

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 22. júla 2009,

ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2006/679/ES, pokiaľ ide o vykonanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy

[oznámené pod číslom K(2009) 5607]

(Text s významom pre EHP)

(2009/561/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie) ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 1,

so zreteľom na odporúčanie Európskej železničnej agentúry týkajúce sa európskeho plánu rozvoja (ERA-REC-02-2009-ERTMS) z 23. februára 2009,

keďže:

(1) Všetky technické špecifikácie interoperability (TSI) by mali naznačovať stratégiu implementácie TSI a technické etapy, ktoré sa musia dokončiť s cieľom postupného prechodu z existujúceho do konečného stavu, pri ktorom bude normou dodržanie TSI.

(2) Rozhodnutím Komisie 2006/679/ES z 28. marca 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy ⁽²⁾ sa stanovuje TSI týkajúca sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy.

(3) V súlade s článkom 3 rozhodnutia 2006/679/ES členské štáty vypracovali národný plán implementácie TSI týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie a oznámili tento plán implementácie Komisii.

(4) Na základe týchto národných plánov by sa mal vypracovať návrh centrálného plánu EÚ vychádzajúci zo zásad stanovených v kapitole 7 prílohy k rozhodnutiu 2006/679/ES.

(5) V kapitole 7 prílohy k rozhodnutiu 2006/679/ES sa stanovuje, že centrálny plán EÚ sa pripojí k TSI prostredníctvom postupu preskúmania a bude sa uvádzať ako európsky plán rozvoja.

(6) V smernici 2008/57/ES sa stanovuje, že TSI môžu vytvoriť rámec potrebný pre rozhodnutie, či si existujúci subsystém môže vyžadovať opätovné schválenie a určenie zodpovedajúcich termínov.

(7) Stratégia implementácie TSI týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie by sa nemala opierať len o súlad subsystémov s TSI v čase ich uvedenia do prevádzky, modernizácie alebo obnovy, ale mala by vychádzať aj z koordinovanej implementácie v rámci celoeurópskych koridorov spájajúcich hlavné európske oblasti nákladnej dopravy. Keďže interoperabilitu možno dosiahnuť, len ak budú koridory plne vybavené, vhodné termíny obnovy alebo modernizácie subsystému by sa mali stanoviť v rámci európskeho plánu rozvoja.

(8) Členské štáty by mali vyvinúť maximálne úsilie s cieľom sprístupniť externý špecifický prenosový modul pre svoje staré systémy triedy B uvedené v zozname v prílohe B k TSI.

(9) Projekty týkajúce sa európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) všeobecne a najmä trate zahrnuté do európskeho plánu rozvoja môžu získať podporu Spoločenstva z programu TEN-T alebo iného programu finančnej pomoci Spoločenstva.

(10) Primeraná finančná podpora pomáha zabezpečiť rozvoj ERTMS v súlade s rozsahom a termínmi stanovenými v európskom pláne rozvoja. Plán sa preto môže upravovať tak, aby sa v ňom zohľadnila dostupnosť finančných prostriedkov.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 284, 16.10.2006, s. 1.

- (11) Dodávatelia vozidlových zariadení ERTMS potvrdili, že budú schopní dodávať vozidlové zariadenia vyhovujúce novej norme (známej ako základná línia 3) najneskôr v roku 2015, preto medzinárodné rušne dodané do tohto termínu by sa spravidla mali vybavovať ERTMS.
- (12) Rozhodnutie 2006/679/ES by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (13) Opatrenia ustanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom výboru pre interoperabilitu a bezpečnosť železníc zriadeného v súlade s článkom 29 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Príloha k rozhodnutiu 2006/679/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. Oddiely 7.1, 7.2 a 7.3 sa nahrádzajú textom uvedeným v prílohe k tomuto rozhodnutiu.
2. V oddiele 7.4.2.3 sa odkaz na oddiel 7.2.2.5 nahrádza odkazom na oddiel 7.2.

Článok 2

Komisia do 31. decembra 2015 vyhodnotí vykonávanie európskeho plánu rozvoja a určí, na základe analýzy pokroku dosiahnutého pri jeho vykonávaní do roku 2015, dostupnosti zariadenia vyhovujúceho novej norme (základná línia 3) a zdrojov a úrovne financovania dostupného na podporu rozvoja ERTMS, či sú potrebné zmeny a doplnenia tohto rozhodnutia, najmä pokiaľ ide o trate, ktoré sa majú vybaviť do roku 2020. Na tejto analýze sa budú podieľať členské štáty.

Článok 3

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 1. septembra 2009.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli 22. júla 2009

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda

PRÍLOHA

Oddiely 7.1, 7.2 a 7.3 prílohy k rozhodnutiu 2006/679/ES sa nahrádzajú takto:

„7. IMPLEMENTÁCIA TSI RIADENIA A ZABEZPEČENIA

V tejto kapitole sa navrhuje stratégia vykonávania (európsky plán rozvoja ERTMS) TSI a špecifikujú sa technické etapy, ktoré sa musia dokončiť s cieľom postupného prechodu z existujúceho do konečného stavu, pri ktorom bude normou dodržanie TSI.

Európsky plán rozvoja ERTMS sa neuplatňuje na trate nachádzajúce sa na území členského štátu, ak je jeho železničná sieť oddelená alebo izolovaná morom alebo oddelená v dôsledku špeciálnych geografických podmienok od železničnej siete zvyšku Spoločenstva. Táto stratégia sa netýka rušňov prevádzkovaných výlučne na takýchto tratiach.

7.1. Implementácia traťovej časti ERTMS

Cieľom európskeho plánu rozvoja ERTMS je zabezpečiť, aby rušne, motorové vozne a iné dráhové železničné vozidlá vybavené ERTMS postupne získavali prístup k väčšiemu počtu tratí, prístavov, prekladísk a zoradísk bez toho, aby potrebovali doplnenie ERTMS dodatočným vnútroštátnym zariadením.

