

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 22 juli 2009

om ändring av beslut 2006/679/EG när det gäller genomförandet av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg

[delgivet med nr K(2009) 5607]

(Text av betydelse för EES)

(2009/561/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning) ⁽¹⁾, särskilt artikel 6.1,

med beaktande av Europeiska järnvägsbyråns rekommendation om den europeiska genomförandeplanen (ERA-REC-02–2009-ERTMS) av den 23 februari 2009, och

av följande skäl:

(1) I varje teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) bör strategin för genomförandet av TSD anges och de etapper som ska slutföras för en stegvis övergång från den rådande situationen till den slutliga situationen, då TSD iaktas generellt.

(2) I kommissionens beslut 2006/679/EG av den 28 mars 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Trafikstyrning och signalering" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽²⁾ fastställs den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

(3) Medlemsstaterna har i enlighet med artikel 3 i beslut 2006/679/EG upprättat en nationell genomförandeplan för TSD:n för delsystemet trafikstyrning och signalering och har informerat kommissionen om denna plan.

(4) EU:s övergripande plan bör utarbetas i enlighet med de principer som fastställs i kapitel 7 till bilagan till beslut 2006/679/EG och på grundval av dessa nationella planer.

(5) I kapitel 7 i bilagan till beslut 2006/679/EG fastställs att EU:s övergripande plan ska bifogas TSD genom ett revideringsförfarande och kallas den europeiska genomförandeplanen.

(6) I direktiv 2008/57/EG anges att TSD kan skapa den ram som är nödvändig för att besluta om befintliga delsystem eventuellt behöver godkännas på nytt samt vilka tidsgränser som gäller.

(7) Den strategi som syftar till att genomföra TSD:n för "Trafikstyrning och signalering" ska inte enbart grunda sig på att undersystemen överensstämmer med TSD vid den tidpunkt då de tas i bruk, uppgraderas eller moderniseras utan bör även grunda sig på ett samordnat genomförande längs de paneuropeiska korridorer som sammanlänkar Europas viktigaste godstransportområden. Eftersom driftskompatibilitet enbart kan uppnås om korridorerna är fullt utrustade bör lämpliga tidsfrister fastställas i den europeiska genomförandeplanen för modernisering eller uppgradering av undersystemen.

(8) Medlemsstaterna bör vidta alla erforderliga åtgärder för att tillhandahålla en extern specifik anpassningsenhet (STM) för de befintliga system av klass B som finns förtecknade i bilaga B till TSD.

(9) Projekt som avser det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) kan i allmänhet, och i synnerhet när de gäller spårsträckor som ingår i den europeiska genomförandeplanen, erhålla gemenskapsstöd via TEN-T-programmet eller annat gemenskapsfinansierat stöd.

(10) Tillräckligt finansiellt stöd är av avgörande betydelse för att säkerställa att ERTMS införs i den omfattning och enligt de tidsfrister som fastställs i den europeiska genomförandeplanen. Planen måste därför eventuellt anpassas med avseende på tillgänglig finansiering.

⁽¹⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 284, 16.10.2006, s. 1.

- (11) Leverantörerna av fordonsbaserad utrustning för ERTMS har bekräftat att de senast 2015 kan leverera fordonsbaserad utrustning som är i överensstämmelse med de nya standarderna (kallade version 3). Följaktligen bör internationella lok som levereras från och med det datumet i princip vara utrustade med ERTMS.
- (12) Beslut 2006/679/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (13) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet för järnvägar som inrättats i enlighet med artikel 29 i direktiv 2008/57/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagan till beslut 2006/679/EG ska ändras på följande sätt:

1. Avsnitten 7.1–7.3 ska ersättas med texten i bilagan till detta beslut.
2. I avsnitt 7.4.2.3 ska hänvisningen till avsnitt 7.2.2.5 ersättas med en hänvisning till avsnitt 7.2.

Artikel 2

Senast den 31 december 2015 ska kommissionen ha utvärderat genomförandet av den europeiska genomförandeplanen samt, efter analys av de framsteg som gjorts i fråga om genomförandet fram till 2015, fastställa tillgången på sådan utrustning som uppfyller de nya standarderna (version 3) och på de finansieringskällor och den finansiering som finns tillgänglig för att stödja genomförandet av ERTMS och fastställa huruvida ändringar av detta beslut är nödvändiga i synnerhet när det gäller de spårsträckor som ska vara utrustade fram till 2020. Medlemsstaterna ska delta i denna analys.

Artikel 3

Detta beslut ska tillämpas från och med den 1 september 2009.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 22 juli 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

BILAGA

Avsnitt 7.1, 7.2 och 7.3 i bilagan till beslut 2006/679/EG ska ersättas med följande:

”7. IMPLEMENTERING AV TSD FÖR DELSYSTEMET TRAFIKSTYRNING

I detta kapitel redogörs för strategin för den europeiska genomförandeplanen av TSD:n för ERTMS och för de etapper som ska slutföras för att få till stånd en stegvis övergång från den rådande situationen till den slutliga situationen, då TSD iakttas generellt.

Den europeiska genomförandeplanen för ERTMS är inte tillämplig på spårsträckor inom en medlemsstats territorium om järnvägsnätet i denna medlemsstat på grund av havet eller som en följd av särskilda geografiska förhållanden är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i övriga gemenskapen. Denna strategi är inte tillämplig på lok som enbart trafikerar sådana spårsträckor.

