

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 22. juli 2009

om ændring af beslutning 2006/679/EF for så vidt angår gennemførelsen af den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog

(meddelt under nummer K(2009) 5607)

(EØS-relevant tekst)

(2009/561/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ⁽¹⁾ (omarbejdning), særlig artikel 6, stk. 1,

Under henvisning til Det Europæiske Jernbaneagents henstilling af 23. februar 2009 om den europæiske udbygningsplan (ERA-REC-02-2009-ERTMS), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I hver af de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) bør der anføres en strategi for gennemførelse af TSI'en med en præcisering af faserne i den gradvise overgang fra den bestående til den endelige situation, hvor overensstemmelse med TSI'erne er normen.

(2) I Kommissionens beslutning 2006/679/EF af 28. marts 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Styringskontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanenet for konventionelle tog ⁽²⁾ fastlægges TSI'en for delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

(3) I overensstemmelse med beslutning 2006/679/EF, artikel 3, har medlemsstaterne udarbejdet nationale implementeringsplaner for TSI'en Togkontrol og signaler og fremsendt disse implementeringsplaner til Kommissionen.

(4) På grundlag af disse nationale planer udarbejder Kommissionen en EU-helhedsplan efter principperne i kapitel 7 i bilaget til beslutning 2006/679/EF.

(5) I bilaget til beslutning 2006/679/EF, kapitel 7, fastsættes det, at helhedsplanen for EU, som benævnes »den europæiske udbygningsplan«, vil blive føjet til TSI'en ved en ændringsprocedure.

(6) Ifølge direktiv 2008/57/EF kan TSI'erne fastlægge de rammer, der er nødvendige for at afgøre, om det bestående delsystem eventuelt skal godkendes på ny, og for at fastsætte de relevante frister.

(7) Strategien for indførelse af TSI'en Togkontrol og signaler bør ikke udelukkende hvile på, at delsystemerne er i overensstemmelse med TSI'en på det tidspunkt, hvor de sættes i drift, opgraderes eller udskiftes, men også bygge på samordning af indførelsen langs fælleseuropæiske transportkorridorer mellem de vigtigste europæiske godstransportområder. Eftersom interoperabiliteten kun kan realiseres, hvis korridorerne er fuldt udrustede, bør der i en europæisk udbygningsplan fastsættes tidsfrister for udskiftning eller opgradering af delsystemet.

(8) Medlemsstaterne bør gøre alt, hvad der står i deres magt, for at tilvejebringe et eksternt specifikt transmissionsmodul, der passer til deres nedarvede klasse B-systemer, jf. TSI'ens bilag B.

(9) Fra TEN-T-programmet eller andre EF-programmer for finansieringsstøtte kan Fællesskabet støtte ERTMS-projekter (European Rail Traffic Management System) i almindelighed og navnlig dem, der er med i den europæiske udbygningsplan.

(10) Finansieringsstøtte i tilstrækkeligt omfang er et middel til at sikre, at ERTMS-systemet udbygges i det omfang og inden for de frister, der fastsæt i den europæiske udbygningsplan. Derfor vil planen eventuelt blive justeret for at tage hensyn til, hvor store midler der står til rådighed.

⁽¹⁾ EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 284 af 16.10.2006, s. 1.

- (11) Leverandørerne af mobilt ERTMS-udstyr har bekræftet, at de vil kunne levere mobilt udstyr, der lever op til den nye standard (under betegnelsen »basisversion 3«) senest i 2015. Internationale lokomotiver, der leveres fra med den dato, bør således som hovedregel være udrustet med ERTMS.
- (12) Beslutning 2006/679/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (13) Foranstaltningerne i denne beslutning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Interoperabilitet og Sikkerhed i Jernbanerne, nedsat ved artikel 29 i direktiv 2008/57/EF —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

I bilaget til beslutning 2006/679/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Afsnit 7.1, 7.2 og 7.3 affattes som i bilaget til denne beslutning.
- 2) I afsnit 7.4.2.3 erstattes henvisningen til afsnit 7.2.2.5 af en henvisning til afsnit 7.2.

Artikel 2

Med frist den 31. december 2015 vurderer Kommissionen gennemførelsen af den europæiske udbygningsplan, og efter at have analyseret, hvilke fremskridt der er gjort med gennemførelsen i tiden frem til 2015, hvor meget af udstyret der lever op til den nye standard (basisversion 3), og hvilke finansieringsmidler der står til rådighed for støtte til udbygningen med ERTMS, afgør den, om det er nødvendigt at ændre beslutningen, særlig med hensyn til, hvilke strækninger der skal være udrustet i 2020. Medlemsstaterne inddrages i dette analysearbejde.

Artikel 3

Denne beslutning anvendes fra den 1. september 2009.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. juli 2009.

På Kommissionens vegne

Antonio TAJANI

Næstformand

BILAG

Afsnit 7.1, 7.2 og 7.3 i bilaget til beslutning 2006/679/EF erstattes af følgende tekst:

»7. GENNEMFØRELSE AF TSI'EN FOR TOGKONTROL

Dette kapitel gennemgår hovedtrækkene i strategien for TSI'ens gennemførelse (den europæiske udbygningsplan for ERTMS) og præciserer, hvilke faser der skal gennemløbes for at sikre en gradvis overgang fra den bestående til den endelige situation, hvor efterlevelse af TSI'erne er normen.

Den europæiske udbygningsplan for ERTMS finder ikke anvendelse på strækninger inden for en medlemsstats område, når havet eller særlige geografiske forhold afskærer eller isolerer dennes jernbanenet fra resten af Fællesskabets banenet. Denne strategi finder ikke anvendelse på lokomotiver, der udelukkende kører på sådanne strækninger.

