenfor medlemsstatens kontroll,
- en vedkommende myndighet har ansvar for samordningen mellom leverandører av utstyr til bruk om bord og langs sporet, samt for integrering og prøving av produktene,
- eksisterende laboratorier er brukt på egnede måte,
- det er dokumentert at egnede tiltak er iverksatt for å gjøre en ytterligere forsinkelse minst mulig.

Komisjonen skal analysere den oversendte saksmappen og tiltakene som foreslås av medlemsstaten, og skal underrette komiteen nevnt i artikkel 29 i direktiv 2008/57/EF om resultatene av analysen.

7.2. *ETCS-funksjoner om bord*

Nye lokomotiver, nye motorvogner og andre nye jernbanevogner med førerhus som kan kjøre uten trekkraft, som bestilles etter 1. januar 2012 eller settes i drift etter 1. januar 2015, skal være utstyrt med ERTMS.

Dette kravet gjelder ikke nye skiftelokomotiver og andre nye lokomotiver, nye motorvogner og andre nye jernbanevogner som er utstyrt med et førerhus, dersom de er utformet utelukkende for nasjonal trafikk eller regional grensekryssende trafikk. Medlemsstatene kan imidlertid innføre ytterligere krav på nasjonalt plan, særlig med sikte på å:

- begrense adgangen til ERTMS-utstyrte jernbanelinjer til lokomotiver med ERTMS-utstyr, slik at eksisterende nasjonale systemer kan utvikles,
- kreve at nye skiftelokomotiver og/eller andre nye jernbanevogner som er utstyrt med et førerhus, selv om de er utformet utelukkende for nasjonal trafikk eller regional grensekryssende trafikk, utstyres med ERTMS.

7.3. *GSM-R* — *Særlige gjennomføringsregler*

Disse reglene får anvendelse i tillegg til reglene fastsatt i avsnitt 7.1 og 7.2.

7.3.1. **Anlegg montert langs sporet**

Det er obligatorisk med installasjon av GSM-R-system i følgende tilfeller:

- med hensyn til nye installasjoner av radiodelen i utstyr for styring, kontroll og signal,
- med hensyn til oppgradering av radiodelen i utstyr for styring, kontroll og signal som allerede er i drift, og som medfører endringer i delsystemets funksjoner eller yteevne.

7.3.2. **Anlegg montert om bord**

Det er obligatorisk å installere GSM-R-system i rullende materiell som skal brukes på en linje som omfatter minst ett sporfelt som er utstyrt med grensesnitt av klasse A (selv om det overlapper et system av klasse B) i følgende tilfeller:

- med hensyn til nye installasjoner av radiodelen i utstyr for styring, kontroll og signal,
- med hensyn til oppgradering av radiodelen i utstyr for styring, kontroll og signal som allerede er i drift, og som medfører endringer i delsystemets funksjoner eller yteevne.

7.3.3. **Nedarvede systemer**

Medlemsstatene skal sikre at funksjonaliteten til nedarvede systemer som angis i vedlegg B til TSI-en, og deres grensesnitt, bevarer sine funksjoner i samme omfang som det er spesifisert for nå, med unntak for de endringene som anses som nødvendige for å redusere de svakhetene ved disse systemene som har med sikkerhet å gjøre. Medlemsstatene skal stille til rådighet nødvendige opplysninger om sine nedarvede systemer som kreves for å utvikle og sertifisere utstyr som tillater samtrafikkevne mellom utstyr av klasse A og medlemsstatenes nedarvede utstyr av klasse B.

(*) Tillegg I angir siste dato for installering av utstyr, med sikte på en trinnsvis oppbygging av et sammenhengende ERTMS-nett.

(**) EUT L 210 av 31.7.2006, s. 25.

