

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 22 lipca 2009 r.

zmieniająca decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 5607)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/561/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie) <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

uwzględniając zalecenie Europejskiej Agencji Kolejowej w sprawie europejskiego planu wdrożenia (ERA-REC-02-2009-ERTMS) z dnia 23 lutego 2009 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Każda techniczna specyfikacja interoperacyjności (TSI) powinna wskazywać strategię wdrażania danej TSI oraz etapy, jakie mają być zakończone celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą.
- (2) W decyzji Komisji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych <sup>(2)</sup> została określona TSI odnosząca się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.
- (3) Zgodnie z art. 3 decyzji 2006/679/WE państwa członkowskie ustanowiły krajowe plany wdrożeniowe dla TSI „Sterowanie” i przedstawiły te plany Komisji.

(4) Na podstawie planów krajowych należy opracować plan generalny UE zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale 7 załącznika do decyzji 2006/679/WE.

(5) Rozdział 7 załącznika do decyzji 2006/679/WE stanowi, że plan generalny UE będzie załączony do TSI na podstawie procedury weryfikacji i będzie określany jako europejski plan wdrożenia.

(6) Dyrektywa 2008/57/WE wskazuje, że TSI może ustanawiać ramy niezbędne do podjęcia decyzji, czy istniejący podsystem wymaga ponownego zatwierdzenia, oraz określać odpowiednie terminy.

(7) Strategia wdrażania TSI „Sterowanie” powinna nie tylko polegać na zgodności podsystemów z TSI w czasie ich wprowadzania do eksploatacji, aktualizacji lub odnowy, lecz także opierać się na skoordynowanym wdrażaniu wzdłuż paneuropejskich korytarzy łączących główne europejskie obszary transportu towarowego. Ponieważ interoperacyjność może zostać osiągnięta jedynie, jeżeli korytarze są w pełni wyposażone, w europejskim planie wdrożenia należy określić odpowiednie terminy odnowy lub aktualizacji podsystemów.

(8) Państwa członkowskie powinny dołożyć wszelkich starań, aby udostępnić zewnętrzne specyficzne moduły transmisyjne dla ich istniejących systemów klasy B, wymienionych w załączniku B do TSI.

(9) Zasadniczo projekty dotyczące europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), a w szczególności linie określone w europejskim planie wdrożenia, mogą być objęte wsparciem wspólnotowym w ramach programu TEN-T lub innych programów wspólnotowej pomocy finansowej.

(10) Odpowiednie wsparcie finansowe ma decydujące znaczenie w zapewnieniu wdrażania ERTMS zgodnie z zakresem i terminami określonymi w europejskim planie wdrożenia. Plan może być zatem dostosowany w celu uwzględnienia dostępnego finansowania.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 284 z 16.10.2006, s. 1.

- (11) Dostawcy wyposażenia pokładowego ERTMS potwierdzili, że będą w stanie dostarczyć wyposażenie pokładowe zgodne z nowym standardem (znanym jako wymóg podstawowy 3) najpóźniej do 2015 r., dlatego też międzynarodowe lokomotywy dostarczane przed upływem tego terminu powinny być, co do zasady, wyposażone w ERTMS.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję 2006/679/WE.
- (13) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa Kolei ustanowionego na mocy art. 29 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

W załączniku do decyzji 2006/679/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) sekcje 7.1, 7.2 i 7.3 zastępuje się tekstem załącznika do niniejszej decyzji;

- 2) w sekcji 7.4.2.3 odesłanie do sekcji 7.2.2.5 zastępuje się odesłaniem do sekcji 7.2.

*Artykuł 2*

Do dnia 31 grudnia 2015 r. Komisja oceni realizację europejskiego planu wdrożenia oraz ustali na podstawie analizy postępów w jego realizacji do 2015 r., dostępność wyposażenia zgodnego z nowym standardem (wymóg podstawowy 3) oraz źródeł i poziomu finansowania dostępnego na wsparcie wdrażania ERTMS, czy poprawki do niniejszej decyzji są konieczne, w szczególności w odniesieniu do linii, które mają być wyposażone do 2020 r. Państwa członkowskie będą zaangażowane w tę analizę.

*Artykuł 3*

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 września 2009 r.

*Artykuł 4*

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 lipca 2009 r.

*W imieniu Komisji*

Antonio TAJANI

*Wiceprzewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK

Sekcje 7.1, 7.2 i 7.3 załącznika do decyzji 2006/679/WE otrzymują brzmienie:

„7. WDRAŻANIE TSI »STEROWANIE«

W niniejszym rozdziale przedstawiono strategię wdrożenia (europejski plan wdrożenia ERTMS) tej TSI i określono etapy, jakie mają być zakończone celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą.

Europejski plan wdrożenia ERTMS nie dotyczy linii znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego, którego sieć kolejowa jest oddzielona lub odizolowana przez morze od sieci kolejowej na pozostałym obszarze Wspólnoty lub oddzielona od niej z uwagi na szczególne uwarunkowania geograficzne. Strategia nie dotyczy lokomotyw, które poruszają się wyłącznie po takich liniach.

7.1. **ERTMS – wdrożenie przytorowe**

Celem europejskiego planu wdrożenia ERTMS jest stopniowe zapewnienie dostępu do zwiększonej liczby linii, portów, terminali i stacji rozrządowych dla lokomotyw, wagonów i innych pojazdów kolejowych wyposażonych w ERTMS bez konieczności dodatkowego wyposażenia.

W tym celu plan wdrożenia nie wymaga usunięcia istniejących systemów klasy B na liniach objętych planem. W terminie określonym w planie wdrożenia wyposażenie w system klasy B nie jest jednak warunkiem dostępu do torów kolejowych linii objętych planem wdrożenia dla lokomotyw, wagonów i innych pojazdów kolejowych wyposażonych w ERTMS.