7.1 **Markbaserat genomförande av ERTMS**

Syftet med den europeiska genomförandeplanen för ERTMS är att se till att lok, motorvagnar och andra järnvägsfordon som är utrustade med ERTMS successivt får tillträde till ett större antal spårsträckor, hamnar, terminaler och rangerbangårdar utan att behöva nationell utrustning utöver ERTMS.

Enligt genomförandeplanen är det inte nödvändigt att för detta ändamål avlägsna befintliga system av klass B på de spårsträckor som omfattas av planen. Utrustning med system av klass B ska, vid det datum som fastställs i genomförandeplanen, emellertid inte utgöra ett villkor för tillträde till spårsträckor som omfattas av genomförandeplanen för lok, motorvagnar och andra järnvägsfordon som är utrustade med ERTMS.

När exempelvis terminalområden som hamnar eller särskilda spårsträckor i en hamn inte är utrustade med något system av klass B innebär de krav som är förknippade med 'sammanlänkningen' av dessa terminalområden inte nödvändigtvis att dessa terminaler eller spårsträckor måste vara utrustade med ERTMS så länge som utrustning med system av klass B inte utgör ett krav för tillträde till spårsträckorna.

När det gäller spårsträckor med dubbelspår eller flera spår anses spårsträckan vara utrustad då ett dubbelspår är utrustat. Om det finns flera spårsträckor i ett korridoravsnitt måste åtminstone en spårsträcka på avsnittet vara utrustad. Hela korridoren anses vara utrustad då åtminstone en spårsträcka är utrustad längsmed hela korridoren.

7.1.1 **Korridorer**

De sex korridorer som beskrivs i bilaga I ska vara utrustade med ERTMS enligt den tidsplan som anges i bilagan (*).

7.1.2 **Förbindelse till de största europeiska hamnarna, rangerbangårdarna, godsterminalerna och godstransportområdena**

De hamnar, rangerbangårdar, godsterminaler och godstransportområden som är förtecknade i bilaga II ska vara anslutna till åtminstone en av de sex korridorer som anges i bilaga I vid det datum och i enlighet med de villkor som fastställs i bilaga II.

7.1.3 **EU-finansierade projekt**

Utan att det påverkar avsnitten 7.1.1 och 7.1.2 är installation av ERTMS/ETCS obligatorisk i följande fall:

- Nyinstallation av delen för tågskydd i en utrustning för trafikstyrning och signalering.
- Uppgradering av delen för tågskydd i en utrustning för trafikstyrning och signalering som redan är i drift och som innebär ändringar av funktioner eller prestanda hos delsystemet.

Detta gäller för projekt som avser järnvägsinfrastruktur och som erhåller finansieringsstöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden och/eller Sammanhållningsfonden [rådets förordning (EG) nr 1083/2006 (**)] och/eller TEN-T finansiering [Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG (***)].

Kommissionen kan dock bevilja undantag från denna regel om signalsystemet moderniseras på en kort sträcka (mindre än 150 km) eller delar av spårsträckan, förutsatt att ERTMS installeras före det tidigare av följande två datum:

- Fem år efter det att projektet avslutats.
- Den tidpunkt då delsträckan kopplas samman med en annan spårsträcka som är utrustad med ERTMS.

I detta avsnitt benämns det tidigare av dessa två datum för 'det senare datumet för utrustning'.

Den berörda medlemsstaten ska skicka in underlag till kommissionen om detta. Underlaget ska innehålla en ekonomisk analys som ger vid handen att det finns avsevärda ekonomiska och/eller tekniska fördelar med att ta ERTMS i bruk vid det senare datumet för utrustning i stället för i samband med genomförandet av det EU-finansierade projektet.

En medlemsstat kan enbart åberopa en sådan klausul om den anbudsinfordran som omfattar modernisering eller uppgradering av systemet för tågskydd innehåller en klar möjlighet att välja ERTMS-utrustning för spårsträckan antingen under projektets gång eller vid det senare datumet för utrustning.

Kommissionen ska analysera det underlag som inlämnats och de åtgärder som föreslås av medlemsstaten samt underrätta den kommitté som avses i artikel 29 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG (****) om resultatet av analysen. Om undantag beviljas ska medlemsstaten se till att ERTMS installeras före det senare datumet för utrustning.

7.1.4 Förhållanden som kräver frivilliga funktioner

Med hänsyn till egenskaperna hos den markbaserade trafikstyrningsutrustningen och dess gränssnitt mot andra delsystem, kan viss markbaserad funktionalitet som inte klassificerats som obligatorisk vara nödvändig att införa i vissa tillämpningar för att skapa överensstämmelse med de väsentliga kraven.

Markbaserat införande av nationella eller frivilliga funktioner får inte förhindra att tåg som endast uppfyller de obligatoriska kraven för fordonsbaserade system av klass A framförs på den infrastrukturen, utom i följande fall då det krävs vissa fordonsbaserade frivilliga funktioner:

- En markbaserad utrustning för ETCS nivå 3 kräver fordonsbaserad övervakning av tågintegritet.
- En markbaserad utrustning för ETCS nivå 1 med radioburen höjning kräver motsvarande fordonsbaserade höjningsfunktion om frisläppningshastigheten är satt till noll av säkerhetsskäl (t.ex. skydd av farliga punkter).
- När ETCS kräver dataöverföring via radio måste dataöverföringstjänsterna för GSM-R uppfylla kraven för ETCS-dataöverföring.
- En fordonsbaserad utrustning, som innehåller en KER-STM, kan medföra krav på införande av K-gränssnittet.