Na tieto účely plán rozvoja nevyžaduje odstránenie existujúcich systémov triedy B na tratiach zahrnutých do plánu. Do dňa uvedeného v pláne implementácie však zariadenie so systémom triedy B nebude podmienkou prístupu na trate zahrnuté do plánu rozvoja pre rušne, motorové vozne a iné dráhové železničné vozidlá vybavené ERTMS.

Keď oblasti terminálov, ako sú napríklad prístavy alebo špecifické trate v prístavoch, nie sú vybavené žiadnym systémom triedy B, požiadavky týkajúce sa „spojenia“ týchto terminálov nemusia nutne znamenať, že tieto terminály alebo trate musia byť vybavené ERTMS, pokiaľ sa vybavenie systémom triedy B nepovažuje za súčasť podmienok prístupu na trať.

Ak trate pozostávajú z dvoch alebo viacerých koľají, považujú sa za vybavené vtedy, keď je vybavená dvojkoľajová trať. Keď úsek koridoru tvorí väčší počet tratí než jedna, najmenej jedna z nich musí byť v tomto úseku vybavená a celý koridor sa považuje za vybavený od okamihu, keď je po celej dĺžke koridoru vybavená aspoň jedna trať.

7.1.1. Koridory

Šesť koridorov opísaných v dodatku I sa vybaví ERTMS podľa harmonogramu uvedeného v tomto dodatku (*).

7.1.2. Spojenie s hlavnými európskymi prístavmi, zoradiskami, nákladnými terminálmi a oblasťami nákladnej dopravy

Prístavy, zoradiská, nákladné terminály a oblasti nákladnej dopravy uvedené v dodatku II budú prepojené najmenej s jedným zo šiestich koridorov špecifikovaných v dodatku I v čase a za podmienok, ktoré sú uvedené v dodatku II.

7.1.3. Projekty financované EÚ

Bez toho, aby boli dotknuté oddiely 7.1.1 a 7.1.2, montáž ERTMS/ETCS je povinná v týchto prípadoch:

- nové inštalácie časti ochrany vlaku na zariadení subsystému riadenia, zabezpečenia a návštenia, alebo
- modernizácie časti ochrany vlaku na zariadení subsystému riadenia a zabezpečenia, ktoré sú už v prevádzke a ktoré menia funkcie alebo výkony subsystému,

pre projekty železničnej infraštruktúry, ktoré dostávajú finančnú podporu z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a/alebo kohéznych fondov [nariadenie Rady (ES) č. 1083/2006 (**)] a/alebo fondov TEN-T [rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES (***)].

Ak sa však signalizácia renovuje na krátkych (menej než 150 km) a nenadväzujúcich úsekoch trate, Komisia môže udeliť výnimku z tohto pravidla za predpokladu, že ERTMS sa nainštaluje do skoršieho z týchto dvoch termínov:

- 5 rokov po skončení projektu,
- čas, keď sa úsek trate spojí s inou traťou vybavenou ERTMS.

V tomto oddiele sa pod pojmom 'neskorší termín pre vybavenie' rozumie skorší z týchto dvoch termínov.

Príslušný členský štát pošle Komisii súbor dokumentov. Tento súbor musí obsahovať ekonomickú analýzu svedčiacu o tom, že uvedenie ERTMS do prevádzky s neskorším termínom pre vybavenie, a nie v priebehu projektu financovaného EÚ, predstavuje výraznú hospodársku a/alebo technickú výhodu.

Členský štát môže využiť toto ustanovenie len v prípade, ak verejná súťaž týkajúca sa obnovy alebo modernizácie systému zabezpečenia vlaku obsahuje v súvislosti s vybavením trate ERTMS jasnú možnosť buď ju vykonať počas realizácie projektu, alebo v neskoršom termíne pre vybavenie.

Komisia analyzuje poskytnutý súbor dokumentov a opatrenia navrhované členským štátom a informuje výbor uvedený v článku 29 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (****) o výsledku svojej analýzy. V prípade udelenia výnimky členský štát zabezpečí, aby sa ERTMS inštaloval pred neskorším termínom pre vybavenie.

7.1.4. Podmienky, za ktorých sa vyžadujú voliteľné funkcie

Podľa vlastností traťového zariadenia riadenia a zabezpečenia a jeho rozhraní s inými subsystémami niektoré traťové funkčnosti neklasifikované ako povinné môžu byť nevyhnutne zavedené v určitých aplikáciách, aby vyhovovali základným požiadavkám.

Traťová implementácia vnútroštátnych alebo voliteľných funkcií nesmie brániť vstupu na infraštruktúru vlaku, ktorý vyhovuje iba povinným požiadavkám vozidlového systému triedy A, okrem prípadov, keď sa to vyžaduje pre nasledujúce voliteľné vozidlové funkcie:

- traťová aplikácia ETCS úrovne 3 vyžaduje palubnú kontrolu celistvosti vlaku,
- traťová aplikácia ETCS úrovne 1 vyžaduje zodpovedajúcu in-fill funkčnosť na palube, ak je povolená rýchlosť nastavená na nulu z bezpečnostných dôvodov (napríklad ochrana nebezpečných bodov),
- keď ETCS vyžaduje dátový prenos rádiovým, služby dátového prenosu GSM-R musia spĺňať požiadavky ETCS pre dátový prenos,
- vozidlové zariadenie, ktoré zahŕňa STM KER, môže vyžadovať zavedenie rozhrania K;

7.1.5. Staré systémy

Členské štáty musia zabezpečiť, aby funkčnosť starých systémov, ktoré sa uvádzajú v prílohe B k TSI, ako aj ich rozhrania zostali také, ako sú v súčasnosti špecifikované, okrem tých modifikácií, ktoré by sa mohli považovať za nevyhnutné na zmiernenie bezpečnostných chýb týchto systémov. Členské štáty sprístupnia potrebné informácie o svojich starých systémoch, ktoré sú nevyhnutné na účely vývoja a osvedčovania prístrojov, ktoré umožňujú interoperabilitu vybavenia triedy A podľa prílohy A k TSI s ich starými zariadeniami triedy B.