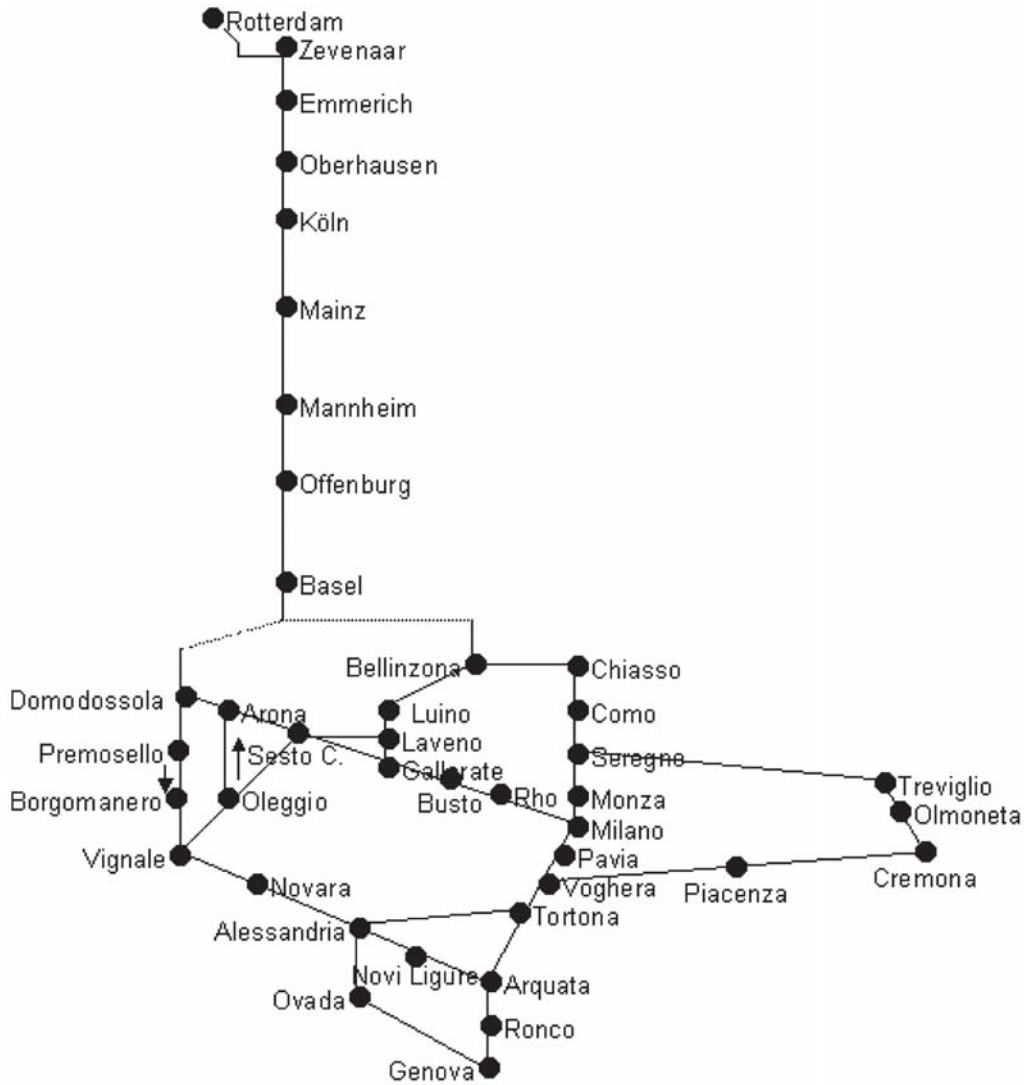
(***) EFT L 228 av 9.9.1996, s. 1.

