DECISÃO DA COMISSÃO

de 22 de Julho de 2009

que altera a Decisão 2006/679/CE no que respeita à implementação da especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema «controlo-comando e sinalização» do sistema ferroviário transeuropeu convencional

[notificada com o número C(2009) 5607]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/561/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (Reformulação) [1], nomeadamente o n.º 1 do artigo 6.º,

Tendo em conta a recomendação da Agência Ferroviária Europeia sobre o Plano Europeu de Implantação (ERA-REC-02-2009-ERTMS) de 23 de Fevereiro de 2009,

Considerando o seguinte:

(1) Cada uma das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) deve indicar a estratégia de implementação das ETI e as fases a executar para se passar gradualmente da situação existente à situação final em que se generalizará o cumprimento das ETI.

(2) A Decisão 2006/679/CE da Comissão, de 28 de Março de 2006, sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema «controlo-comando e sinalização» do sistema ferroviário transeuropeu convencional [2] estabeleceu a ETI relativa ao subsistema de «controlo-comando e sinalização» do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

(3) Em conformidade com o artigo 3.º da Decisão 2006/679/CE, os Estados-Membros estabeleceram um plano de implementação nacional da ETI «Controlo-Comando e Sinalização» e notificaram esse plano à Comissão.

(4) O Plano Director da UE deve ser elaborado com base nos referidos planos nacionais, de acordo com os princípios estabelecidos no capítulo 7 do anexo da Decisão 2006/679/CE.

(5) O capítulo 7 do anexo da Decisão 2006/679/CE estabelece que o Plano Director da UE será apenso à ETI mediante um procedimento de revisão e designado Plano Europeu de Implantação.

(6) A Directiva 2008/57/CE refere que as ETI podem estabelecer o quadro adequado para decidir da necessidade de uma nova autorização do subsistema existente, bem como os prazos correspondentes.

(7) A estratégia de implementação da ETI «Controlo-Comando e Sinalização» deve basear-se não só na conformidade dos subsistemas com a ETI no momento da respectiva entrada em serviço, adaptação ou renovação, como também numa implementação coordenada ao longo dos corredores pan-europeus que ligam as principais zonas europeias de transporte de mercadorias. Dado que a interoperabilidade só é possível se os corredores estiverem inteiramente equipados, devem ser estabelecidos prazos adequados para a renovação ou adaptação do subsistema no âmbito de um Plano Europeu de Implantação.

(8) Os Estados-Membros devem envidar todos os esforços no sentido de ser disponibilizado um Módulo de Transmissão Específica para os seus sistemas nacionais antigos de classe B enumerados no anexo B da ETI.

(9) Os projectos relativos ao Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (*European Rail Traffic Management System* — ERTMS), em geral, e as linhas incluídas no Plano Europeu de Implantação, em especial, podem beneficiar de apoio comunitário do Programa RTE-T ou de outros programas de apoio financeiro comunitário.

(10) Um apoio financeiro adequado é um elemento fundamental para assegurar a implantação do ERTMS de acordo com o âmbito e os prazos fixados no Plano Europeu de Implantação. Por conseguinte, o plano pode ser adaptado a fim de tomar em consideração o financiamento disponível.

[1] JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.
[2] JO L 284 de 16.10.2006, p. 1.

(11) Os fornecedores de equipamentos ERTMS de bordo confirmaram que estarão em condições de fornecer equipamentos de bordo em conformidade com a nova norma (designada definição básica 3) o mais tardar em 2015. Por conseguinte, as locomotivas internacionais entregues a partir dessa data devem, regra geral, estar equipadas com o ERTMS.

(12) A Decisão 2006/679/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade.

(13) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité sobre Interoperabilidade e Segurança Ferroviárias, instituído nos termos do artigo 29.º da Directiva 2008/57/CE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O anexo da Decisão 2006/679/CE é alterado do seguinte modo:

1. Os pontos 7.1, 7.2 e 7.3 são substituídos pelo texto constante do anexo da presente decisão.

2. No ponto 7.4.2.3, a referência ao ponto 7.2.2.5 é substituída por uma referência ao ponto 7.2.

Artigo 2.º

Até 31 de Dezembro de 2015, a Comissão avaliará a implementação do Plano Europeu de Implantação e determinará, após análise dos progressos realizados na sua implementação até 2015 e da disponibilidade de equipamentos conformes à nova norma (definição básica 3) e de fontes e níveis de financiamento para a implantação do ERTMS, se serão necessárias alterações à presente decisão, em especial no que diz respeito às linhas que deverão estar equipadas até 2020. Os Estados-Membros serão envolvidos nessa análise.

Artigo 3.º

A presente decisão é aplicável a partir de 1 de Setembro de 2009.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 22 de Julho de 2009.

Pela Comissão

Antonio TAJANI

Vice-Presidente

ANEXO

As secções 7.1, 7.2 e 7.3 do anexo da Decisão 2006/679/CE são alteradas do seguinte modo:

«7. IMPLEMENTAÇÃO DA ETI "CONTROLO-COMANDO"

O presente ponto descreve a estratégia de implementação (do Plano Europeu de Implantação ERTMS) da ETI e especifica as fases a executar para se passar gradualmente da situação existente à situação final em que se generalizará o cumprimento das ETI.

O Plano Europeu de Implantação não é aplicável a linhas localizadas no território de um Estado-Membro quando a sua rede ferroviária constitui um enclave, está isolada pelo mar ou separada, por força de condições geográficas especiais, da rede ferroviária do resto do território comunitário. Esta estratégia não é aplicável a locomotivas que circulem exclusivamente nessas linhas.