Jeżeli przestrzeń terminalowa, na przykład porty lub konkretne linie w porcie, nie jest wyposażona w system klasy B, wymogi dotyczące »połączenia« takich przestrzeni terminalowych niekoniecznie muszą się wiązać z potrzebą wyposażenia takiego terminalu lub linii w ERTMS, pod warunkiem że wyposażenie w system klasy B nie jest warunkiem dostępu do torów kolejowych.

W przypadku linii co najmniej dwutorowych linię uważa się za wyposażoną po wyposażeniu obydwu torów. Jeżeli w odcinku korytarza znajduje się więcej niż jedna linia, co najmniej jedna linia musi być wyposażona na tym odcinku, a cały korytarz uznaje się za wyposażony po wyposażeniu co najmniej jednej linii na całej długości korytarza.

7.1.1. **Korytarze**

Sześć korytarzy opisanych w dodatku I zostanie wyposażonych w ERTMS zgodnie z harmonogramem zawartym w tym załączniku (\*).

7.1.2. **Połączenia z głównymi europejskimi portami, stacjami rozrządowym, terminalami towarowymi i obszarami transportu towarowego**

Porty, stacje rozrządowe, terminale towarowe i obszary transportu towarowego wymienione w dodatku II zostaną połączone z przynajmniej jednym z sześciu korytarzy określonych w dodatku I w terminie i zgodnie z warunkami określonymi w dodatku II.

7.1.3. **Projekty finansowane przez UE**

Nie naruszając przepisów sekcji 7.1.1 i 7.1.2, instalowanie ERTMS/ETCS jest obowiązkowe w przypadku:

- nowych instalacji części kontroli pociągu zespołu BKJP (Bezpiecznej Kontroli Jazdy Pociągu), lub
- modernizacji już eksploatowanej części kontroli pociągu zespołu BKJP zmieniającej funkcje lub sposób funkcjonowania podsystemu,

w projektach infrastruktury kolejowej otrzymujących wsparcie finansowe w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i/lub Funduszu Spójności (rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (\*\*)), i/lub środków TEN-T (decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (\*\*\*)).

W przypadku odnawiania sygnalizacji na krótkich (mniej niż 150 km) i nieciągłych odcinkach linii, Komisja może jednak wyrazić zgodę na odstępianie od tego przepisu, pod warunkiem że ERTMS zostanie zainstalowany przed upływem wcześniejszego z dwóch poniższych terminów:

- 5 lat od zakończenia projektu,
- czas, do którego nastąpi połączenie tego odcinka linii z inną linią wyposażoną w ERTMS.

W niniejszej sekcji wcześniejszy z tych dwóch terminów nazywany jest »późniejszym terminem wyposażenia«.

Zainteresowane państwo członkowskie przekazuje Komisji dokumentację. Dokumentacja zawiera analizę ekonomiczną pokazującą, że wprowadzenie ERTMS do eksploatacji w późniejszym terminie wyposażenia, a nie w czasie trwania projektu finansowanego przez UE wiąże się ze znaczną korzyścią ekonomiczną lub techniczną.

Państwo członkowskie może zaproponować taką klauzulę, tylko jeżeli oferta dotycząca odnowienia lub modernizacji systemu kontroli pociągu obejmuje wyposażenie linii w ERTMS w czasie trwania projektu albo w późniejszym terminie wyposażenia.

Komisja poddaje analizie dostarczoną dokumentację i środki proponowane przez państwo członkowskie oraz informuje komitet, o którym mowa w art. 29 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (\*\*\*\*), o wynikach tej analizy. Jeżeli odstępstwo zostanie przyznane, państwo członkowskie zapewnia zainstalowanie ERTMS przed upływem *późniejszego terminu wyposażenia*.

#### 7.1.4. Warunki, w których wymagane są funkcje opcjonalne

Zgodnie z charakterystyką przytorowego zespołu BKJP oraz jego interfejsów do innych podsystemów, niektóre funkcje układu przytorowego, które nie są sklasyfikowane jako obowiązkowe, mogą być wymagane do wdrożenia w określonych zastosowaniach celem spełnienia przez nie wymagań zasadniczych.

Przytorowe wdrożenie krajowych lub opcjonalnych funkcji nie może uniemożliwiać wjazdu na taką infrastrukturę pociągu, który spełnia jedynie wymagania zasadnicze systemu pokładowego klasy A, z wyjątkiem wymagań dla następujących opcjonalnych funkcji pokładowych:

- zastosowanie poziomu 3 przytorowego ETCS wymaga pokładowego nadzoru ciągłości składu pociągu,
- zastosowanie poziomu 1 przytorowego ETCS z uaktualnianiem wymaga odpowiednich pokładowych funkcji uaktualniania, jeżeli maksymalna prędkość dojazdu jest ustawiona na zero ze względów bezpieczeństwa (np. ochrona punktów niebezpiecznych),
- jeżeli ETCS wymaga radiowej transmisji danych, usługi transmisji danych GSM-R muszą spełniać wymogi transmisji danych ETCS,
- układ pokładowy, który zawiera KER STM, może wymagać wdrożenia interfejsu K.

#### 7.1.5. Istniejące systemy

Państwa członkowskie zapewniają funkcjonalność istniejących systemów, o których mowa w załączniku B do TSI, oraz ich interfejsów zgodnie z obecnymi specyfikacjami, z wyłączeniem tych zmian, które mogą być uznane za konieczne w celu naprawy usterek związanych z bezpieczeństwem tych systemów. Państwa członkowskie udostępniają niezbędne informacje dotyczące istniejących u nich systemów, które są wymagane na potrzeby rozwoju i certyfikacji bezpieczeństwa aparatury umożliwiającej interoperacyjność urządzeń klasy A z istniejącymi urządzeniami klasy B.