7.1.6. Oznámenie

Pre každý úsek koridoru opísaný v dodatku I členské štáty buď oznámia Komisii podrobný harmonogram vybavenia tohto úseku koridoru ERTMS, alebo potvrdia, že tento úsek koridoru je už vybavený. Informácie sa Komisii oznámia najneskôr tri roky pred posledným termínom vybavenia úseku koridoru špecifikovaného v dodatku I.

Pre každý prístav, zoradisko, nákladný terminál a oblasť nákladnej dopravy uvedené v dodatku II členský štát oznámi špecifické trate, ktoré sa použijú na zabezpečenie spojenia s jedným z koridorov uvedených v dodatku I. Túto informáciu oznámi Komisii najneskôr tri roky pred termínom špecifikovaným v dodatku II a uvedie posledný termín vybavenia pre tento prístav, zoradisko, nákladný terminál alebo oblasť nákladnej dopravy. V prípade potreby Európska komisia môže požiadať o úpravy, najmä s cieľom zabezpečiť konzistentnosť na hraniciach medzi vybavenými traťami. Členské štáty buď oznámia Komisii podrobný harmonogram vybavenia týchto špecifických tratí ERTMS, alebo potvrdia, že tieto špecifické trate sú už vybavené ERTMS. Táto informácia sa oznámi Komisii najneskôr tri roky pred termínom špecifikovaným v dodatku II a uvedie sa v nej posledný termín vybavenia pre tento prístav, zoradisko, nákladný terminál alebo oblasť nákladnej dopravy.

Podrobné harmonogramy obsahujú najmä termín uzavretia verejnej súťaže na vybavenie trate, uplatnené postupy zabezpečenia interoperability v rámci koridoru so susediacimi krajinami, ako aj hlavné etapy súvisiace s projektom. Členské štáty oznamujú Komisii každých dvanásť mesiacov pokrok dosiahnutý v realizácii na týchto tratiach zaslaním aktualizovaného harmonogramu.

7.1.7. Meškanie

Ak členský štát odôvodnene očakáva meškanie v dodržiavaní termínov ustanovených v tomto rozhodnutí, okamžite informuje Komisiu. Pošle Komisii súbor, ktorý obsahuje technický opis projektu a aktualizovaný harmonogram. V súbore sa taktiež vysvetlia dôvody meškania a uvedú sa nápravné opatrenia, ktoré vykonal členský štát.

Členskému štátu je možné poskytnúť dodatočný odklad o nie viac ako tri roky, ak meškanie spôsobili príčiny vymykajúce sa primeranej kontrole členského štátu, ako je zlyhanie dodávateľov alebo problémy s postupom homologácie a schvaľovania spôsobené nedodaním vhodných skúšobných vozidiel. Členský štát môže využiť toto ustanovenie len v prípade, ak sú splnené tieto podmienky:

- oznámenia uvedené v oddiele 7.1.6 boli doručené včas a boli úplné,
- súbor uvedený oddiele 7.1.7 v prvom odseku obsahuje jasné dôkazy toho, že dôvody meškania sa vymykali kontrole členského štátu,
- za koordináciu dodávateľov vozidlového a traťového zariadenia a za integráciu a testovanie výrobkov zodpovedá príslušný orgán,
- existujúce laboratória sa riadne využili,
- existujú dôkazy o tom, že sa realizovali vhodné opatrenia na zníženie ďalšieho meškania.

Komisia analyzuje poskytnutý súbor a opatrenia, ktoré navrhol členský štát, a informuje výbor uvedený v článku 29 smernice 2008/57/ES o výsledku svojej analýzy.

7.2. Implementácia vozidlovej časti ETCS

Nové rušne, nové motorové vozne a iné nové dráhové železničné vozidlá, ktoré sú schopné prevádzky bez trakcie, vybavené kabínou vodiča a objednané po 1. januári 2012 alebo uvedené do prevádzky po 1. januári 2015 budú vybavené ERTMS.

Táto požiadavka sa netýka nových posunovacích rušňov a iných nových rušňov, nových motorových vozňov a iných nových dráhových železničných vozidiel vybavených kabínou vodiča, ak sú navrhnuté výlučne pre vnútroštátnu prevádzku alebo regionálnu cezhraničnú prevádzku. Členské štáty však môžu uviesť dodatočné požiadavky na národnej úrovni, obzvlášť s cieľom:

- obmedziť prístup k traťam vybaveným ERTMS na rušne vybavené ERTMS, aby bolo možné vyradiť z prevádzky existujúce národné systémy,
- žiadať, aby nové posunovacie rušne a/alebo iné nové dráhové železničné vozidlá vybavené kabínou vodiča, dokonca aj tie, ktoré boli navrhnuté výlučne pre vnútroštátnu prevádzku alebo regionálnu cezhraničnú prevádzku, boli vybavené ERTMS.

7.3. **Pravidlá implementácie špecifické pre GSM-R**

Tieto pravidlá sa uplatňujú spolu s pravidlami ustanovenými v oddiele 7.1 a 7.2.

7.3.1. **Trafové zariadenia**

Montáž GSM-R je povinná v prípade:

- nových inštalácií rádiovkej časti traťového zariadenia CCS,
- modernizácie rádiovkej časti traťového zariadenia CCS, ktorá je už v prevádzke, s cieľom zmeny funkcií alebo výkonnosti subsystému.