7.1.5 Kvarvarande system

Medlemsstaterna ska garantera funktionaliteten hos de kvarvarande befintliga system som omnämns i bilaga B till TSD:n och deras gränssnitt ska kvarstå enligt nuvarande specifikation, förutom de modifieringar som kan bedömas nödvändiga för att motverka säkerhetsrelaterade brister i dessa system. Medlemsstaterna ska tillhandahålla sådan information om sina kvarvarande system som krävs för utveckling och certifiering av utrustning så att man möjliggör driftskompatibilitet mellan utrustning av klass A och medlemsstaternas kvarvarande utrustning av klass B.

7.1.6 Anmälan

För varje korridor som beskrivs i bilaga I ska medlemsstaterna meddela kommissionen en detaljerad tidsplan för när korridoravsnittet ska var utrustat med ERTMS eller bekräfta att korridoren redan har sådan utrustning. Uppgifterna ska tillhandahållas kommissionen senast tre år före det senaste datum som fastställs i bilaga I för när utrustningen ska vara installerad i korridoravsnittet.

Medlemsstaterna ska för varje hamn, rangerbangård, godsterminal och godstransportområde som anges i bilaga II uppge de särskilda spårsträckor som kommer att användas för att tillgodose anslutningen till en av de korridorer som anges i bilaga I. Denna information ska tillhandahållas kommissionen senast tre år för det datum som anges i bilaga II och innehålla uppgift om det senaste datum när ifrågavarande hamn, rangerbangård, godsterminal eller godstransportområde ska ha utrustningen installerad. Vid behov kan Europeiska kommissionen begära justeringar framför allt för att skapa enhetlighet vid gränserna mellan utrustade spårsträckor. Medlemsstaterna ska tillhandahålla kommissionen antingen en detaljerad tidsplan för när dessa särskilda spårsträckor ska var utrustade med ERTMS eller bekräfta att dessa särskilda spårsträckor redan har sådan utrustning. Denna information ska tillhandahållas kommissionen senast tre år före det datum som anges i bilaga II och innehålla uppgift om det senaste datum för när ifrågavarande hamn, rangerbangård, godsterminal eller godstransportområde ska ha utrustningen installerad.

Den detaljerade tidsplanen ska framför allt innehålla uppgift om det datum då anbudsinfordran för utrustning av spårsträckan ska vara avslutad, om de förfaranden som tillämpas för att tillgodose driftskompatibiliteten i korridoren med grannländer samt de viktigaste milstolparna för projektet. Medlemsstaterna ska informera kommissionen var tolfte månad om det framsteg som gjorts i fråga om utrustningen av dessa spårsträckor genom att sända en uppdaterad tidsplan.

7.1.7 Förseningar

Om en medlemsstat tror att den kommer att få problem med att hålla den tidsplan som fastställs i detta beslut ska den omedelbart informera kommissionen om detta. Den ska tillhandahålla kommissionen underlag som innehåller en teknisk beskrivning av projektet och en uppdaterad tidsplan. Underlaget ska även innehålla en redogörelse för orsaken till förseningen och uppgift om de åtgärder som medlemsstaten vidtagit för att rätta till problemet.

En medlemsstat kan beviljas en ytterligare förlängning av tidsfristen för genomförandet på högst tre år om denna försening beror på omständigheter som medlemsstaten inte råder över, exempelvis problem på leverantörssidan eller problem med harmoniseringen eller med godkännandeförfarandet på grund av brist på lämpliga provfordon. En medlemsstat kan enbart återopa en sådan klausul om följande villkor uppfylls:

- Den anmälan som avses i avsnitt 7.1.6 lämnades in i tid och var uttömmande.
- Det underlag som avses i första stycket i avsnitt 7.1.7 innehåller klara bevis för att orsakerna till förseningen berodde på omständigheter som medlemsstaten inte kunde råda över.
- En behörig myndighet är ansvarig för samordningen mellan leverantörer av fordonsbaserad och markbaserad utrustning samt för integrering och provning av produkter.
- Befintliga laboratorier har använts på ett tillfredsställande sätt.
- Bevis för att erforderliga åtgärder vidtagits för att minimera ytterligare förseningar.

Kommissionen ska analysera det underlag som inlämnats och de åtgärder som föreslås av medlemsstaten samt informera den kommitté som avses i artikel 29 i direktiv 2008/57/EG om resultatet av analysen.

7.2 Fordonsbaserad ETCS-utrustning

Nya lok, nya motorvagnar och andra nya järnvägsfordon med förarhytt som kan framföras utan drivhjälp, vilka beställts efter den 1 januari 2012 eller som tas i drift efter den 1 januari 2015, ska vara utrustade med ERTMS.