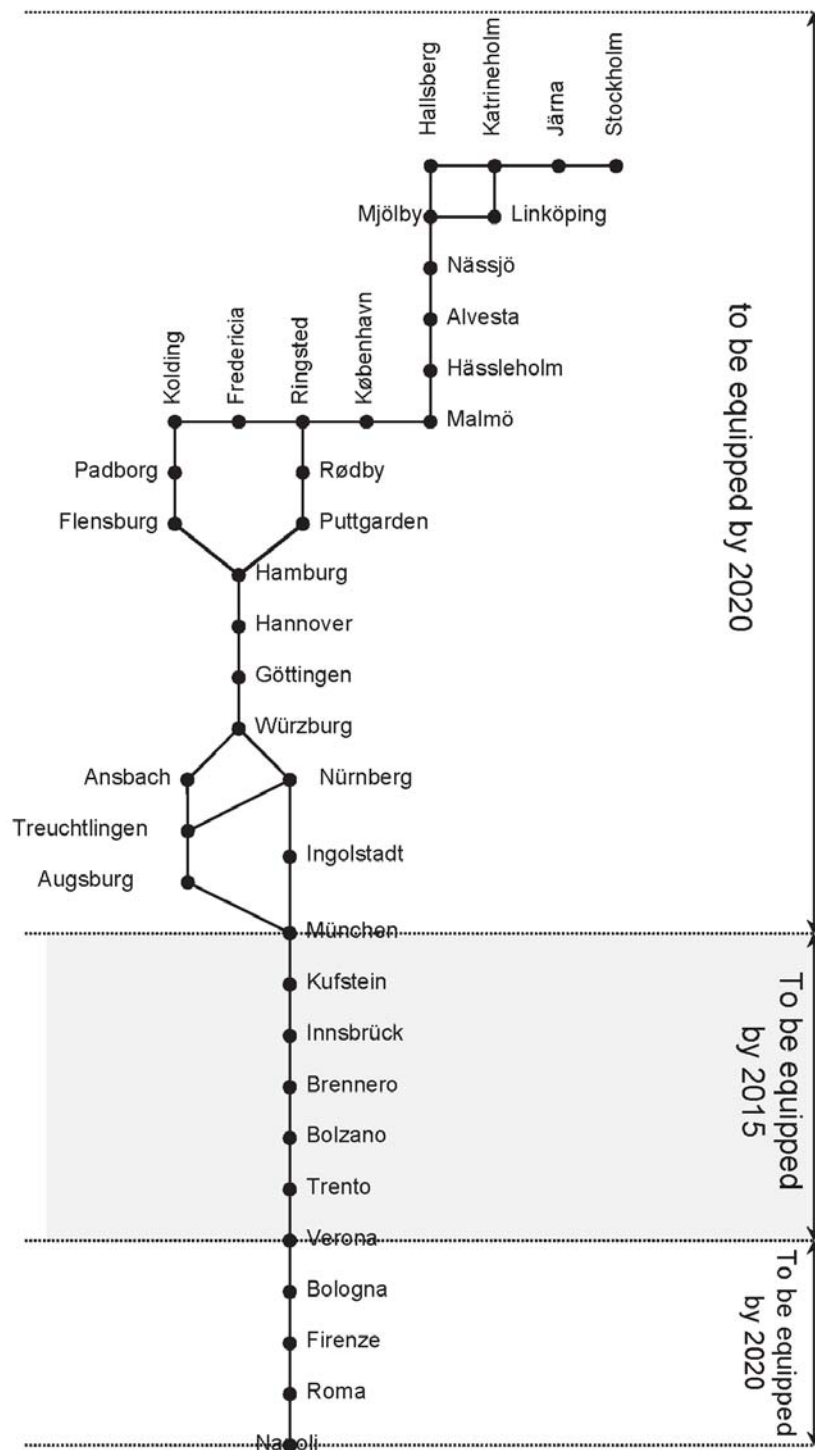
(****) EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