7.1. *Installation af ERTMS-udstyr på infrastrukturen*

Formålet med den europæiske udbygningsplan for ERTMS er at sikre, at ERTMS-udrustede lokomotiver, motorvogne og andre jernbanekøretøjer efterhånden kan få adgang til et stigende antal strækninger, havne, terminaler og rangerbanegårde, uden at de oven i ERTMS-udstyret også skal have nationalt udstyr.

Det betyder ikke, at udbygningsplanen kræver bestående klasse B-systemer fjernet på de strækninger, den omfatter. Men senest på den dato, der er anført i gennemførelsesplanen, må det ikke være en betingelse for, at ERTMS-udrustede lokomotiver, motorvogne og andre jernbanekøretøjer kan få adgang til strækninger, der er med i udbygningsplanen, at de er udrustet med et klasse B-system.

Når terminalområder, f.eks. havne eller bestemte strækninger i et havneområde, ikke er udrustet med noget klasse B-system, betyder kravene vedrørende »tilslutning« af disse terminalområder ikke nødvendigvis, at sådanne terminaler eller strækninger skal udrustes med ERTMS, når blot adgang til sporanlæggene ikke forudsætter, at det rullende materiel er udrustet med et klasse B-system.

To- eller flersporede strækninger anses for udrustede, når et dobbeltspor er udrustet. Når der er mere end én strækning på et korridorafsnit, skal mindst én strækning på afsnittet være udrustet, og hele korridoren anses for udrustet, når mindst en strækning er udrustet i hele korridorens længde.

7.1.1. **Korridorer**

De seks korridorer, der er beskrevet i tillæg I, skal udrustes med ERTMS efter tidsplanen i tillægget (*).

7.1.2. **Tilslutning til de vigtigste europæiske havne, rangerbanegårde, godsterminaler og godstransportområder**

De havne, rangerbanegårde, godsterminaler og godstransportområder, der er anført i tillæg II, skal være forbundet med mindst en af de seks korridorer, der er anført i tillæg I, på den dato og de vilkår, der er specificeret i tillæg II.

7.1.3. **EU-finansierede projekter**

I forbindelse med jernbaneinfrastrukturprojekter, der får finansieringsstøtte fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og/eller Samhørighedsfonden (Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 (**)) og/eller TEN-T-midlerne (Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF (***)), skal der installeres ERTMS/ETCS i følgende tilfælde, jf. dog afsnit 7.1.1 og 7.1.2:

— Når der foretages nyinstallation af togsikringsdelen i en togkontrolenhed.

— Når togsikringsdelen i en idriftværende togkontrolenhed opgraderes således, at delsystemets funktioner eller ydeevne forandres.

Fornys signalanlæggene på korte (under 150 km) og usammenhængende strækningsafsnit, kan Kommissionen dispensere fra denne regel, hvis der installeres ERTMS inden det tidligste af følgende to tidspunkter:

- fem år efter projektets afslutning
- det tidspunkt, på hvilket strækningsafsnittet forbindes med en anden ERTMS-udrustet strækning.

I dette afsnit kaldes det tidligste af disse to tidspunkter »senere udrustningstidspunkt«.

Den berørte medlemsstat sender Kommissionen et dossier om sagen. Dossieret skal indeholde en økonomisk analyse, der viser, at der ligger en væsentlig økonomisk og/eller teknisk fordel i at tage ERTMS i drift på det senere udrustningstidspunkt i stedet for under gennemførelsen af det EU-finansierede projekt.

En sådan klausul kan en medlemsstat kun påberåbe sig, hvis udbuddet om fornyelse eller opgradering af togkontrollsystemet klart opererer med den mulighed, at strækningen udrustes med ERTMS enten i projektets forløb eller på det senere udrustningstidspunkt.

Kommissionen analyserer det forelagte dossier og de foranstaltninger, medlemsstaten foreslår, og underretter det i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF, artikel 29, omhandlede udvalg (****) om resultaterne af sin analyse. Når der gives dispensation, skal medlemsstaten sørge for, at der installeres ERTMS inden det senere udrustningstidspunkt.

7.1.4. Forhold, som forudsætter valgfrie funktioner

Alt efter de faste togkontrollenheders egenskaber og deres grænseflader til andre delsystemer kan det blive nødvendigt at implementere infrastrukturfunktioner, der ellers ikke er klassificeret som obligatoriske, i visse anvendelser for at sikre, at de væsentlige krav overholdes.

Hvis der etableres nationale eller valgfrie funktioner i fast udstyr, må det ikke forhindre adgangen til det pågældende infrastrukturanlæg for et tog, der kun opfylder de obligatoriske krav for mobile klasse A-systemer, medmindre det er påkrævet for følgende mobile valgfrie funktioner:

- Anvendelse af en fast enhed på ETCS-niveau 3, der forudsætter mobil overvågning af togintegriteten.
- Anvendelse af en fast enhed på ETCS-niveau 1 med infill, der forudsætter tilsvarende mobile infill-funktioner, hvis aktiveringshastigheden af sikkerhedsgrunde er sat til nul (f.eks. beskyttelse af farlige punkter).
- Når ETCS forudsætter datatransmission via radio, skal GSM-R-datatransmissionstjenesterne opfylde kravene til ETCS-datatransmission.
- Ved anvendelse af en mobil enhed, der omfatter en KER STM, kan det være nødvendigt at etablere K-grænseflade.