Detta krav gäller inte för nya växellok eller andra nya lok, nya motorvagnar eller andra nya järnvägsfordon med förarhytt om de är konstruerade enbart för nationell trafik eller regional gränsöverskridande trafik. Medlemsstaterna kan dock införa ytterligare krav på nationell nivå i synnerhet för att

- begränsa tillgången till ERTMS-utrustade spårsträckor till ERTMS-utrustade lok så att befintliga nationella system kan avvecklas,
- se till att nya växellok och/eller andra nya järnvägsfordon med förarhytt, även om de är konstruerade enbart för nationell trafik eller regional gränsöverskridande trafik, utrustas med ERTMS.

7.3 **GSM-R – särskilda genomföranderegler**

Dessa bestämmelser gäller utöver de regler som fastställs i avsnitt 7.1 och 7.2.

7.3.1 **Markbaserade installationer**

Det är obligatoriskt att installera GSM-R i följande fall:

- Nyinstallation av radiodelar i en utrustning för trafikstyrning och signalering.
- Uppgradering av radiodelen i en utrustning för trafikstyrning och signalering som redan är i drift och som innebär ändringar av funktioner eller prestanda hos delsystemet.

7.3.2 **Fordonsbaserade installationer**

Det är obligatoriskt att i följande fall installera GSM-R på rullande materiel som är avsedd för användning på en spårsträcka som omfattar åtminstone ett spåravsnitt utrustat med gränssnitt av klass A (även om system av klass B samtidigt finns):

- Nyinstallation av radiodelar i en utrustning för trafikstyrning och signalering.
- Uppgradering av radiodelen i en trafikstyrnings- och signaleringsutrustning som redan är i drift och som innebär ändringar av funktioner eller prestanda hos delsystemet.

7.3.3 **Kvarvarande system**

Medlemsstaterna ska garantera funktionaliteten hos de kvarvarande system som avses i bilaga B till TSD:n och deras gränssnitt ska kvarstå enligt nuvarande specifikation, förutom de modifieringar som kan bedömas nödvändiga för att åtgärda säkerhetsrelaterade brister i dessa system. Medlemsstaterna ska tillhandahålla sådan information om sina kvarvarande system som krävs för utveckling och certifiering av utrustning så att man möjliggör driftskompatibilitet mellan utrustning av klass A och medlemsstaternas kvarvarande utrustning av klass B.

(*) I bilaga I anges det senaste datumet för när utrustningen ska vara installerad. Syftet är att stegvis bygga upp ett sammanhängande ERTMS-nät. Det finns flera frivilliga avtal om installation av utrustning vid en tidigare tidpunkt.

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

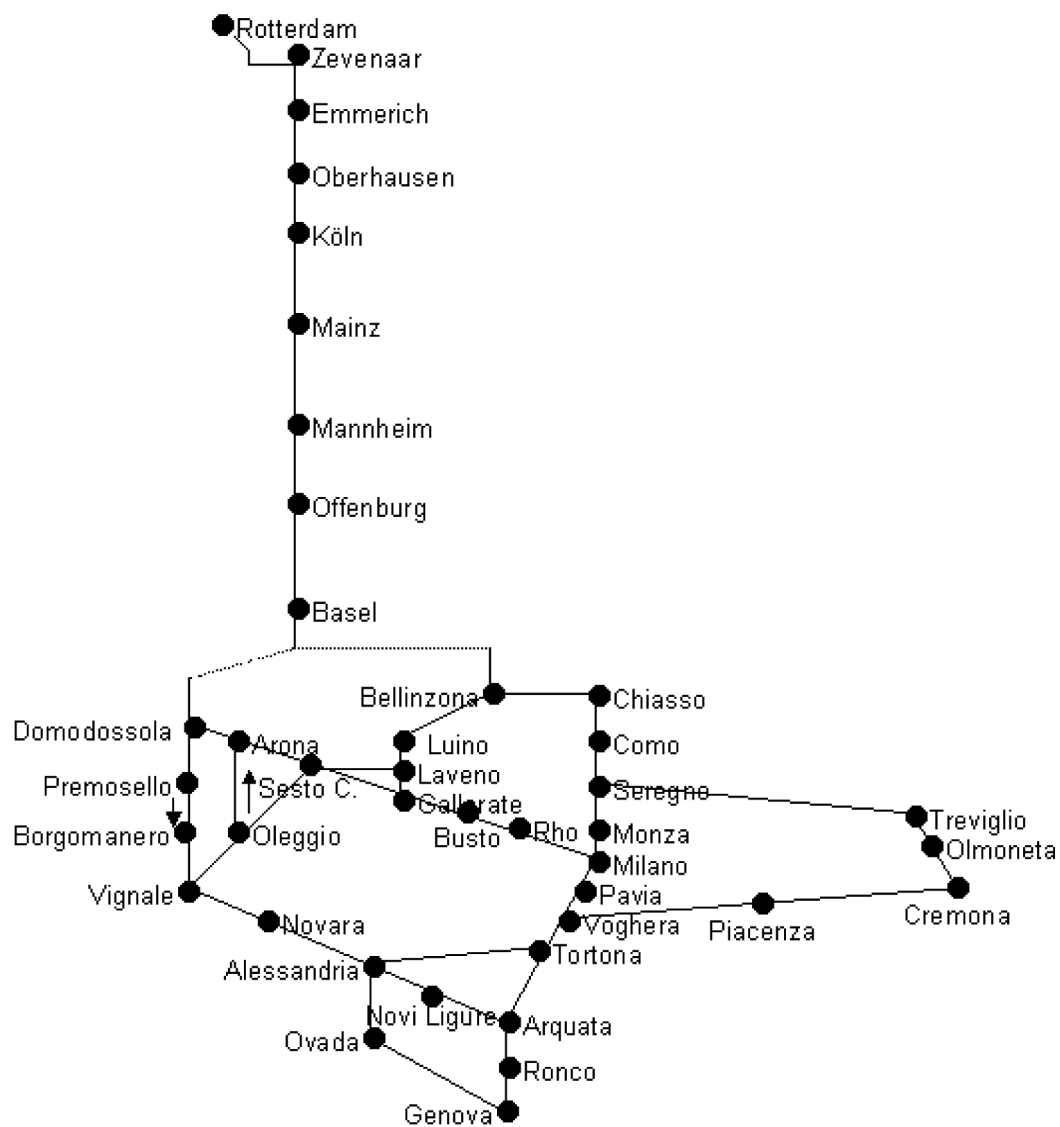
(***) EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