Tillegg I

Særskilte jernbanelinjer som inngår i korridorene

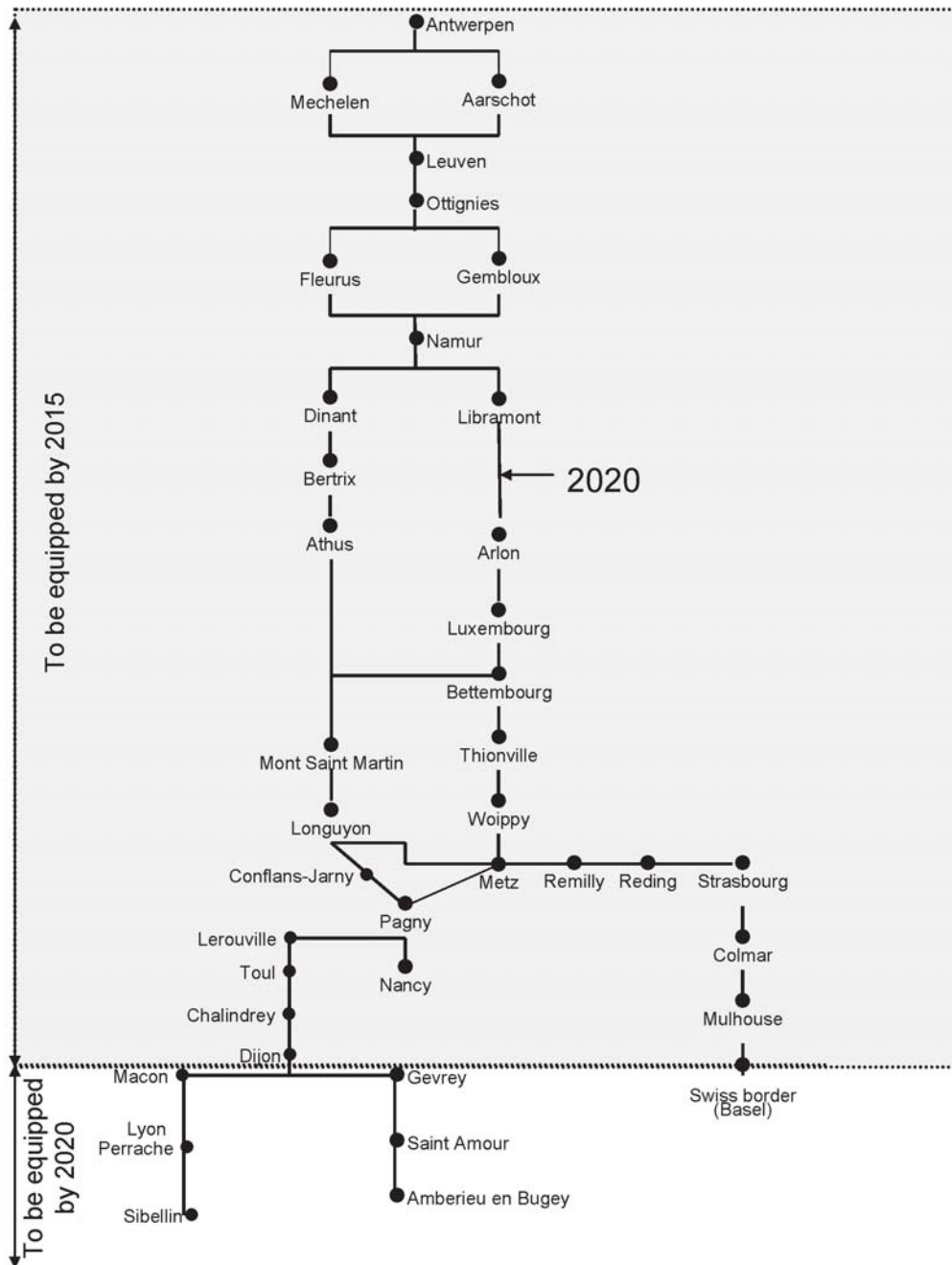
Korridor A – utstyret skal være installert innen 2015