7.3.2. **Vozidlové zariadenia**

Montáž GSM-R je v železničných koľajových vozidlách určených na prevádzku na trati, ktorá obsahuje aspoň úsek vybavený rozhraniami triedy A (aj v prípade ich prekrytia systémom triedy B) povinná v prípade:

- nových inštalácií rádiovkej časti traťového zariadenia CCS,
- modernizácie rádiovkej časti traťového zariadenia CCS, ktorá je už v prevádzke, s cieľom zmeny funkcií alebo výkonnosti subsystému.

7.3.3. **Staré systémy**

Členské štáty musia zabezpečiť, aby funkčnosť starých systémov, ktoré sa uvádzajú v prílohe B k TSI, ako aj ich rozhrania zostali také, ako sú v súčasnosti špecifikované, okrem tých modifikácií, ktoré by sa mohli považovať za nevyhnutné na zmiernenie bezpečnostných chýb týchto systémov. Členské štáty sprístupnia potrebné informácie o svojich starých systémoch, ktoré sú nevyhnutné na účely vývoja a osvedčovania bezpečnosti prístrojov, ktoré umožňujú interoperabilitu vybavenia triedy A podľa prílohy A k TSI s ich starými zariadeniami triedy B.

(*) V dodatku I sa uvádza najneskorší termín pre vybavenie, s cieľom vytvoriť súdržnú sieť ERTMS na základe postupných krokov. Vo viacerých prípadoch existujú dobrovoľné dohody týkajúce sa skoršieho termínu vybavenia.

(**) Ú. v. EÚ L 210, 31.7.2006, s. 25.

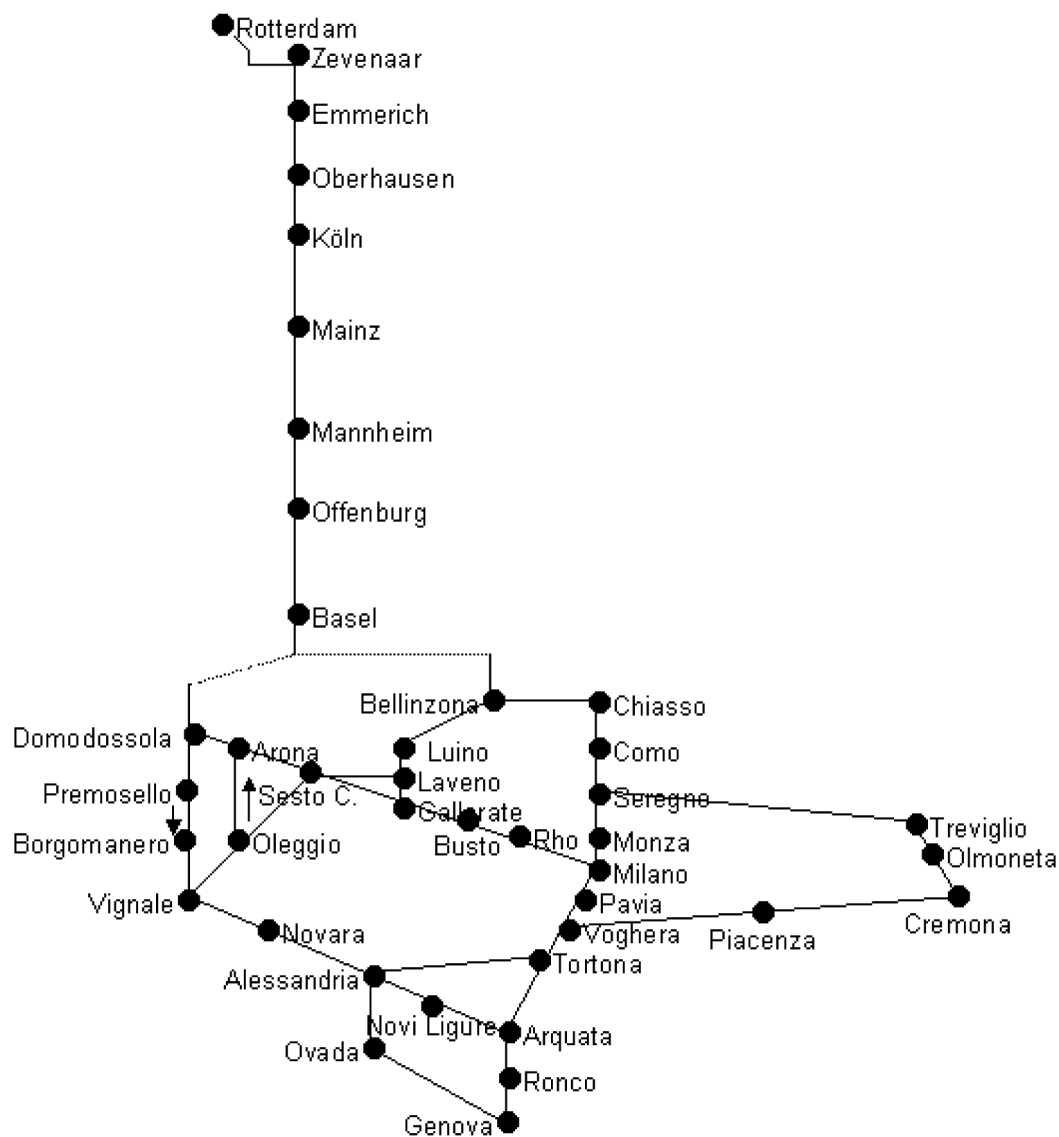
(***) Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1.