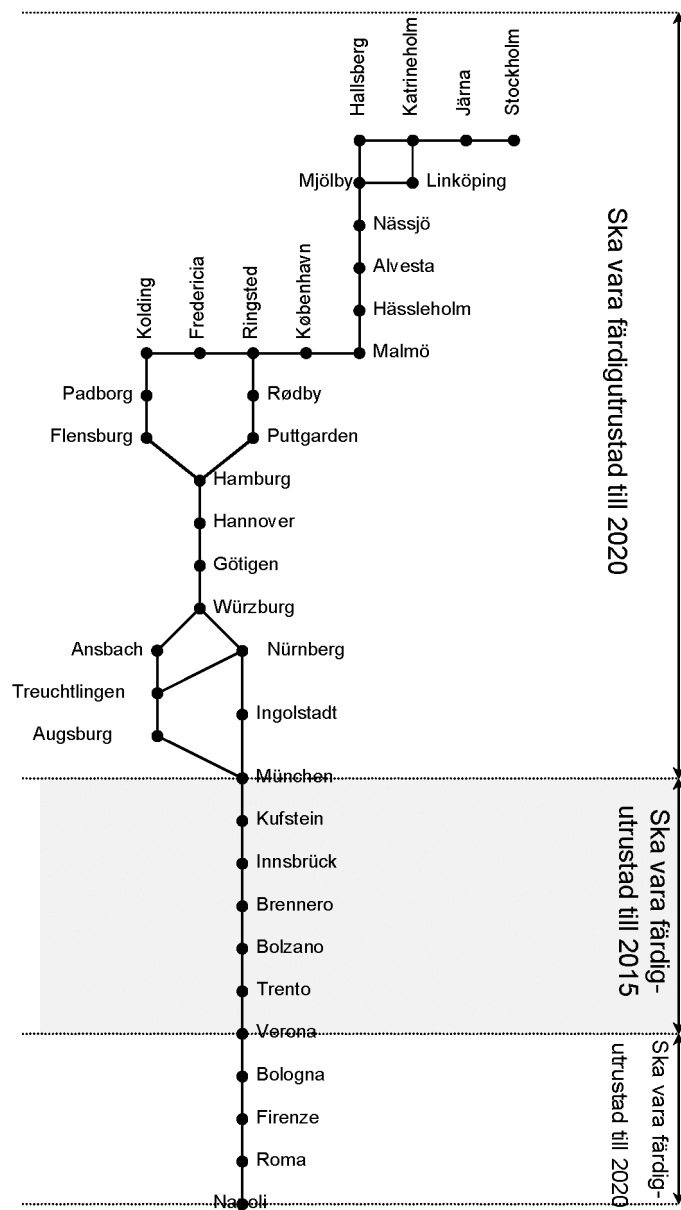
(****) EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