7.1.5. Nedarvede systemer

Medlemsstaterne skal sikre, at funktionerne i de nedarvede systemer, der omhandles i TSI'ens bilag B, samt disses grænseflader holder sig inden for de nuværende specifikationer, medmindre der er tale om ændringer, der kan vurderes som nødvendige for at afhjælpe sikkerhedsrelaterede mangler i systemerne. Medlemsstaterne fremlægger de oplysninger om deres nedarvede systemer, som måtte være nødvendige med henblik på udvikling og certificering af apparatur for at sikre interoperabiliteten mellem klasse A-udstyr og medlemsstaternes klasse B-faciliteter.

7.1.6. Underretning

For hvert afsnit af en korridor som beskrevet i tillæg I skal medlemsstaterne enten sende Kommissionen en detaljeret tidsplan for udrustningen af korridorafsnittet med ERTMS eller bekræfte, at korridorafsnittet allerede er udrustet. Disse oplysninger skal fremsendes til Kommissionen senest tre år inden det tidspunkt, hvor korridorafsnittet skal være udrustet ifølge tillæg I.

For hver af de havne, rangerbanegårde, godsterminaler eller godstransportområder, der er opført i tillæg II, skal medlemsstaterne indsende underretning om de specifikke strækninger, der skal anvendes for at sikre tilslutningen til en af de korridorer, der er opført i tillæg I. Disse oplysninger skal fremsendes til Kommissionen senest tre år inden det tidspunkt, der er anført i tillæg II, med angivelse af det seneste udrustningstidspunkt for den pågældende havn, rangerbanegård, godsterminal eller det pågældende godstransportområde. Europa-Kommissionen kan i nødvendigt omfang anmode om, der foretages ændringer, navnlig for at sikre overensstemmelsen mellem udrustede strækninger ved grænserne. Medlemsstaterne skal enten forelægge Kommissionen en detaljeret tidsplan for ERTMS-udrustningen af disse specifikke strækninger eller bekræfte, at de allerede er udrustet med ERTMS. Disse oplysninger skal fremsendes til Kommissionen senest tre år inden det tidspunkt, der er anført i tillæg II, med angivelse af det seneste udrustningstidspunkt for den pågældende havn, rangerbanegård, godsterminal eller det pågældende godstransportområde.

De detaljerede tidsplaner skal bl.a. oplyse, hvornår udbudsforretningen for udrustningen af strækningen vil blive afsluttet, hvilke fremgangsmåder der vil blive fulgt for at sikre interoperabiliteten med nabolandene på korridoren, samt de vigtigste milepæle for projektet. Med 12 måneders mellemrum underretter medlemsstaterne Kommissionen om, hvordan gennemførelsen skrider frem på disse strækninger, ved at fremsende en ajourført tidsplan.

7.1.7. Forsinkelser

Når en medlemsstat med rimelighed kan forvente forsinkelser i forhold til de frister, der er fastlagt i denne beslutning, underretter den omgående Kommissionen herom. Den sender Kommissionen et dossier med en teknisk beskrivelse af projektet og en ajourført arbejdsplan. Dossieret skal også redegøre for, hvad forsinkelsen skyldes, hvad medlemsstaten har gjort for at afhjælpe problemet.

Der kan indrømmes en medlemsstat en yderligere fristforlængelse på højst tre år, når forsinkelsen skyldes forhold, som medlemsstaten ikke med rimelighed kan forventes at have kontrol over, som f.eks. leverandørsvigt eller problemer med en godkendelsesproces på grund af manglende rådighed over egnede testkøretøjer. En medlemsstat kan kun påberåbe sig en sådan klausul, når følgende betingelser er opfyldt:

- De i afsnit 7.1.6 omhandlede underretninger skal være fremkommet i rette tid og være dækkende.
- Det i afsnit 7.1.7, første underafsnit, omhandlede dossier skal indeholde klart belæg for, at årsagerne til forsinkelsen lå uden for medlemsstatens kontrol.
- En kompetent myndighed skal være ansvarlig for samordningen mellem leverandører af mobilt og fast udstyr og med hensyn til installation og prøvning af produkterne.
- Der skal være gjort passende brug af eksisterende laboratorier.
- Der skal forelægges dokumentation for, at der er truffet passende foranstaltninger for at minimere den yderligere forsinkelse.

Kommissionen analyserer det forelagte dossier og de foranstaltninger, medlemsstaten foreslår, og underretter det i direktiv 2008/57/EF, artikel 29, omhandlede udvalg om resultaterne af sin analyse.

7.2. *Installation af ETCS-udstyr på det rullende materiel*

Nye lokomotiver, nye motorvogne og andre nye selvkørende jernbanekøretøjer med førerrum, som bestilles efter 1. januar 2012 eller sættes i drift efter 1. januar 2015, skal være udrustet med ERTMS.

Dette krav gælder ikke for nye rangerlokomotiver eller for andre nye lokomotiver, nye motorvogne eller andre nye jernbanekøretøjer med førerrum, hvis de fra starten udelukkende er konstrueret til indenlandsk eller regional grænsekrydsende trafik. Medlemsstaterne kan imidlertid indføre yderligere krav på nationalt plan, navnlig med henblik på:

- at begrænse adgangen til ERTMS-udrustede strækninger til ERTMS-udrustede lokomotiver, således at bestående nationale systemer kan afvikles
- at stille krav om, at nye rangerlokomotiver og/eller andre nye jernbanekøretøjer med førerrum skal udrustes med ERTMS, og selv om de udelukkende er konstrueret med henblik på indenlandsk eller regional grænsekrydsende trafik.

7.3. *Særlige regler for installation af GSM-R*

Disse regler gælder i tillæg til reglerne i afsnit 7.1 og 7.2.

7.3.1. **Faste anlæg:**

Der skal installeres GSM-R i følgende tilfælde:

- Når der foretages nyinstallation af radiodelen i en togkontrolenhed.
- Når radiodelen af en idriftværende togkontrolenhed opgraderes således, at delsystemets funktioner eller ydeevne forandres.