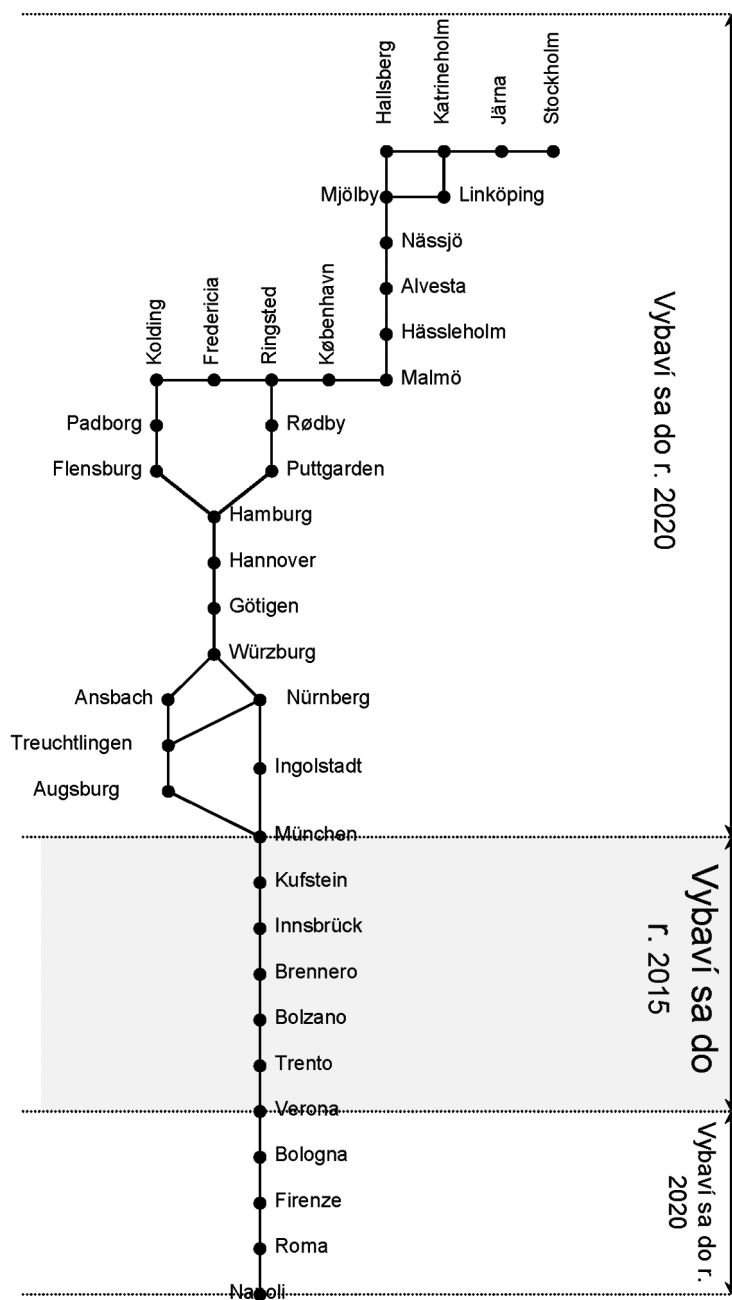
(****) Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