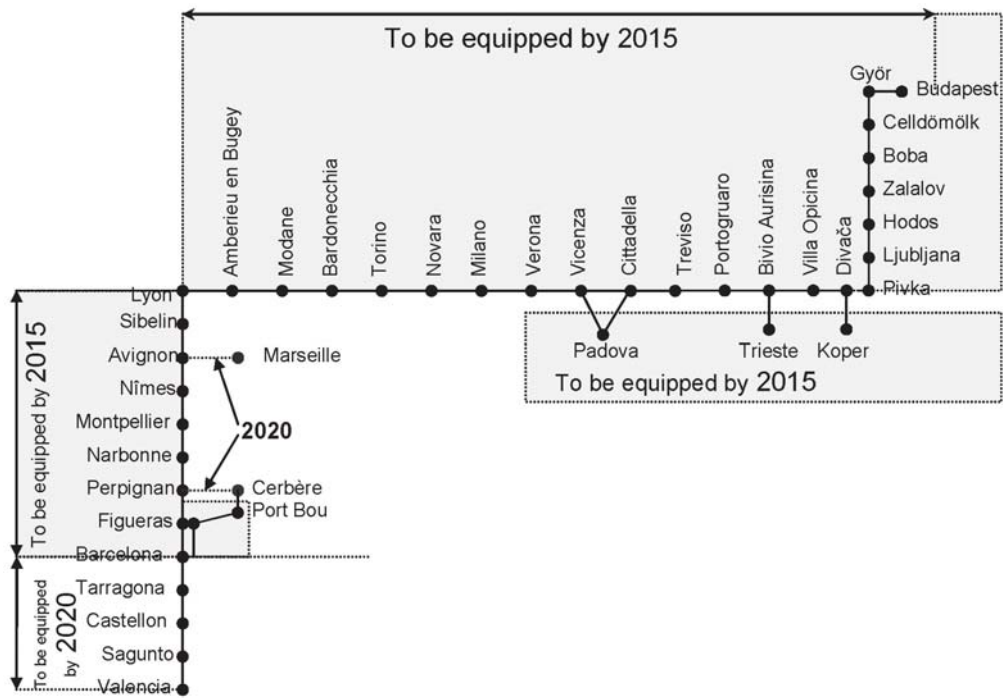
Korridor B⁽¹⁾

⁽¹⁾ Med forbehold for regelverket som får anvendelse på det transeuropeiske høyhastighetsnettet, kan det opprettes forbindelser gjennom strekninger med høyhastighetsnett, forutsatt at det tildeles spor for godstog. I 2020 vil minst én forbindelse med ERTMS-utstyr være opprettet mellom Danmark og Tyskland (Flensburg–Hamburg eller Rødby–Puttgarden), men ikke nødvendigvis to. Tunnellen under Brenner-passet vil bli utstyrt med ERTMS når infrastrukturarbeidet er fullført (måldato 2020).