7.3.2. **Mobile anlæg**

Der skal installeres GSM-R i rullende materiel, som forudsættes anvendt på en strækning, der indeholder mindst ét afsnit, der er udstyret med klasse A-grænseflader (selvom det overlapper et klasse B-system) i følgende tilfælde:

- Når der foretages nyinstallation af radiodelen i en togkontrolenhed.
- Når radiodelen af en idriftværende togkontrolenhed opgraderes således, at delsystemets funktioner eller ydeevne forandres.

7.3.3. **Nedarvede systemer**

Medlemsstaterne skal sikre, at funktionerne i de nedarvede systemer, der omhandles i TSI'ens bilag B, samt disses grænseflader holder sig inden for de nuværende specifikationer, medmindre der er tale om ændringer, der kan vurderes som nødvendige for at afhjælpe sikkerhedsrelaterede mangler i systemerne. Medlemsstaterne fremlægger de oplysninger om deres nedarvede systemer, som måtte være nødvendige med henblik på udvikling og certificering af apparatur for at sikre interoperabiliteten mellem klasse A-udstyr og medlemsstaternes klasse B-faciliteter.

(*) Tillæg I anviser, hvornår udstyret senest skal være installeret, hvis der skridt for skridt skal opbygges et sammenhængende ERTMS-net. I nogle tilfælde foreligger der frivillige aftaler om tidligere frister.

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

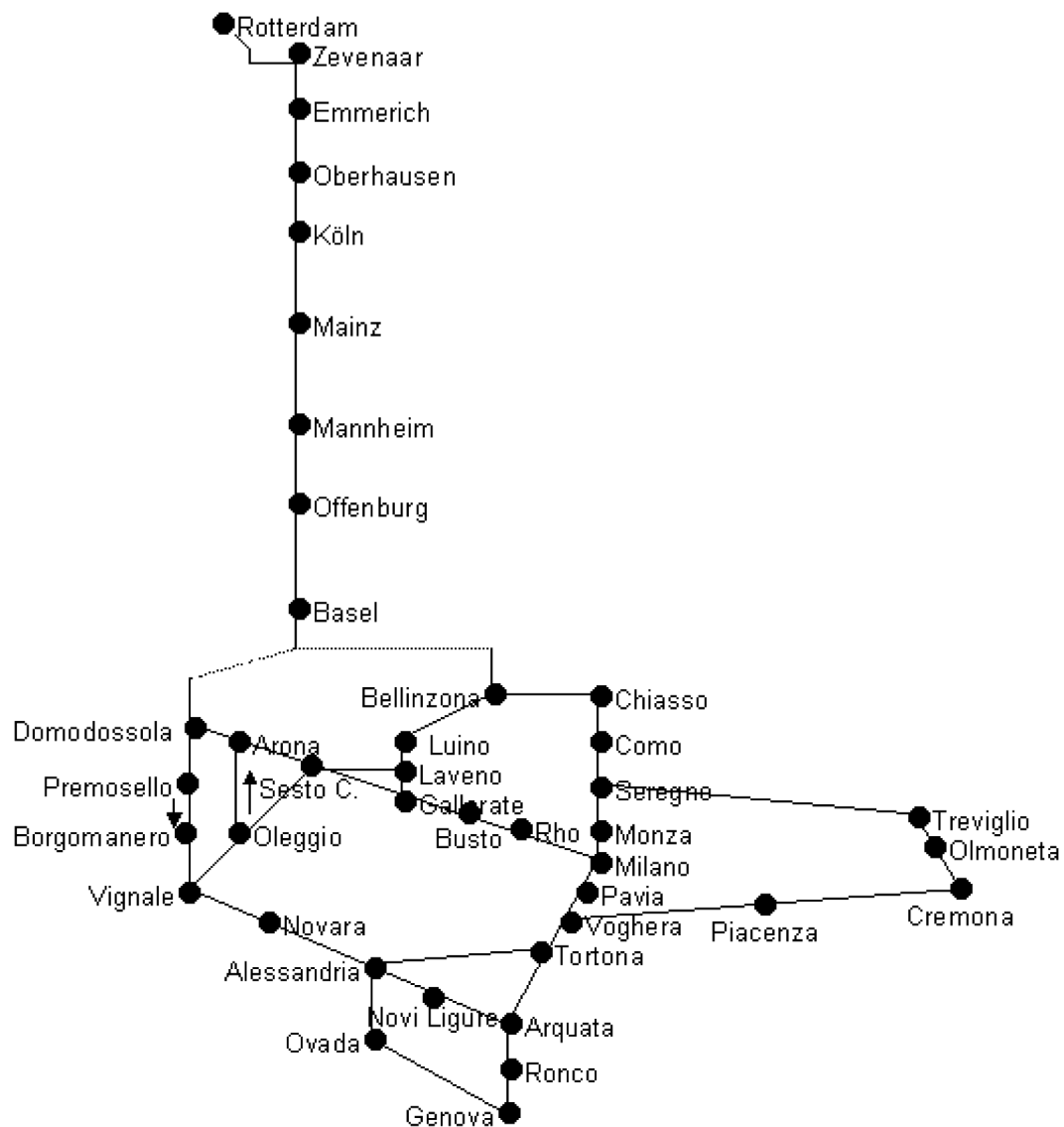
(***) EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