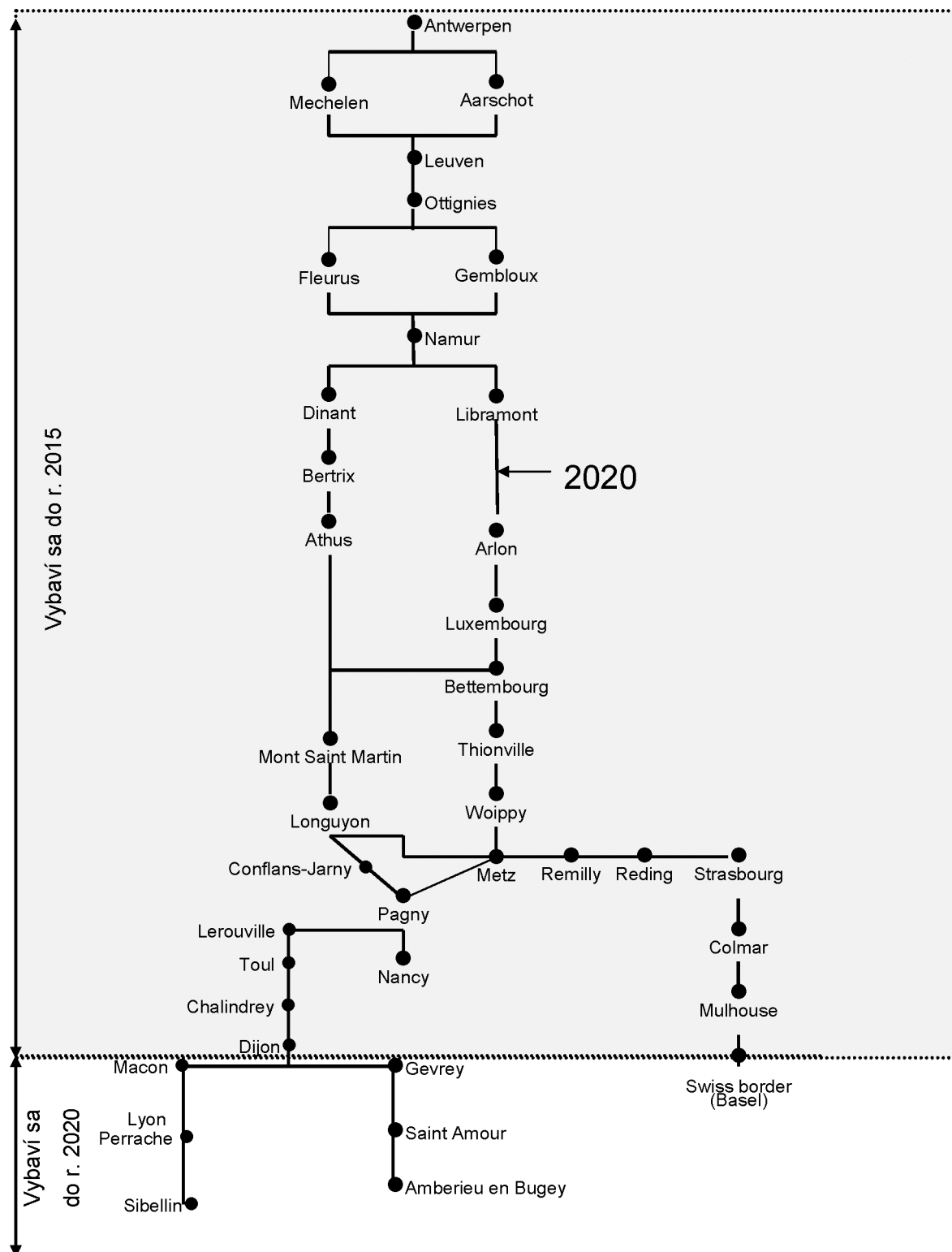
Dodatok I

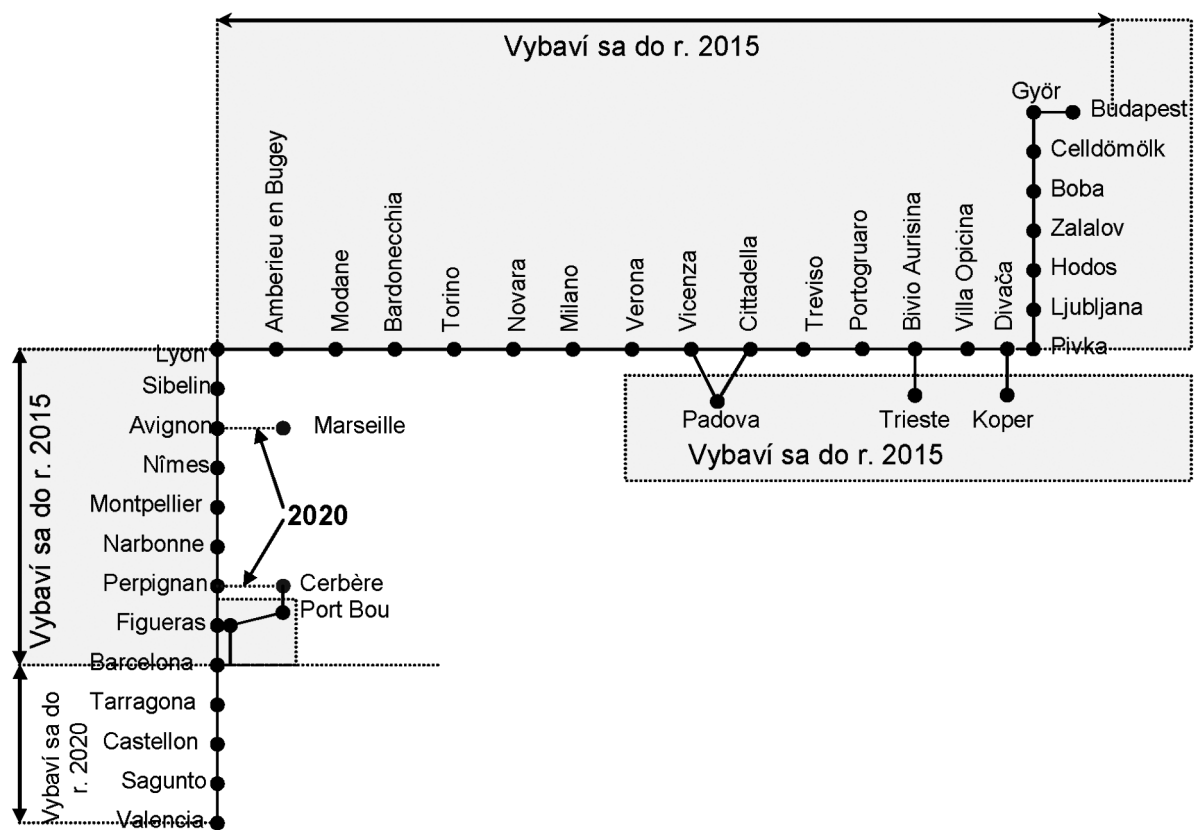
Špecifické trate tvoriace koridory

Koridor A – vybaví sa do roku 2015

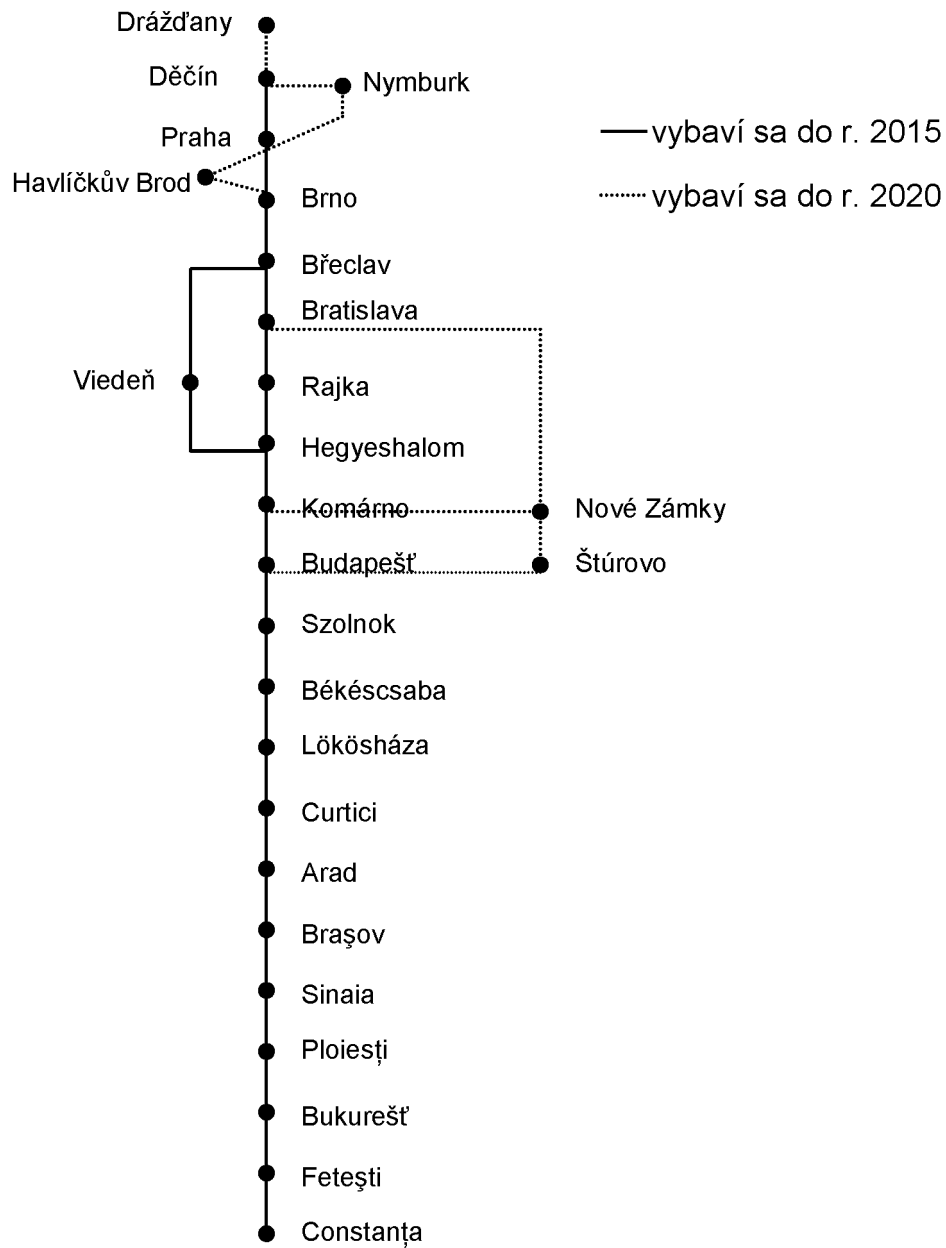


Koridor B ⁽¹⁾

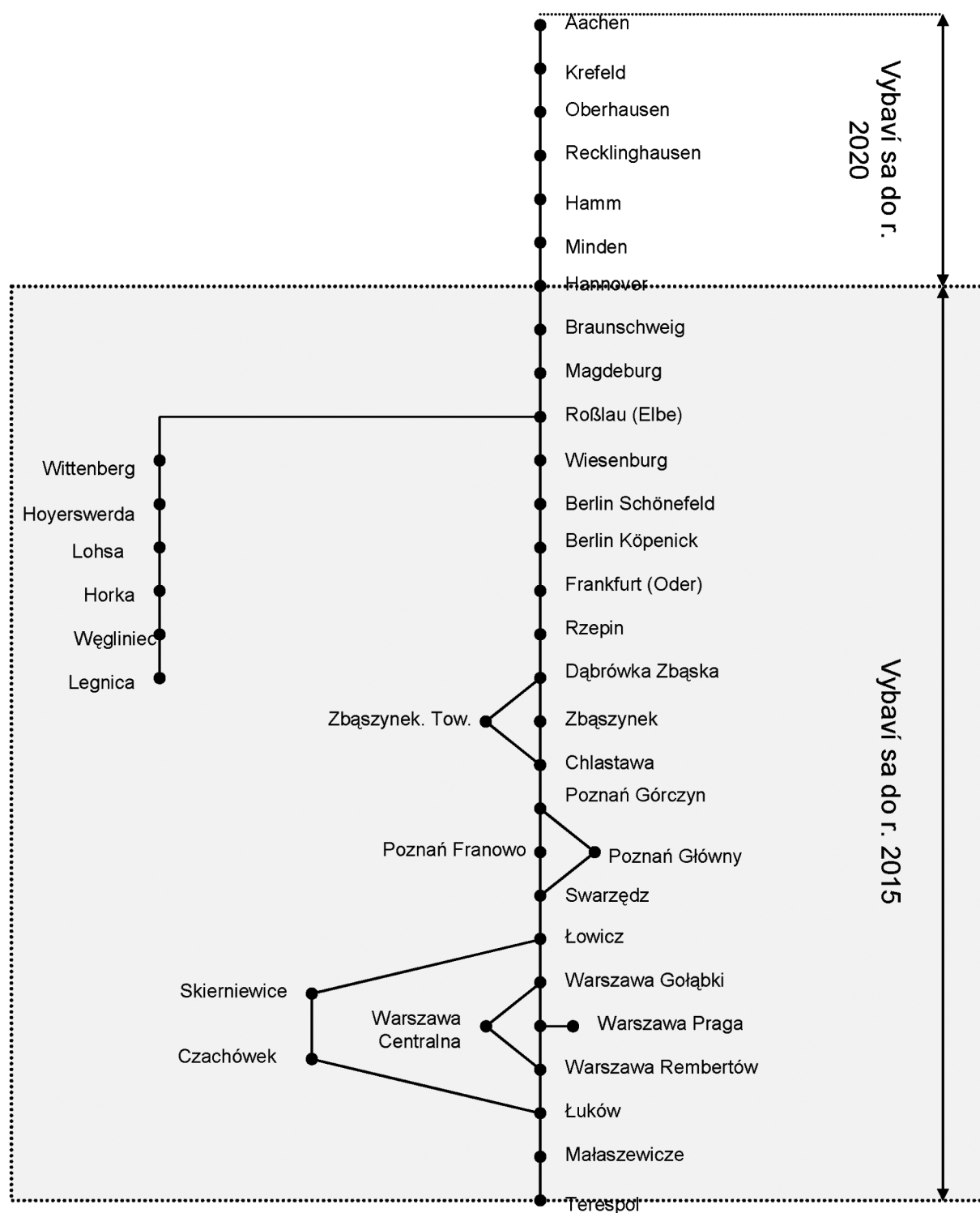
Koridor C ⁽²⁾

Koridor D ⁽³⁾

Koridor E



Koridor F



(1) Bez toho, aby boli dotknuté právne predpisy, ktoré sa uplatňujú na sieť transeurópskych vysokorýchlostných železníc, možno poskytnúť prepojenia prostredníctvom úsekov vysokorýchlostných tratí, za predpokladu, že sa trasy alokujú pre nákladné vlaky. Do roku 2020 sa zabezpečí najmenej jedno prepojenie vybavené ERTMS medzi Dánskom a Nemeckom (Flensburg-Hamburg alebo Rødby – Puttgarden), no nie bezpodmienečne dve. Základný tunel Brenner sa vybaví ERTMS, len čo sa dokončia práce na infraštruktúre (výhľadovo v roku 2020).

(2) Prepojenie medzi Nancy a Redingom sa zabezpečí do roku 2020.

(3) Do roku 2020 sa zabezpečia dve dodatočné vetvy: Montmélián – Grenoble – Valence a Lyon – Valence – Arles – Miramas (ľavý breh Rhóny).

Dodatok II

Hlavné európske prístavy, zoradiská, nákladné terminály a oblasti nákladnej dopravy ⁽¹⁾

Štát	Oblasť nákladnej dopravy	Dátum	Poznámka
Belgicko	Antverpy	31.12.2015	Do roku 2020 bude k dispozícii aj prípoj na Rotterdam.
	Gent	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulharsko	Burgas	31.12.2020	Spojenie s koridorom E predpokladá vybavenie úseku Burgas-Sofia a Sofia-Vidin-Calafat a Calafat-Curtici v Rumunsku (PP22).