#### 7.1.6. Zawiadomienie

W odniesieniu do każdego odcinka korytarza opisanego w dodatku I państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o szczegółowym harmonogramie wyposażenia odcinka korytarza w ERTMS lub potwierdzają, że odcinek korytarza jest już wyposażony. Informacja ta przekazywana jest Komisji najpóźniej trzy lata przed upływem ostatecznego terminu wyposażenia korytarza określonego w dodatku I.

W odniesieniu do każdego portu, stacji rozrządowej, terminalu towarowego lub obszaru transportu towarowego wymienionych w dodatku II państwa członkowskie zawiadamiają o określonych liniach, które mają być wykorzystane w celu zapewnienia ich połączenia z jednym z korytarzy wymienionych w dodatku I. Informacja ta przekazywana jest Komisji najpóźniej trzy lata przed terminem określonym w dodatku II ze wskazaniem ostatecznego terminu wyposażenia danego portu, stacji rozrządu, terminalu towarowego lub obszaru transportu towarowego. W razie konieczności Komisja Europejska może zażądać dostosowań, szczególnie w celu zapewnienia spójności między nowo budowanymi liniami na granicach. Państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o szczegółowym harmonogramie wyposażenia tych konkretnych linii w ERTMS albo potwierdzają, że linie te są już w niego wyposażone. Informacja ta przekazywana jest Komisji najpóźniej trzy lata przed upływem terminu określonego w dodatku II ze wskazaniem ostatecznego terminu wyposażenia danego portu, stacji rozrządowej, terminalu towarowego lub obszaru transportu towarowego.

Szczegółowe harmonogramy wskazują w szczególności termin zakończenia przetargu na wyposażenie linii, procedury zastosowane w celu zapewnienia interoperacyjności z krajami sąsiadującymi z korytarzem oraz główne etapy projektu. Co dwanaście miesięcy państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o postępach we wdrażaniu na tych liniach, wysyłając zaktualizowany harmonogram.

#### 7.1.7. Opóźnienia

Jeżeli państwo członkowskie ma wystarczające podstawy, aby spodziewać się opóźnień w dotrzymaniu terminów określonych w niniejszej decyzji, niezwłocznie informuje o tym Komisję. Przekazuje ono Komisji dokumentację zawierającą techniczny opis projektu i zaktualizowany harmonogram. Dokumentacja zawiera też wyjaśnienie przyczyn opóźnienia i wskazuje środki naprawcze wprowadzone przez państwo członkowskie.

Zgoda na dodatkowe opóźnienie, nie dłuższe niż trzy lata, może zostać udzielona państwu członkowskiemu, jeżeli opóźnienie to jest spowodowane okolicznościami wykraczającymi poza granice racjonalnej kontroli ze strony państwa członkowskiego, takimi jak uchybienie ze strony dostawców lub problemy dotyczące procesu homologacji i zatwierdzenia w związku z brakiem odpowiednich pojazdów testowych. Państwo członkowskie może zaproponować taką klauzulę, tylko jeżeli spełnione są następujące warunki:

- zawiadomienia, o których mowa w sekcji 7.1.6 zostały odebrane w terminie i były wyczerpujące,
- dokumentacja, o której mowa w sekcji 7.1.7 akapit pierwszy, zawiera wyraźne dowody, że przyczyna opóźnienia znajdowała się poza kontrolą państwa członkowskiego,
- właściwy organ jest odpowiedzialny za koordynację dostawców systemów pokładowych i przytorowych oraz integrację i testowanie produktów,
- istniejące laboratoria są właściwie wykorzystywane,
- dostarczono dowody, że wdrożono odpowiednie środki w celu minimalizacji dodatkowego opóźnienia.

Komisja poddaje analizie dostarczoną dokumentację i środki proponowane przez państwo członkowskie oraz informuje komitet, o którym mowa w art. 29 dyrektywy 2008/57/WE, o wynikach tej analizy.

#### 7.2. ETCS – Wdrożenie pokładowe

Nowe lokomotywy, nowe wagony i inne nowe samobieżne pojazdy kolejowe posiadające kabinę kierowcy, zamówione po dniu 1 stycznia 2012 r. lub wprowadzone do eksploatacji po dniu 1 stycznia 2015 r., są wyposażone w ERTMS.

Wymóg ten nie ma zastosowania do nowych lokomotyw manewrowych i innych nowych lokomotyw, nowych wagonów i innych nowych pojazdów kolejowych posiadających kabinę kierowcy, jeżeli są one zaprojektowane z przeznaczeniem wyłącznie do użytku krajowego lub regionalnego z przekroczeniem granicy. Państwa członkowskie mogą jednak wprowadzić dodatkowe wymogi na poziomie krajowym, w szczególności w celu:

- ograniczenia dostępu do linii wyposażonych w ERTMS wyłącznie lokomotywowi wyposażonym w ERTMS, tak aby systemy krajowe mogły zostać wycofane z użytku,
- wprowadzenia wymogu, aby nowe lokomotywy manewrowe lub inne nowe pojazdy kolejowe posiadające kabinę kierowcy, nawet jeżeli są zaprojektowane z przeznaczeniem wyłącznie do użytku krajowego lub regionalnego z przekroczeniem granicy, były wyposażone w ERTMS.

### 7.3. *Szczególne przepisy wykonawcze dla GSM-R (Kolejowej Sieci GSM)*

Przepisy te obowiązują łącznie z przepisami określonymi w sekcjach 7.1 i 7.2.

#### 7.3.1. **Instalacje torowe**

Instalowanie GSM-R jest obowiązkowe w odniesieniu do:

- nowych instalacji radiowych należących do zespołu BKJP,
- modernizacji już eksploatowanej części radiowej zespołu BKJP zmieniającej funkcje lub osiągi podsystemu.