Korridor C⁽¹⁾

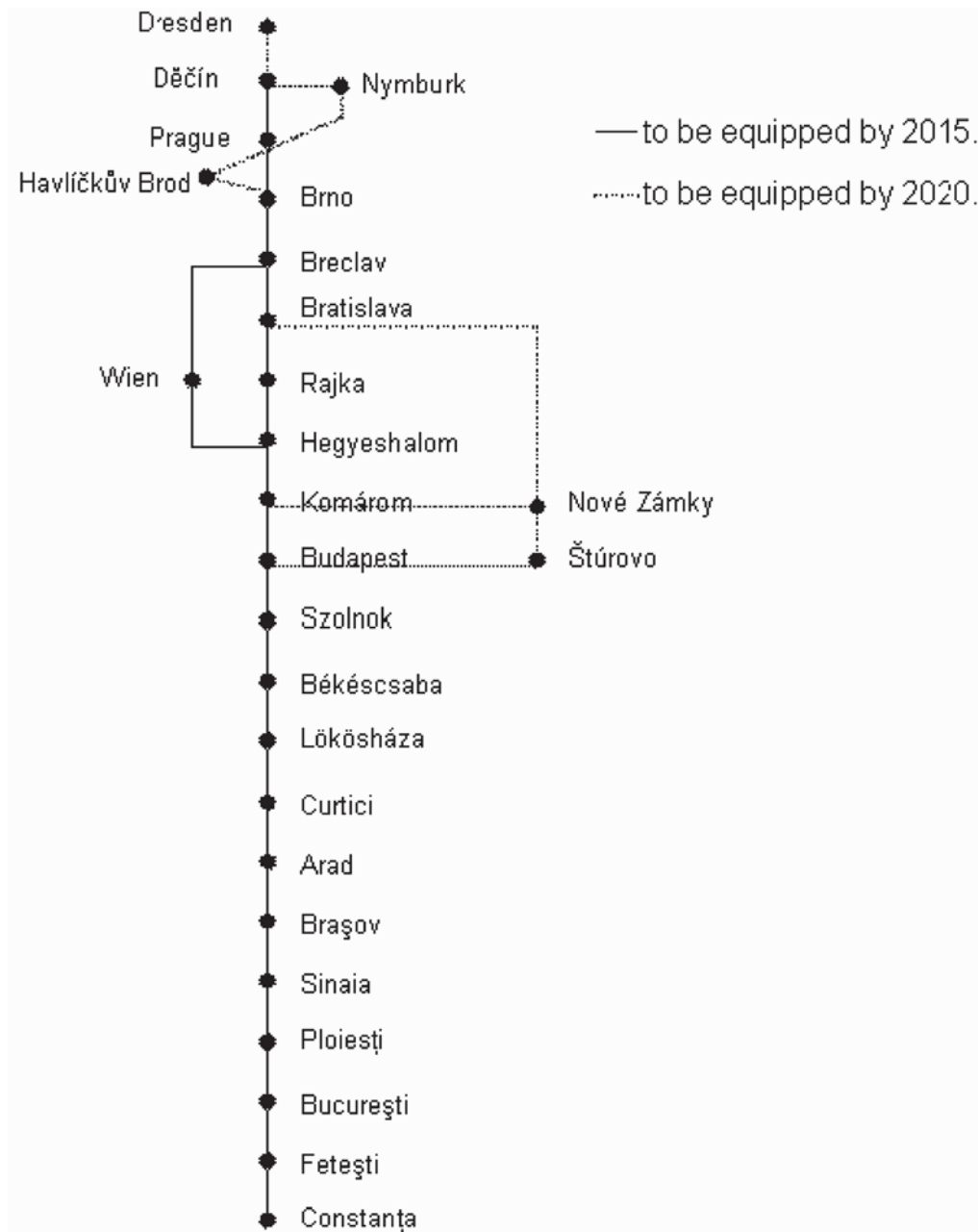


(1) En forbindelse mellom Nancy og Reding vil bli opprettet innen 2020.

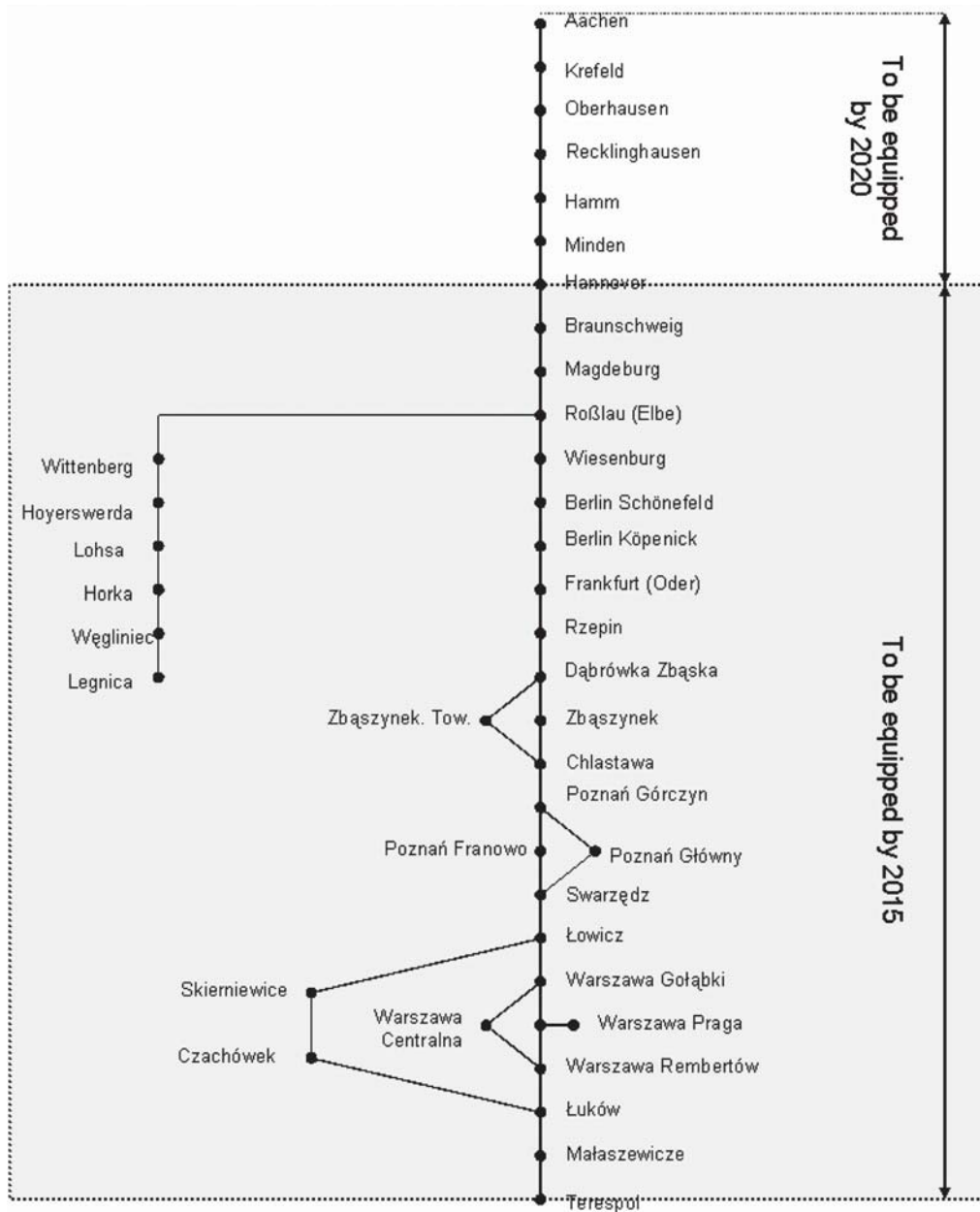
Korridor D⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ytterligere to strekninger vil bli utstyrt innen 2020: Montmélian–Grenoble–Valence og Lyon–Valence–Arles–Miramas (venstre Rhône-bredde).