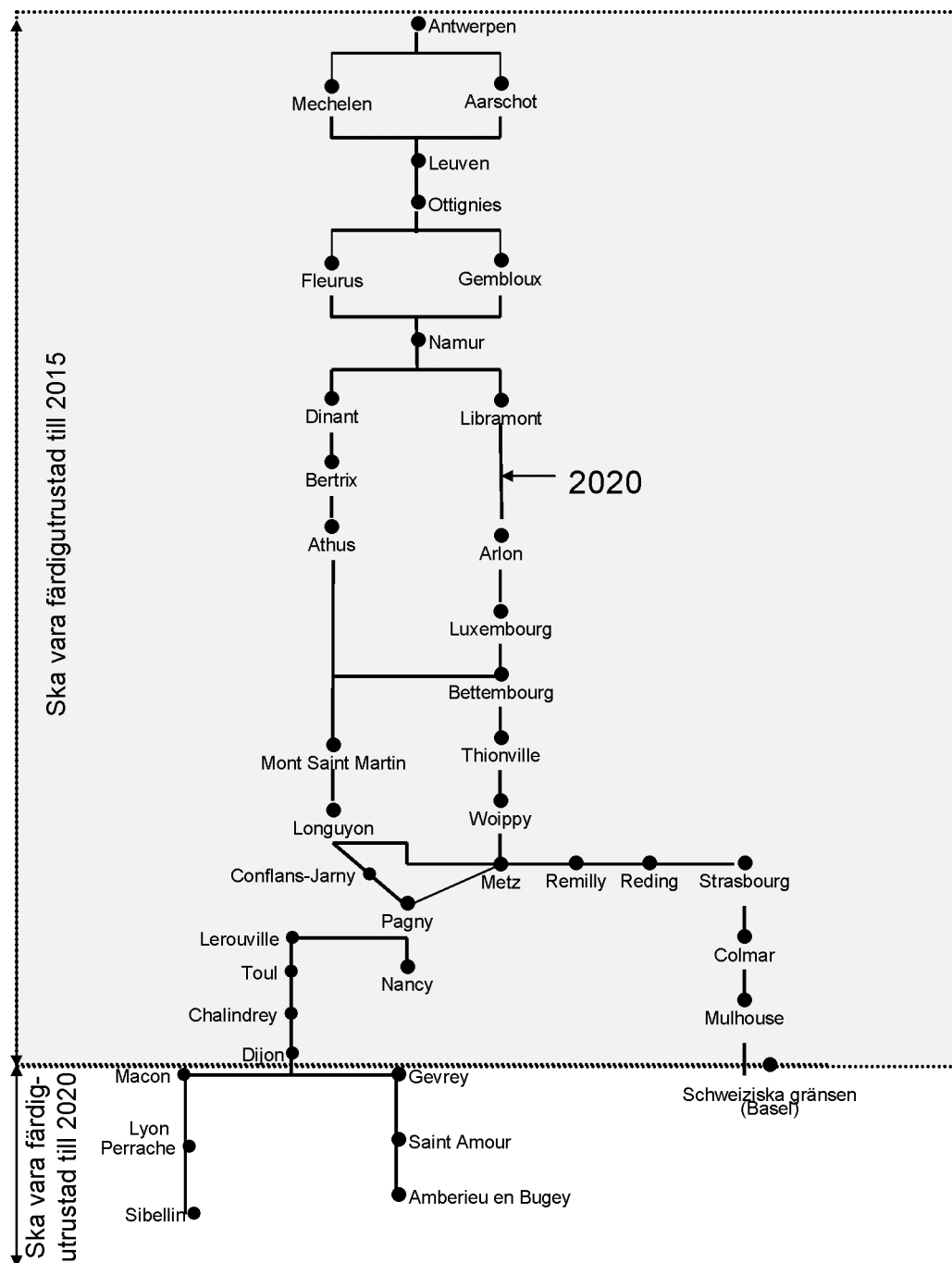
BILAGA I

Särskilda järnvägslinjer som ingår i korridorerna

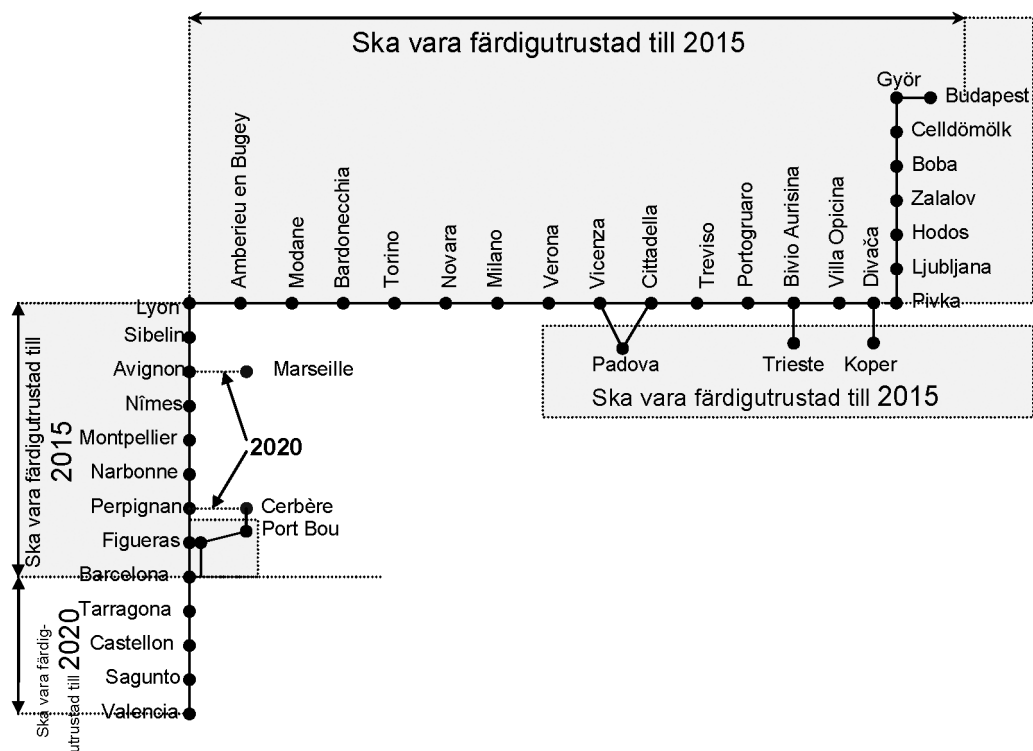
Korridor A – Utrustningen ska vara installerad senast 2015