#### 7.3.2. **Instalacje pokładowe**

Instalowanie GSM-R w taborach kolejowych przeznaczonych dla linii wyposażonych w interfejs klasy A przynajmniej na jednym odcinku (nawet jeżeli jest on nałożony na interfejs systemu klasy B) jest obowiązkowe w odniesieniu do:

- nowych instalacji radiowych należących do zespołu BKJP,
- modernizacji już eksploatowanej części radiowej zespołu BKJP zmieniającej funkcje lub osiągi podsystemu.

#### 7.3.3. **Istniejące systemy**

Państwa członkowskie zapewniają funkcjonalność istniejących systemów, o których mowa w załączniku B do TSI, oraz ich interfejsów zgodnie z obecnymi specyfikacjami, z wyłączeniem tych zmian, które mogą być uznane za konieczne w celu naprawy usterek związanych z bezpieczeństwem tych systemów. Państwa członkowskie udostępniają niezbędne informacje na temat istniejących u nich systemów, które są wymagane na potrzeby rozwoju i certyfikacji bezpieczeństwa aparatury umożliwiającej interoperacyjność urządzeń klasy A z istniejącymi urządzeniami klasy B.

---

(\*) Załącznik I podaje ostateczny termin wyposażenia w celu stopniowego stworzenia spójnej sieci ERTMS. W wielu przypadkach istnieją dobrowolne porozumienia dotyczące wcześniejszego wyposażenia.

(\*\*) Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 25.

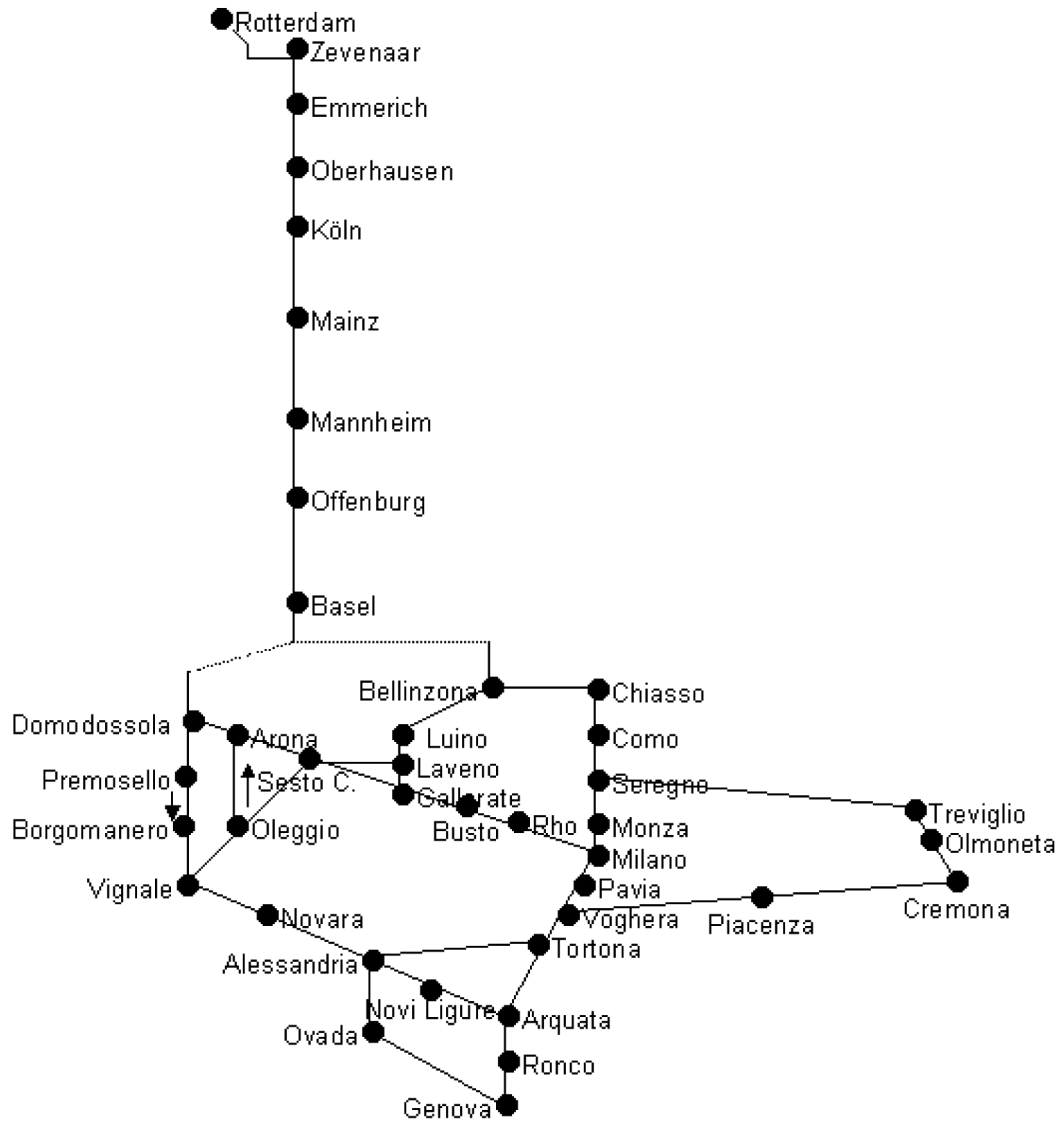
(\*\*\*) Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1.