Korridor E



Korridor F



Tillegg II

De viktigste europeiske havnene, rangerstasjonene, godsterminalene og godstransportområdene⁽¹⁾

Stat	Godstransportområde	Dato	Merknad
Belgia	Antwerpen	31.12.2015	En forbindelse til Rotterdam skal også opprettes innen 2020.
	Gent	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulgaria	Burgas	31.12.2020	Tilkoplingen til korridor E krever at strekningen Bourgas–Sofia og Sofia–Vidin-Calafat samt Calafat–Curtici i Romania (PP22) utstyres.
Den tsjekkiske republikk	Praha	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Danmark	Taulov	31.12.2020	Tilkopling av denne terminalen krever at jernbanelinjen Flensburg–Padborg velges som ERTMS-utstyrt forbindelse — se fotnote 1 i tillegg I til vedlegget.
Tyskland	Dresden ⁽¹⁾	31.12.2020	Innen 2020 skal også en direkte forbindelse mellom korridor E og korridor F (fra Dresden til Hannover) sikres.
	Lübeck	31.12.2020	
	Duisburg	31.12.2015	
	Hamburg ⁽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		
Hellas	Pireus	31.12.2020	Forbindelsen til korridor E krever at strekningen Kulata–Sofia i Bulgaria utstyres.
Spania	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Tre forbindelser kreves. En forbindelse til Paris via Hendaye, en forbindelse fra Pamplona til Madrid og en forbindelse fra Pamplona til korridor D via Zaragoza.
	Zaragoza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	
Frankrike	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	
	Paris	31.12.2020	Innen 2020 vil følgende forbindelser være opprettet: i) Hendaye ii) Channel Tunnel iii) Dijon iv) Metz via Epernay og Châlons-en-Champagne.

Stat	Godstransportområde	Dato	Merknad
Italia	La Spezia	31.12.2020	
	Genève	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	
	Bologne	31.12.2020	
	Roma	31.12.2020	
Luxembourg	Bettembourg	31.12.2015	
Ungarn	Budapest	31.12.2015	
Nederland	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	En forbindelse til Antwerpen skal også opprettes innen 2020.
Østerrike	Graz	31.12.2020	
	Wien	31.12.2020	
Polen	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wroclaw	31.12.2015	Innen 2020 skal strekningen Wroclaw-Legnica utrustes for å sikre en direkte forbindelse til den tyske grensen (Gorlitz).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	
	Warszawa	31.12.2015	
Portugal	Sines	31.12.2020	
	Lisboa	31.12.2020	
Romania	Constanța	31.12.2015	
Slovenia	Koper	31.12.2015	
	Ljubljana	31.12.2015	
Slovakia	Bratislava	31.12.2015	
Det forente kongerike	Bristol	Denne terminalen vil bli tilsluttet når korridor C forlenges til kanaltunnelen.	

(¹) Tyskland vil gjøre sitt beste for å installere utstyr på strekningen mellom Dresden og den tsjekkiske grensen i korridor E på en tidligere dato.

(²) Tyskland vil sikre at en jernbaneforbindelse til Hamburg utstyres, men havneområdet blir kanskje bare delvis utstyrt innen 2020.

(¹) Listen over knutepunkter i dette tillegget kan revideres, forutsatt at eventuelle revisjoner ikke reduserer godstrafikken eller får betydelig innvirkning på prosjekter i andre medlemsstater.