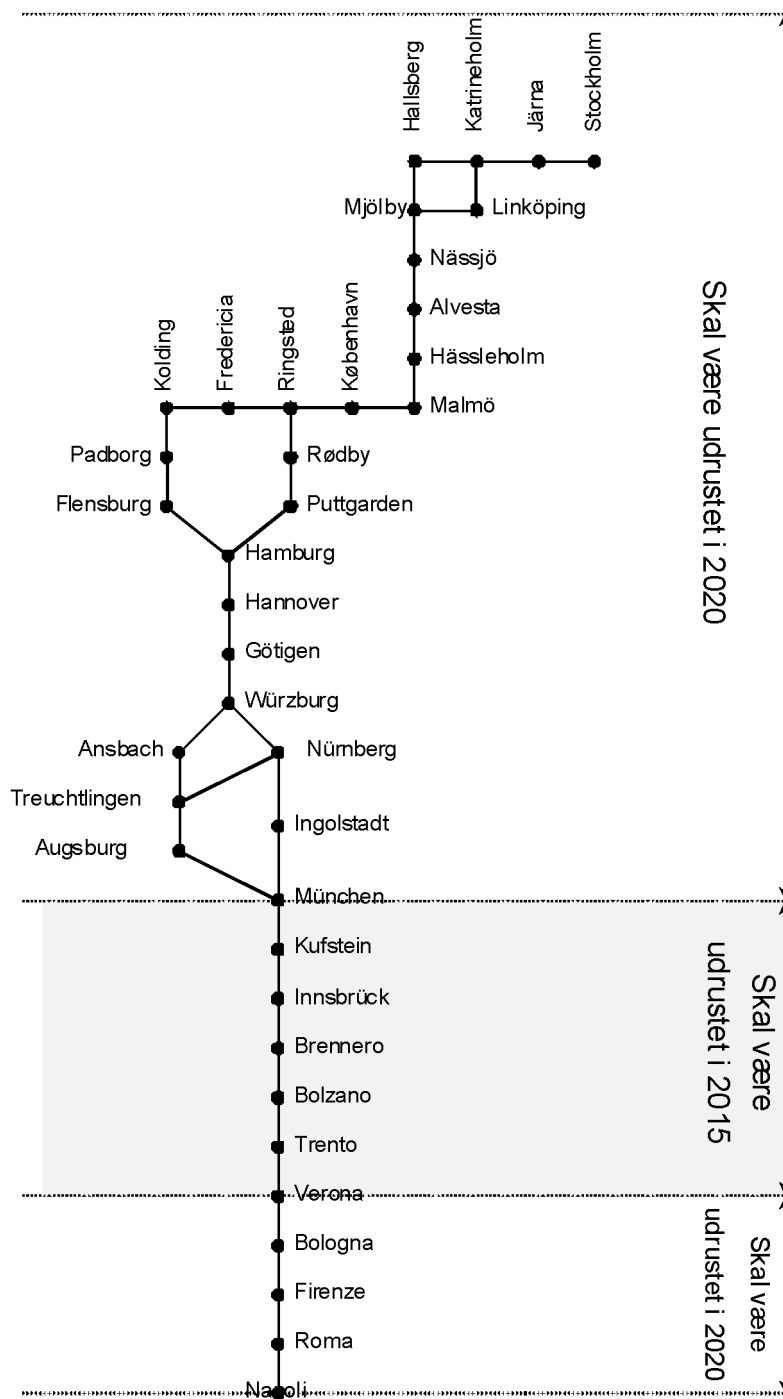
(****) EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