(\*\*\*\*) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

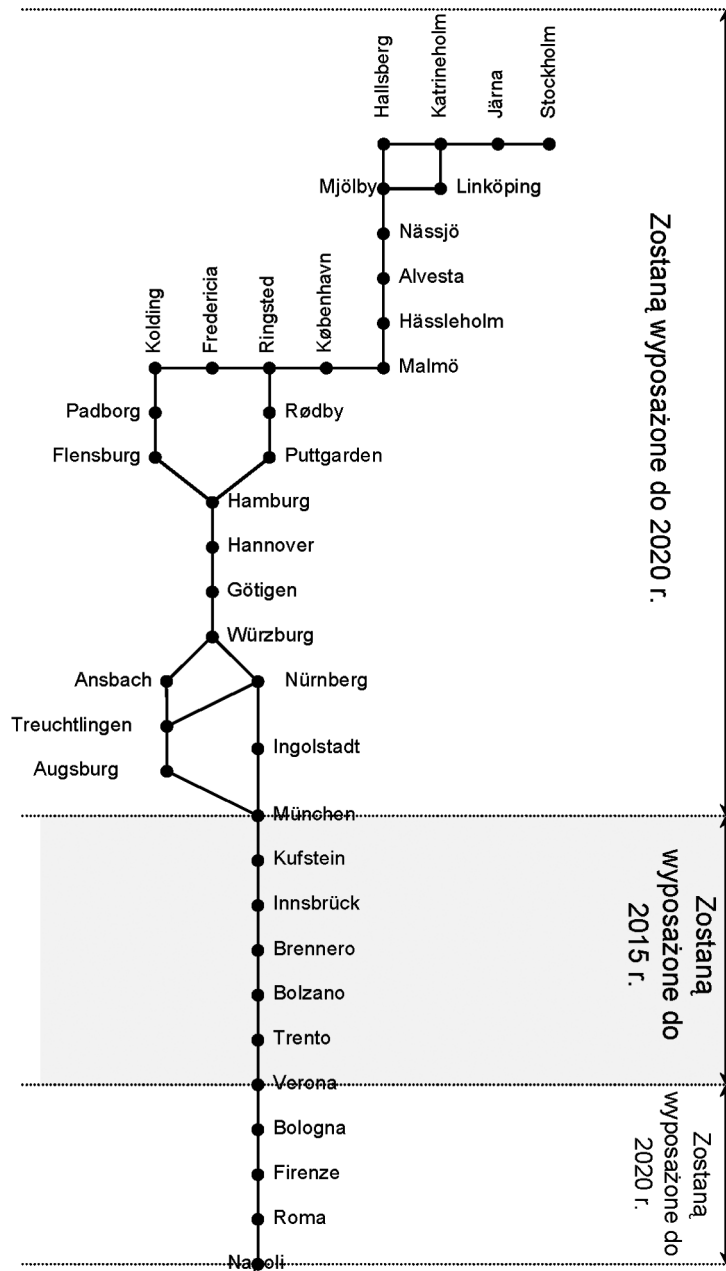
## Dodatek I

## Określone trasy stanowiące korytarze

Korytarz A – zostanie wyposażony do 2015 r.