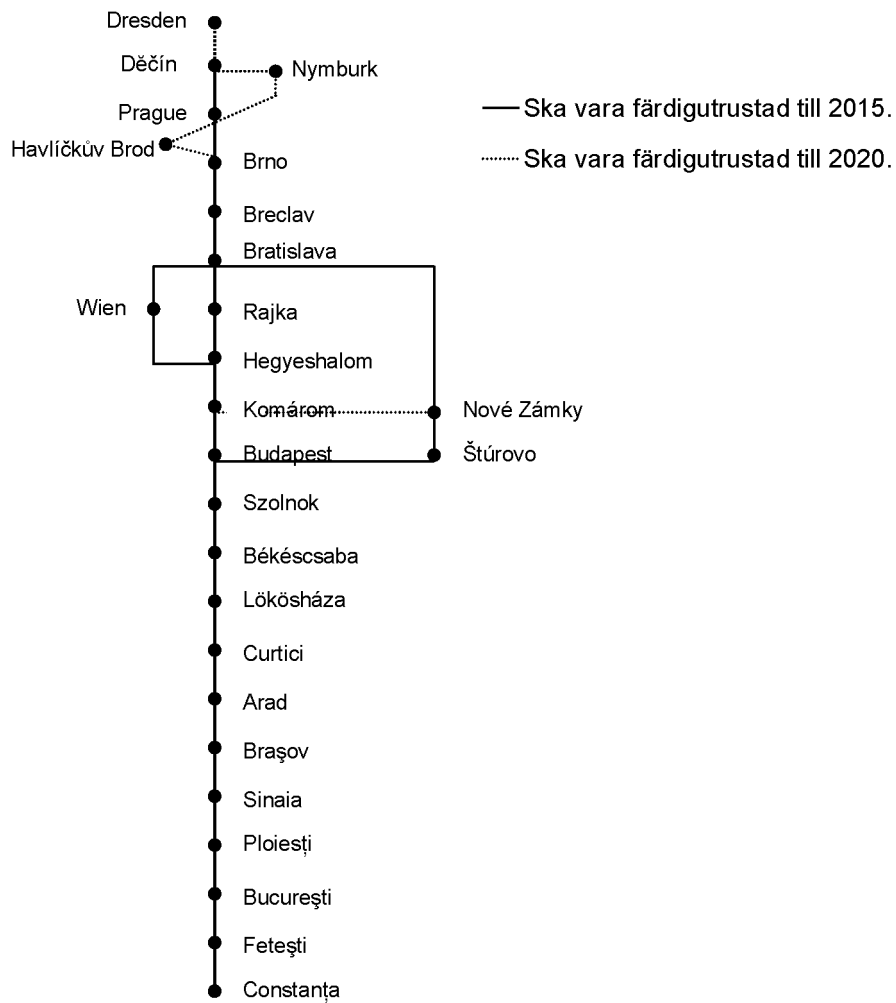
Korridor B ⁽¹⁾

Korridor C ⁽²⁾

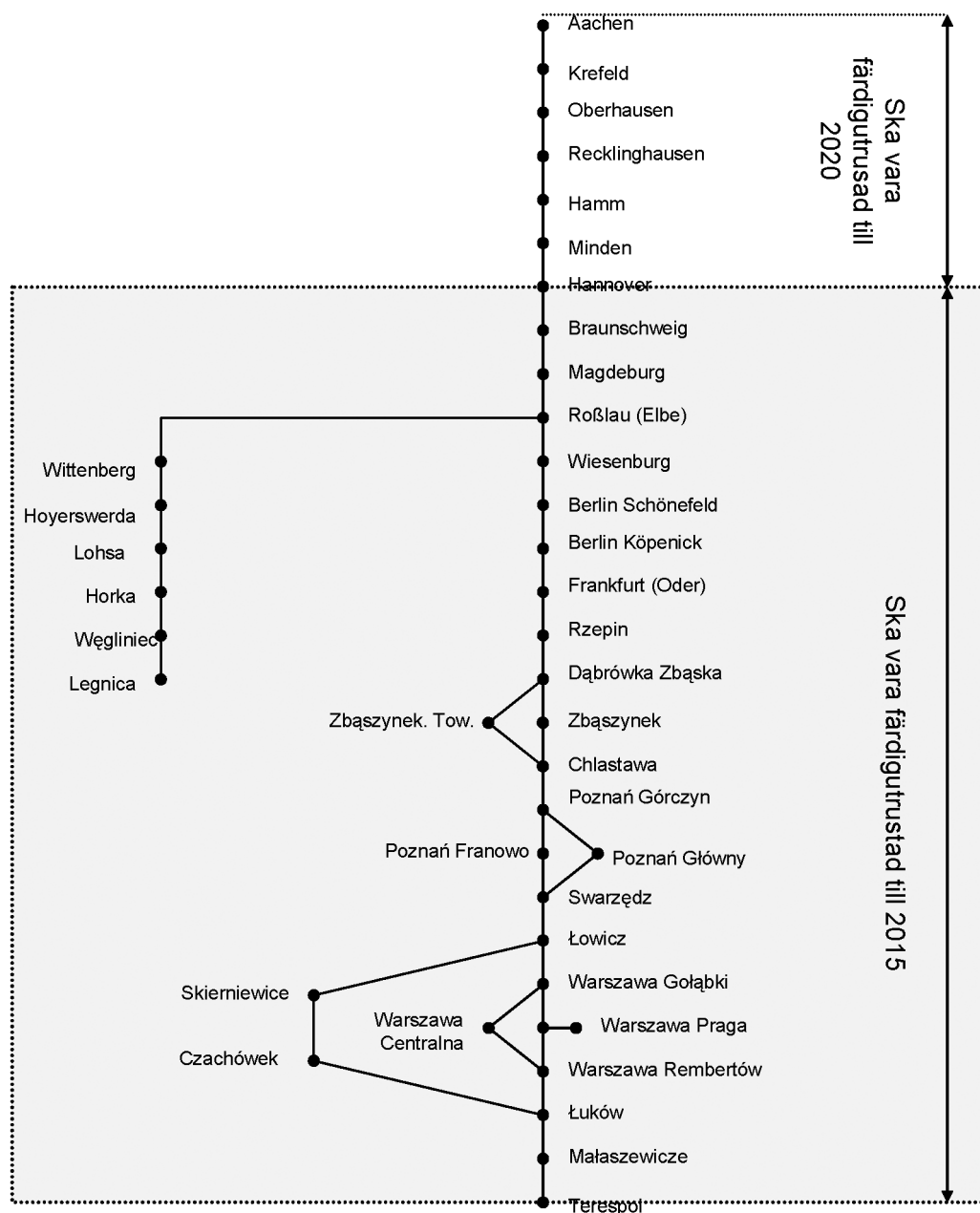
Korridor D (3)