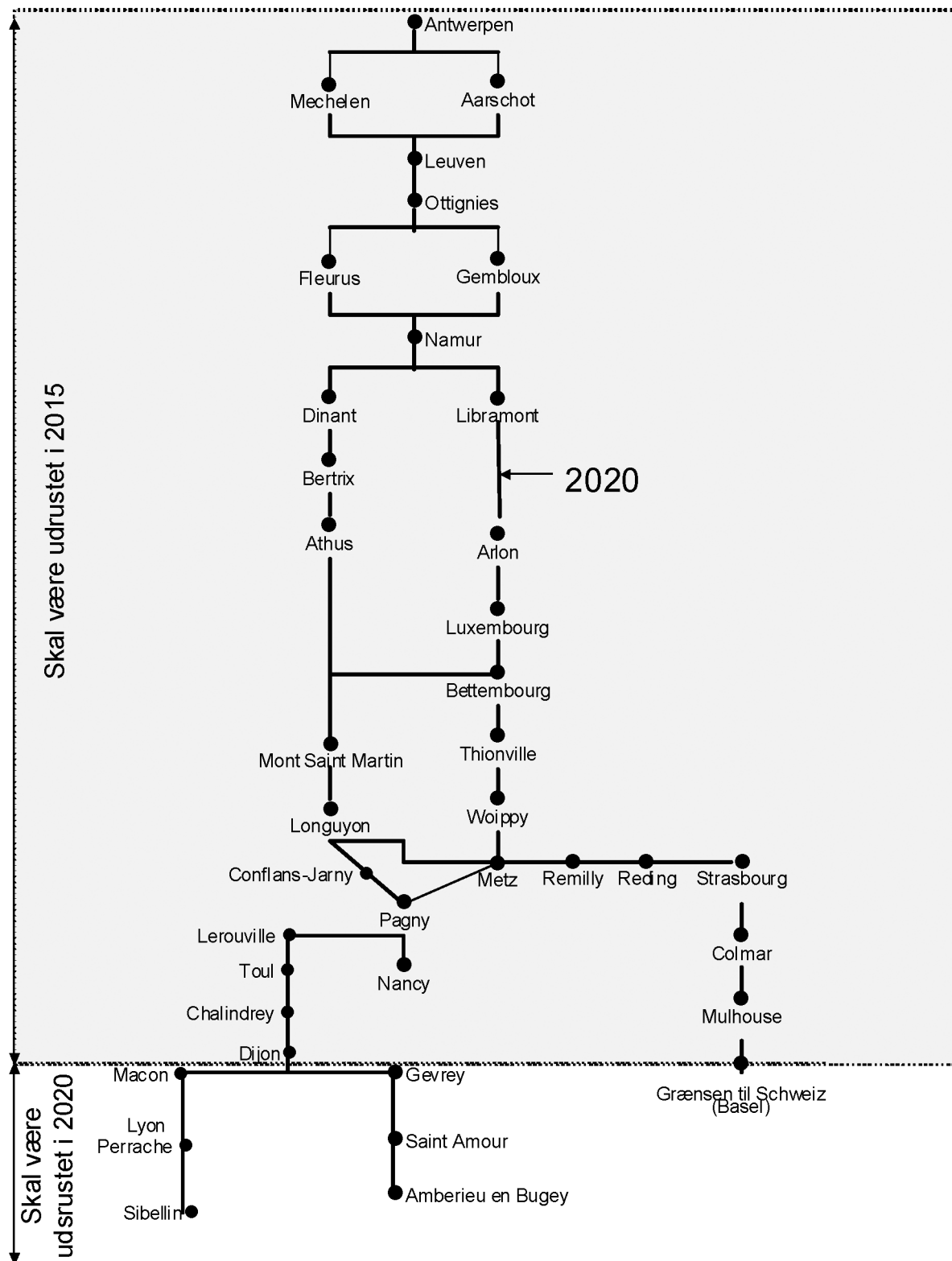
Tillæg I

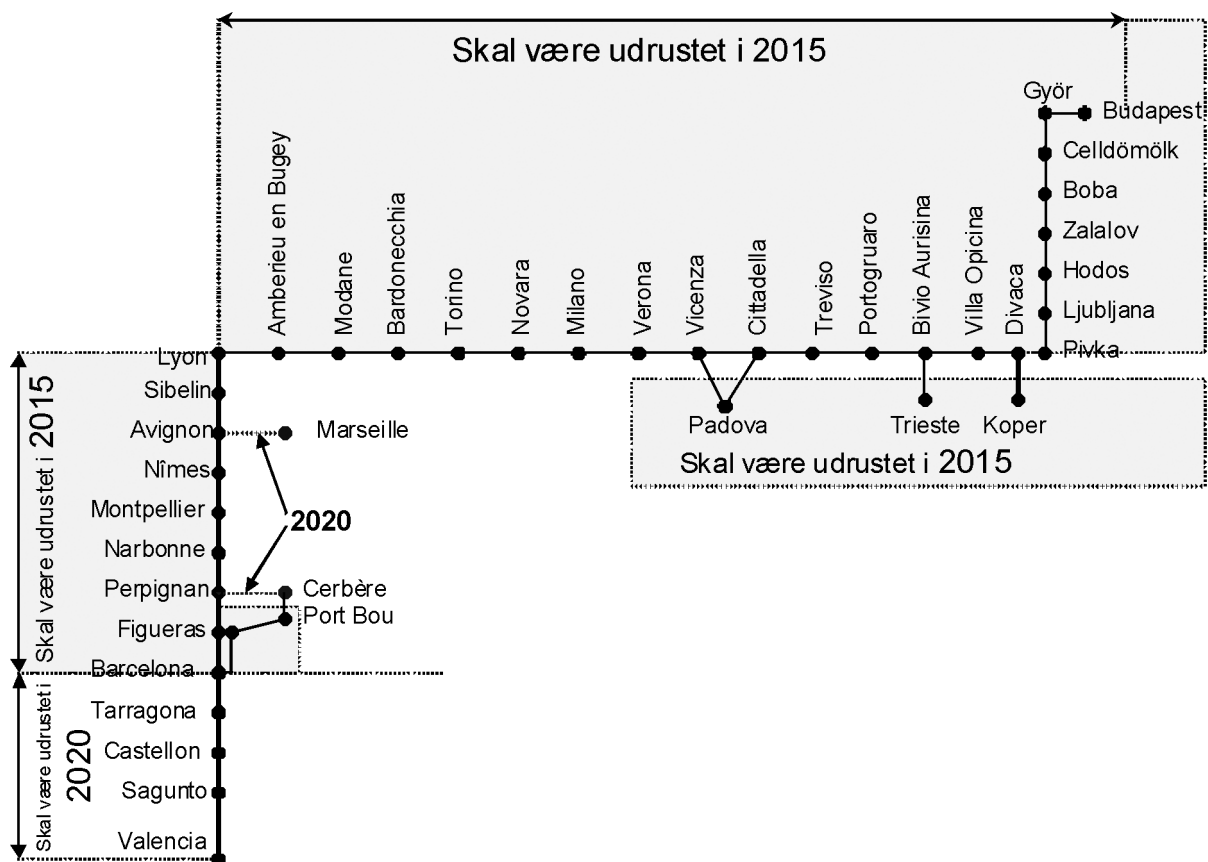
Korridorernes enkelte strækninger

Korridor A — Skal være udrustet i 2015

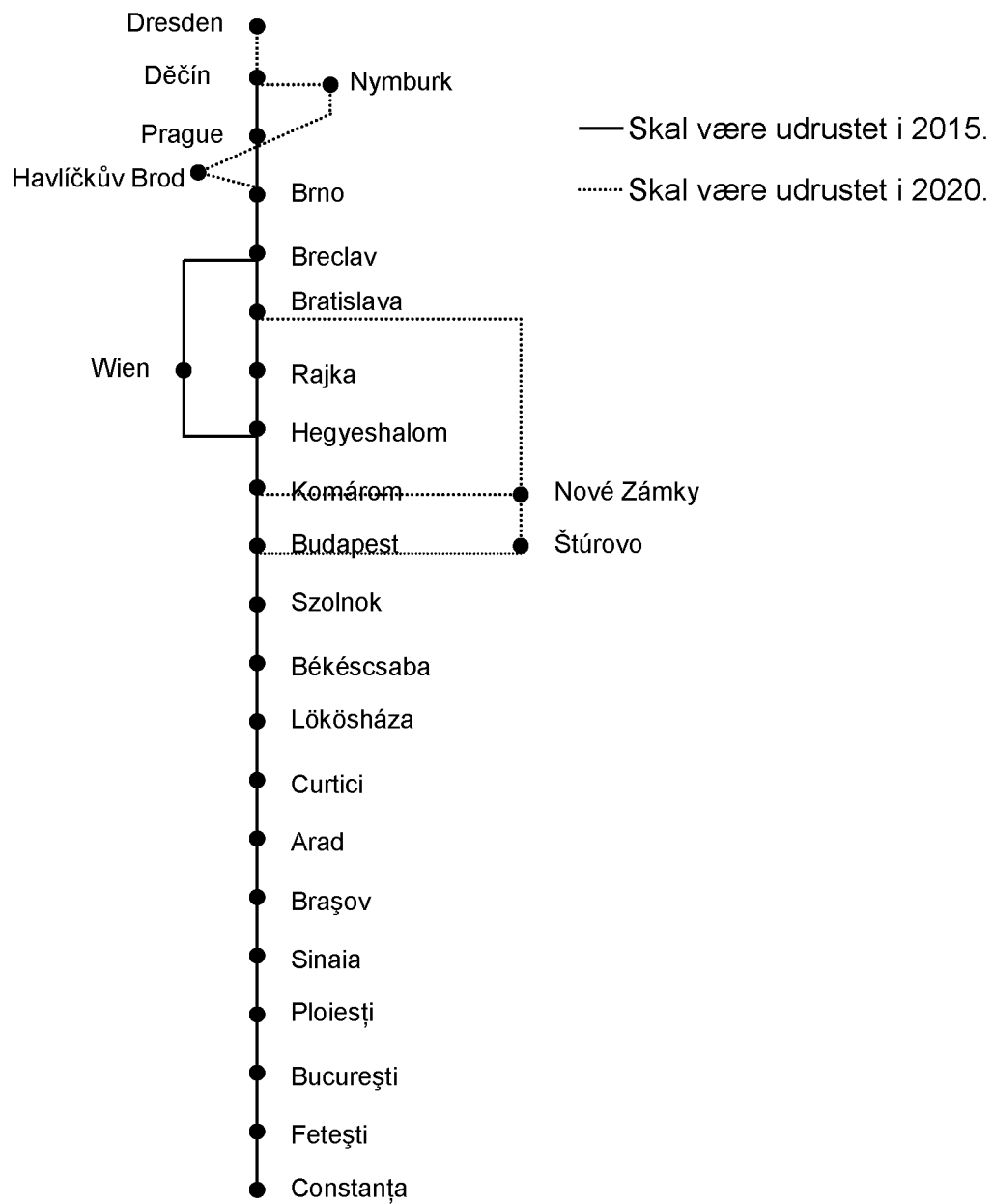


Korridor B ⁽¹⁾

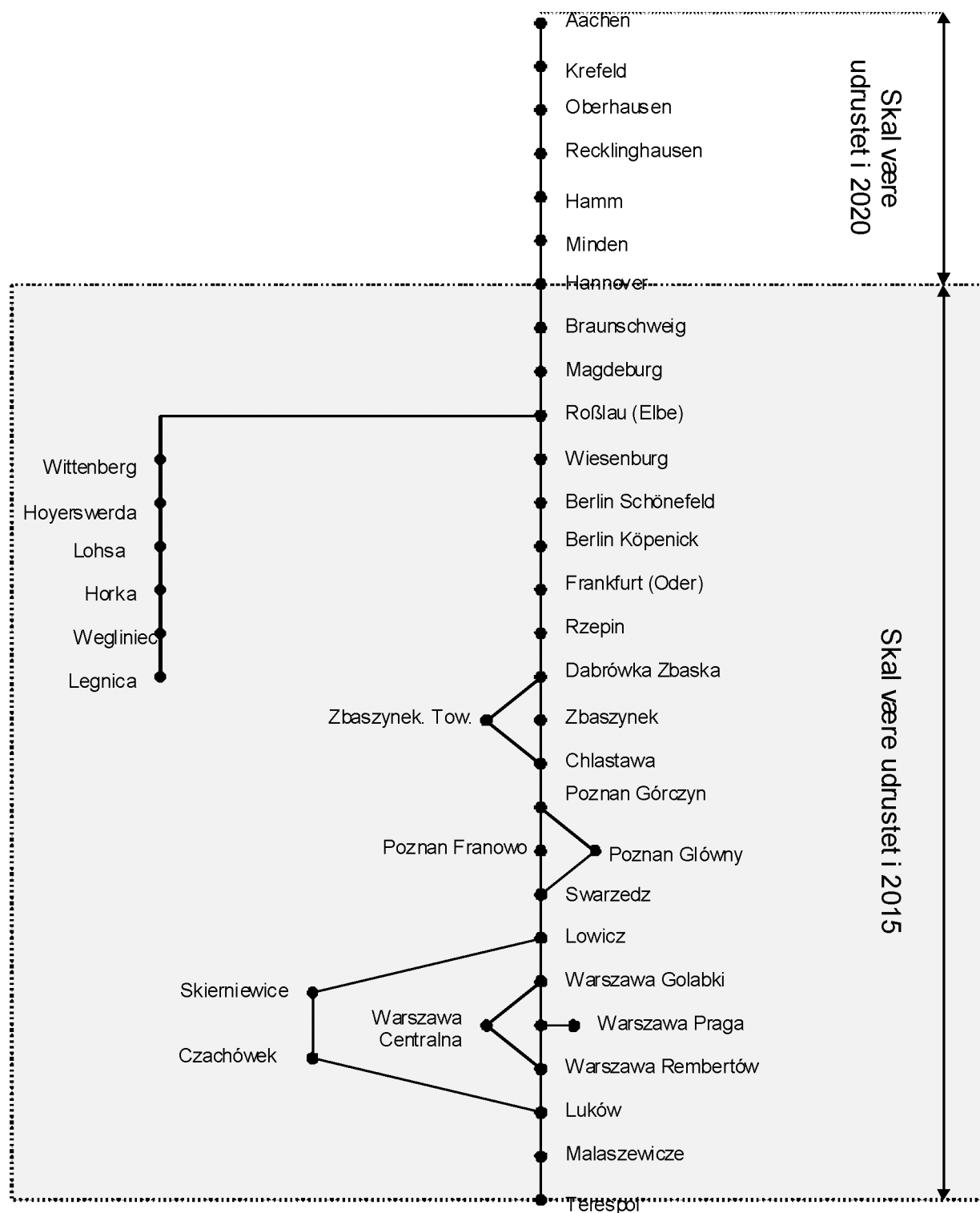
Korridor C ⁽²⁾

Korridor D ⁽³⁾

Korridor E



Korridor F



(¹) Hvis ikke andet gælder ifølge forskrifterne vedrørende det transeuropæiske banenet for højhastighedstog, kan der etableres forbindelser ved hjælp af afsnit af højhastighedsstrækninger, forudsat at der tildes kanaler til godstog. Der vil i 2020 være mindst en ERTMS-udrustet forbindelse mellem Danmark og Tyskland (Flensburg-Hamburg eller Rødby-Puttgarden), men ikke nødvendigvis to. Basis-

tunnelen under Brenner vil blive udrustet med ERTMS, når infrastrukturarbejdet er afsluttet (måldato 2020).

(²) Der vil blive etableret en forbindelse mellem Nancy og Reding senest i 2020.

(³) Yderligere to grene vil blive udrustet frem til 2020: Montmélan — Grenoble — Valence og Lyon — Valence — Arles — Miramas (venstre Rhône-bred).

Tillæg II

De vigtigste europæiske havne, rangerbanegårde, godsterminaler og godstransportområder ⁽¹⁾

Land	Godstransportområde	Date	Bemærkning
Belgien	Antwerpen	31.12.2015	Der skal også etableres en forbindelse til Rotterdam i tiden frem til 2020.