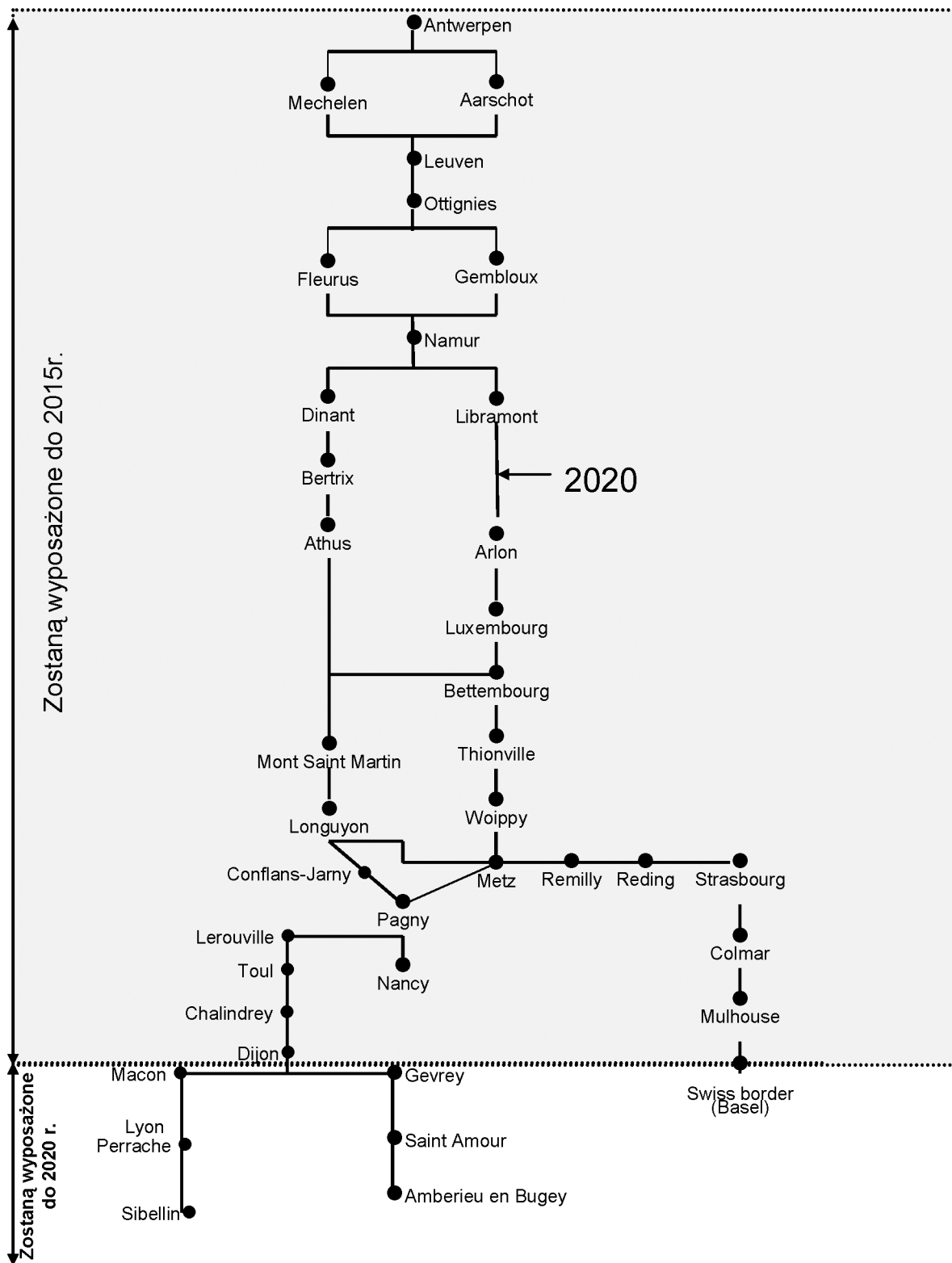


Korytarz B (1)