Česká republika	Praha	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Dánsko	Taulov	31.12.2020	Spojenie s touto stanicou predpokladá, že trať Flensburg-Padborg sa vyberie ako prepojenie vybavené ERTMS – pozri poznámku pod čiarou č. 1 v dodatku I k prílohe.
Nemecko	Drážďany ⁽¹⁾	31.12.2020	Do roku 2020 bude zaistené aj priame prepojenie medzi koridorom E a koridorom F (z Drážďan do Hannoveru).
	Lübeck	31.12.2020	
	Duisburg	31.12.2015	
	Hamburg ⁽²⁾	31.12.2020	
	Kolín	31.12.2015	
	Mníchov	31.12.2015	
	Hannover	31.12.2015	
	Rostock	31.12.2015	
	Ludwigshafen/ Mannheim	31.12.2015	
	Norimberg	31.12.2020	
Grécko	Pireus	31.12.2020	Spojenie s koridorom E predpokladá vybavenie úseku Kulata-Sofia v Bulharsku.
Španielsko	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Požadujú sa tri spojenia. Spojenie s Parížom cez Hendaye, spojenie Pamplony s Madridom a spojenie Pamplony s koridorom D cez Zaragozu.
	Zaragoza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	

Štát	Oblasť nákladnej dopravy	Dátum	Poznámka
Francúzsko	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	
	Paríž	31.12.2020	Do roku 2020 sa zabezpečia tieto spojenia: i) s Hendaye, ii) s tunelom pod kanálom La Manche, iii) s Dijonom, iv) s Metz cez Epernay a Châlons-en-Champagne.
Taliansko	La Spezia	31.12.2020	
	Janov	31.12.2015	
	Gioia Tauro	31.12.2020	