	Gent	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulgarien	Burgas	31.12.2020	Tilslutningen til korridor E kræver udrustning af afsnittene Bourgas-Sofia og Sofia-Vidin-Calafat samt Calafat-Curtici i Rumænien (PP22).
Tjekkiet	Praha	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Danmark	Taulov	31.12.2020	Tilslutning af denne terminal forudsætter, at strækningen Flensburg-Padborg vælges som ERTMS-udrustet forbindelse — se fodnote 1 i tillæg 1 til bilaget.
Tyskland	Dresden ⁽¹⁾	31.12.2020	I 2020 vil der også være en direkte forbindelse mellem korridor E og korridorer F (fra Dresden til Hannover).
	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	
Grækenland	Pireás	31.12.2020	Tilslutningen til korridor E forudsætter, at afsnittet Kulata-Sofia i Bulgarien udrustes.
Spanien	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Der anmodes om tre tilslutninger. En tilslutning til Paris via Hendaye, en tilslutning fra Pamplona til Madrid og tilslutning fra Pamplona til korridor D via Zaragoza.
	Zaragoza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	

Land	Godstransportområde	Date	Bemærkning
Frankrig	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	I 2020 vil der være følgende tilslutninger: i) Hendaye, ii) kanaltunnelen, iii) Dijon, iv) Metz via Eprenay og Châlons-en-Champagne.
Italien	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	