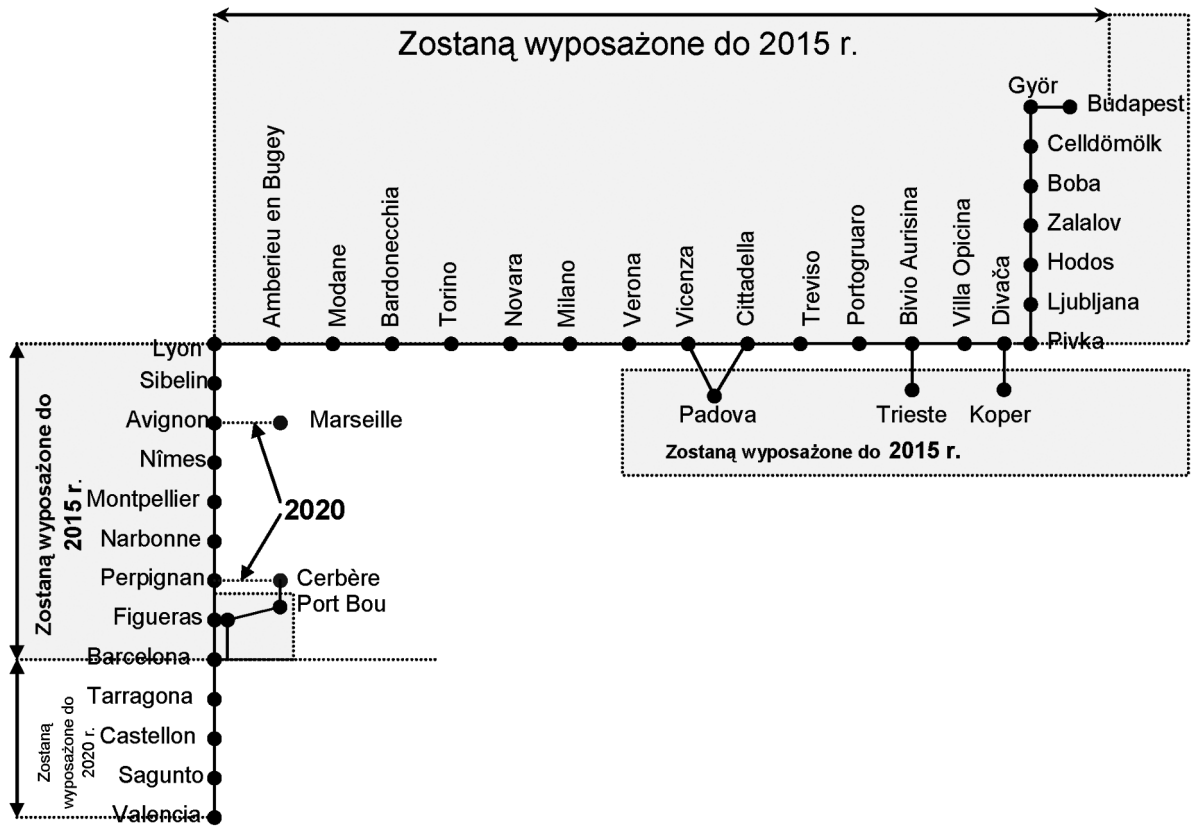




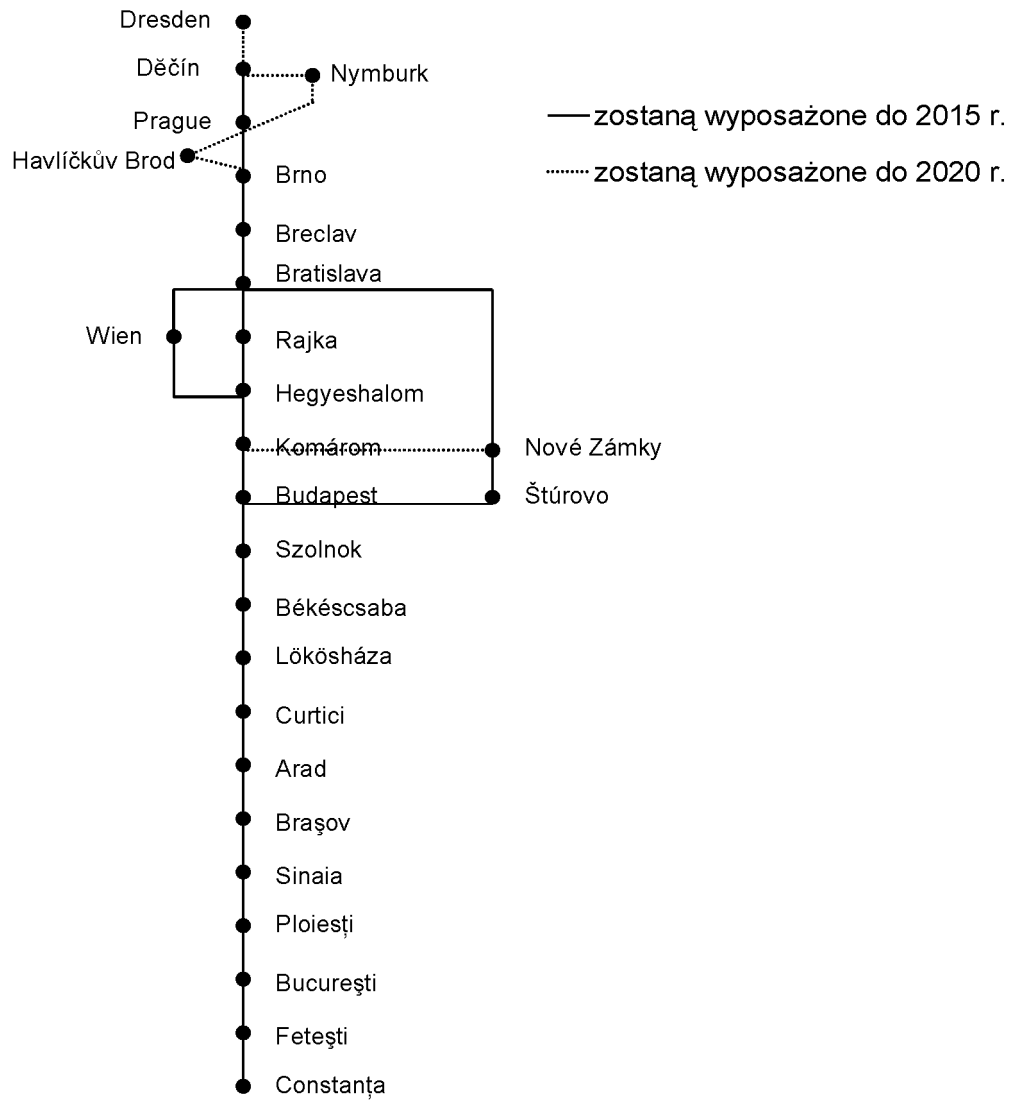
Korytarz C (2)



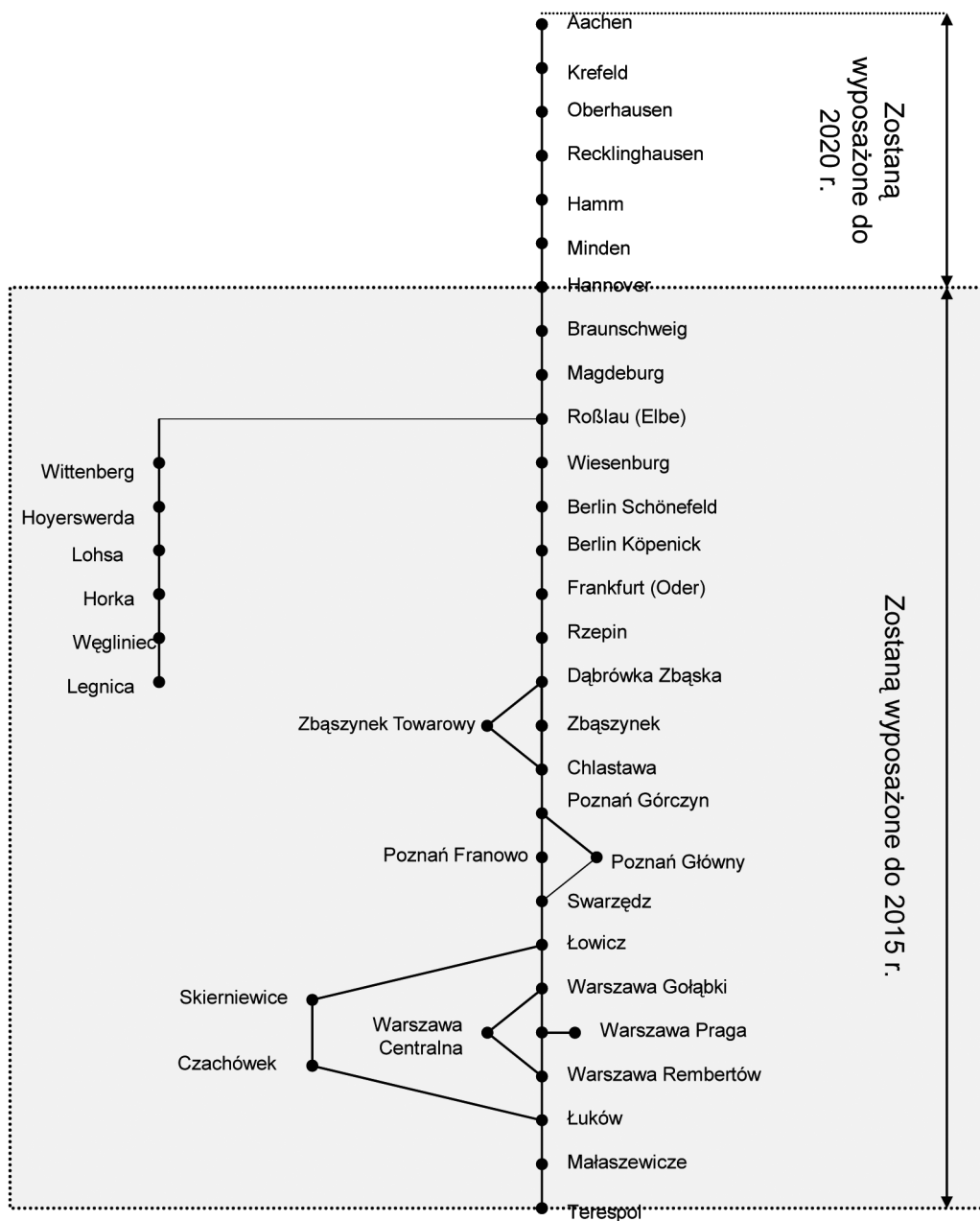
Korytarz D <sup>(3)</sup>



## Korytarz E



## Korytarz F



<sup>(1)</sup> Nie naruszając przepisów mających zastosowanie do transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości, połączenia mogą być zapewnione za pomocą odcinków linii dużych prędkości. Wyznaczone trasy przeznaczone są na linie towarowe. Przynajmniej jedno połączenie wyposażone w ERTMS zostanie zapewnione do 2020 r. między Danią i Niemcami (Flensburg – Hamburg lub Rødby – Puttgarden). Tunel pod przełęczą Brenner zostanie wyposażony w ERTMS po zakończeniu robót infrastrukturalnych (docelowy termin 2020 r.).