Korridor E



Korridor F



⁽¹⁾ Utan att det påverkar lagstiftningen för det transeuropeiska järnvägsnätet för höghastighetståg kan förbindelser skapas med hjälp av avsnitt av höghastighetslinjer förutsatt att man tillhandahåller spår för godståg. År 2020 kommer det att finnas åtminstone en förbindelse som är utrustad med ERTMS mellan Danmark och Tyskland (Flensburg–Hamburg eller Rødby–Puttgarden) dock inte nödvändigtvis två förbindelser. Tunneln under Brennerpasset kommer att utrustas med ERTMS då infrastrukturarbetena har slutförts (planerat till 2020).

⁽²⁾ En förbindelse kommer att finnas 2020 mellan Nancy och Reding.

⁽³⁾ Ytterligare två sträckor kommer att vara utrustade 2020: Montmélan – Grenoble – Valence och Lyon – Valence – Arles – Miramas (Rhônes vänstra strand).

Tillägg II

De viktigaste europeiska hamnarna, rangerbangårdarna, godsterminalerna och godstransportområdena ⁽¹⁾

Land	Godstransportområde	Datum	Anmärkning
Belgien	Antwerpen	31.12.2015	En förbindelse till Rotterdam ska också stå klar 2020.
	Gent	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulgarien	Burgas	31.12.2020	Anslutningen till korridor E kräver utrustning av sträckan Bourgas-Sofia och Sofia-Vidin-Calafat samt Calafat-Curtici i Rumänien (PP22).
Tjeckien	Prag	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Danmark	Taulov	31.12.2020	Anslutningen av denna terminal innebär att sträckan Flensburg–Padborg måste utrustas med ERMS – se fotnot 1 i tillägg I i bilagan.
Tyskland	Dresden ⁽¹⁾	31.12.2020	2020 kommer det att finnas en direkt förbindelse mellan korridor E och korridor F (Dresden till 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	
Grekland	Pireás	31.12.2020	Anslutningen till korridor E innebär att sträckan Kulata-Sofia i Bulgarien måste utrustas.
Spanien	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Tre förbindelser är begärda. En sträcka från Paris via Hendaye, en sträcka från Pamplona till Madrid och en sträcka från Pamplona till korridor D via Zaragoza.
	Zaragoza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	

Land	Godstransportområde	Datum	Anmärkning
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	Följande förbindelser kommer att vara klara 2020: i) Hendaye ii) tunneln under Engelska kanalen iii) Dijon iv) Metz via Epernay och Châlons-en-Champagne.
Italien	La Spezia	31.12.2020	
	Genua	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	
Luxemburg	Bettembourg	31.12.2015	
Ungern	Budapest	31.12.2015	
Nederländerna	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	En förbindelse till Antwerpen kommer att färdigställas till 2020.
Österrike	Graz	31.12.2020	
	Wien	31.12.2020	
Polen	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	Sträckan Wrocław-Legnica kommer att vara utrustad 2020 för att säkerställa en direkt förbindelse till den tyska gränsen (Gorlitz).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	
	Warszawa	31.12.2015	
Portugal	Sines	31.12.2020	
	Lissabon	31.12.2020	
Rumänien	Constanța	31.12.2015	

Land	Godstransportområde	Datum	Anmärkning
Slovenien	Koper	31.12.2015	
	Ljubljana	31.12.2015	
Slovakien	Bratislava	31.12.2015	
Förenade kungariket	Bristol.	Denna terminal kommer att anslutas när korridor C förlängs till tunneln under Engelska kanalen.	

⁽¹⁾ Tyskland ska göra sitt yttersta för att se till att korridor E-avsnittet, Dresden–Tjeckien, är utrustad tidigare.

⁽²⁾ Tyskland kommer att se till att en järnvägssträcka till Hamburg är utrustad. Hamnområdet kommer dock eventuellt enbart att vara delvis utrustat 2020.

⁽¹⁾ Förteckningen över de knutpunkter som ingår i denna bilaga kan komma att ses över. Denna översyn får dock inte leda till en minskning av godstrafiken eller märkbart påverka projekt i andra medlemsstater."