	Roma	31.12.2020	
Luxembourg	Bettembourg	31.12.2015	
Ungarn	Budapest	31.12.2015	
Nederlandene	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	Der etableres også en forbindelse til Antwerpen i tiden frem til 2020.
Østrig	Graz	31.12.2020	
	Wien	31.12.2020	
Polen	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	I tiden frem til 2020 udrustes strækningen Wrocław-Legnica, således at der opstår en direkte forbindelse til den tyske grænse (Gorlitz).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	
	Warszawa	31.12.2015	
Portugal	Sines	31.12.2020	
	Lisboa	31.12.2020	
Rumænien	Constanța	31.12.2015	

Land	Godstransportområde	Date	Bemærkning
Slovenien	Koper	31.12.2015	
	Ljubljana	31.12.2015	
Slovakiet	Bratislava	31.12.2015	
Det Forenede Kongerige	Bristol	Denne terminal vil blive tilsluttet, når korridor C forlænges til kanaltunnelen.	

(¹) Tyskland vil bestræbe sig på at udruste afsnittet mellem Dresden og den tjekkiske grænse i korridor E på et tidligere tidspunkt.

(²) Tyskland vil sørge for udrustning af en jernbaneforbindelse til Hamburg, men havneområdet vil måske kun være delvis udrustet i 2020.

(¹) Listen over knudepunkter i dette tillæg kan ændres, når blot en eventuel ændring ikke mindsker godstrafikken eller i væsentlig grad påvirker projekter i andre medlemsstater.»