<sup>(2)</sup> Połączenie między Nancy a Reding zostanie ustanowione do 2020 r.

<sup>(3)</sup> Dwa dodatkowe rozgałęzienia zostaną wyposażone do 2020 r.: Montmélan – Grenoble – Valence oraz Lyon – Valence – Arles – Miramas (wzdłuż lewego brzegu Rodanu).

## Dodatek II

**Połączenia z głównymi europejskimi portami, stacjami rozrządowymi, terminalami towarowymi i obszarami transportu towarowego <sup>(1)</sup>**

Kraj	Obszar transportu towarowego	Data	Uwagi
Belgia	Antwerpia	31.12.2015	Połączenie do Rotterdamu zostanie zapewnione do 2020 r.
	Gandawa	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bułgaria	Burgas	31.12.2020	Połączenie z korytarzem E zakłada wyposażenie odcinków Bourgas – Sofia, Sofia – Vidin – Calafat oraz Calafat – Curtici w Rumunii (sieć drogowa PP22).
Republika Czeska	Praga	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Dania	Taulov	31.12.2020	Połączenie tego terminalu zakłada, że linia Flensburg – Padborg zostanie wybrana jako połączenie wyposażone w ERTMS – zob. przypis 1 dodatku I do załącznika.
Niemcy	Drezno <sup>(1)</sup>	31.12.2020	Do roku 2020 zostanie zapewnione również bezpośrednie połączenie korytarzy E i F (z Drezna do Hanoweru).
	Lubeka	31.12.2020	
	Duisburg	31.12.2015	
	Hamburg <sup>(2)</sup>	31.12.2020	
	Kolonia	31.12.2015	
	Monachium	31.12.2015	
	Hanower	31.12.2015	
	Rostok	31.12.2015	
	Ludwigshafen/ Mannheim	31.12.2015	
Norymberga	31.12.2020		
Grecja	Pireus	31.12.2020	Połączenie z korytarzem E zakłada wyposażenie odcinka Kulata – Sofia w Bułgarii.
Hiszpania	Algeciras	31.12.2020	
	Madryt	31.12.2020	
	Pampeluna	31.12.2020	Wymagane są trzy połączenia. Połączenie z Paryża przez Hendaye, połączenie z Pampeluny do Madrytu oraz połączenie Pampeluny z korytarzem D przez Saragossę.
	Saragossa	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Walencja	31.12.2020	

Kraj	Obszar transportu towarowego	Data	Uwagi
Francja	Marsylia	31.12.2020	
	Perpignan	31.12.2015	
	Avignon	31.12.2015	
	Lyon	31.12.2015	
	Le Havre	31.12.2020	
	Lille	31.12.2020	
	Dunkierka	31.12.2020	
	Paryż	31.12.2020	Do 2020 r. zapewnione będą poniższe połączenia: (i) Hendaye; (ii) tunel pod Kanałem La Manche; (iii) Dijon; (iv) Metz przez Epernay i Châlons-en-Champagne.
Włochy	La Spezia	31.12.2020	
	Genua	31.12.2015	
	Gioia Tauro	31.12.2020	
	Werona	31.12.2015	
	Mediolan	31.12.2015	
	Taranto	31.12.2020	
	Bari	31.12.2020	
	Padwa	31.12.2015	
	Triest	31.12.2015	
	Novara	31.12.2015	
	Bolonia	31.12.2020	
	Rzym	31.12.2020	
Luksemburg	Bettembourg	31.12.2015	
Węgry	Budapeszt	31.12.2015	
Niderlandy	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	Połączenie do Antwerpii zostanie zapewnione do 2020 r.
Austria	Graz	31.12.2020	
	Wiedeń	31.12.2020	
Polska	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	Do 2020 r. linia Wrocław – Legnica zostanie wyposażona w celu zapewnienia bezpośredniego połączenia z niemiecką granicą (Zgorzelec).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	
	Warszawa	31.12.2015	
Portugalia	Sines	31.12.2020	
	Lizbona	31.12.2020	
Rumunia	Constanța	31.12.2015	

Kraj	Obszar transportu towarowego	Data	Uwagi
Słowenia	Koper	31.12.2015	
	Ljubljana	31.12.2015	
Republika Słowacka	Bratysława	31.12.2015	
Zjednoczone Królestwo	Bristol	Terminal ten zostanie połączony wraz z przedłużeniem korytarza C do tunelu pod Kanałem La Manche.	

(<sup>1</sup>) Niemcy dołożą wszelkich starań, aby wyposażyć odcinek korytarza E z Drezna do granicy z Czechami we wcześniejszym terminie.

(<sup>2</sup>) Niemcy zapewnią wyposażenie połączenia kolejowego do Hamburga, aczkolwiek teren portu może zostać tylko częściowo wyposażony do 2020 r.

(<sup>1</sup>) Wykaz węzłów objętych niniejszym dodatkiem może być zmieniony, o ile zmiany nie zmniejszą ruchu towarowego lub nie będą miały znaczącego wpływu na projekty realizowane w innych państwach członkowskich."