	Verona	31.12.2015	
	Miláno	31.12.2015	
	Taranto	31.12.2020	
	Bari	31.12.2020	
	Padova	31.12.2015	
	Terst	31.12.2015	
	Novara	31.12.2015	
	Boloňa	31.12.2020	
	Rím	31.12.2020	
Luxembursko	Bettembourg	31.12.2015	
Maďarsko	Budapešť	31.12.2015	
Holandsko	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	Do roku 2020 bude k dispozícii aj prípoj na Antverpy.
Rakúsko	Graz	31.12.2020	
	Viedeň	31.12.2020	
Poľsko	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	Trať Wrocław-Legnica bude vybavená do roku 2020, aby sa zaistil priamy prípoj na nemeckú hranicu (do Görlitzu).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznaň	31.12.2015	
	Varšava	31.12.2015	
Portugalsko	Sines	31.12.2020	
	Lisabon	31.12.2020	
Rumunsko	Konstanca	31.12.2015	

Štát	Oblasť nákladnej dopravy	Dátum	Poznámka
Slovinsko	Koper	31.12.2015	
	Lublana	31.12.2015	
Slovensko	Bratislava	31.12.2015	
Spojené kráľovstvo	Bristol	Tento terminál bude pripojený, až sa koridor C predĺži k tunelu pod kanálom La Manche.	

(¹) Nemecko urobí maximum pre vybavenie sekcie koridoru E Drážďany-česká hranica v skoršom termíne.

(²) Nemecko zaistí vybavenie koľajového prepojenia do Hamburgu, ale oblasť prístavu môže byť do roku 2020 vybavená len čiastočne.

(¹) Zoznam uzlových staníc uvedený v tomto dodatku je možné revidovať, pokiaľ takéto revízie nezredukujú nákladnú dopravu alebo nebudú mať významný vplyv na projekty v iných členských štátoch.“