7.1. ***Implementação do ERTMS de via***

O objectivo do Plano Europeu de Implantação ERTMS é assegurar que, gradualmente, as locomotivas, as automotoras e outros veículos ferroviários equipados com o ERTMS possam ter acesso a um número crescente de linhas, portos, terminais e gares de triagem sem necessidade de equipamento nacional para além do ERTMS.

Com esse fim em vista, o Plano de Implantação não exige a retirada dos sistemas de classe B existentes nas linhas incluídas no plano. Contudo, na data definida no Plano de Implementação, a presença de equipamento com um sistema de classe B não constituirá uma condição de acesso à via nas linhas incluídas no Plano de Implantação no que diz respeito a locomotivas, automotoras e outros veículos ferroviários equipados com o ERTMS.

Quando as zonas terminais, como portos ou linhas específicas num porto, por exemplo, não estão equipadas com um sistema de classe B, os requisitos relacionados com a "ligação" destas zonas terminais não significam necessariamente que estes terminais ou linhas tenham obrigatoriamente de estar equipados com o ERTMS, desde que não seja exigido equipamento com um sistema de classe B para o acesso à via.

Nas linhas com via dupla ou mais vias, considera-se que a linha está equipada logo que uma via dupla esteja equipada. Quando o troço de um corredor é constituído por mais de uma linha, é necessário que pelo menos uma linha esteja equipada nesse troço e considera-se que todo o corredor está equipado logo que, no mínimo, uma linha esteja equipada em toda a extensão do corredor.

7.1.1. **Corredores**

Os seis corredores descritos no apêndice I serão equipados com o ERTMS de acordo com o calendário indicado nesse mesmo apêndice (*).

7.1.2. **Ligação aos principais portos, gares de triagem, terminais de carga e zonas de transporte de mercadorias europeus**

Os portos, gares de triagem, terminais de carga e zonas de transporte de mercadorias enumerados no apêndice II serão ligados a, pelo menos, um dos seis corredores indicados no apêndice I, na data e nas condições definidas no apêndice II.

7.1.3. **Projectos financiados pela UE**

Sem prejuízo do disposto nos pontos 7.1.1 e 7.1.2, a instalação do ERTMS/ETCS é obrigatória no caso de:

— Novas instalações da parte de controlo de velocidade de um conjunto CCS, ou

— Modernização da parte de controlo da velocidade de um conjunto CCS já em serviço que altere as funções ou o desempenho do subsistema,

relativamente a projectos de infra-estruturas ferroviárias que beneficiem de apoio financeiro do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e dos Fundos de Coesão [Regulamento (CE) n.º 1083/2006 (**)] e/ou dos Fundos RTE-T [Decisão 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (***)].

Contudo, quando da renovação da sinalização em troços curtos (com menos de 150 km) e descontínuos de uma linha, a Comissão pode conceder uma derrogação a esta regra, desde que o ERTMS seja instalado antes da primeira das duas datas seguintes:

— Cinco anos após o termo do projecto,

— Data em que o troço da linha é ligado a outra linha equipada com ERTMS.

No presente ponto, a primeira destas duas datas é designada "data-limite de instalação".

O Estado-Membro em causa deve enviar um processo à Comissão. Esse processo deve conter uma análise económica que demonstre a existência de uma vantagem económica e/ou técnica substancial na entrada em serviço do ERTMS na data-limite de instalação, em vez de durante a execução do projecto financiado pela UE.

Esta cláusula só pode ser invocada por um Estado-Membro se, no concurso relativo à renovação ou adaptação do sistema de controlo da velocidade, constar uma opção clara de instalação do equipamento ERTMS da linha no decurso do projecto ou na data-limite de instalação.

A Comissão analisará o processo apresentado e as medidas propostas pelo Estado-Membro e informará o comité referido no artigo 29.º da Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (****) do resultado da sua análise. Quando é concedida uma derrogação, o Estado-Membro assegurará que o ERTMS seja instalado antes da data-limite de instalação.

7.1.4. **Condições em que são necessárias funções opcionais**

De acordo com as características do equipamento de controlo-comando de via e das suas interfaces com outros subsistemas, algumas funcionalidades de via não classificadas como obrigatórias poderão ter de ser implementadas em determinadas aplicações para fins de cumprimento dos requisitos essenciais.

A implementação das funções nacionais ou opcionais de via não deve impedir a entrada nessa infra-estrutura de um comboio que apenas cumpra os requisitos obrigatórios do sistema de classe A de bordo, excepto na medida do necessário para as seguintes funções opcionais de bordo:

— Uma aplicação ETCS de via de nível 3 exige que a integridade do comboio seja supervisionada a bordo,

— Uma aplicação ETCS de via de nível 1 com "in-fill" exige uma funcionalidade correspondente de "in-fill" a bordo, se a velocidade de execução for fixada em zero por motivos de segurança (por exemplo, protecção de pontos de perigo),

— Quando o ETCS exige a transmissão de dados via rádio, os serviços de transmissão de dados do GSM-R devem respeitar os requisitos de transmissão de dados do ETCS,

— Um equipamento de bordo que incorpore um KER STM pode exigir a implementação da interface K.

7.1.5. **Sistemas antigos**

Os Estados-Membros devem assegurar que a funcionalidade dos sistemas antigos referidos no anexo B da ETI, bem como das suas interfaces, permanecerá tal como presentemente especificada, excluindo as alterações que possam ser consideradas necessárias para atenuar as deficiências destes sistemas em matéria de segurança. Os Estados-Membros devem facultar as informações sobre os seus sistemas antigos que sejam necessárias para fins de desenvolvimento e certificação dos aparelhos que permitem a interoperabilidade dos equipamentos de classe A com os seus sistemas antigos de classe B.

7.1.6. **Notificação**

No que diz respeito a cada troço de corredor descrito no apêndice I, os Estados-Membros devem notificar à Comissão o calendário pormenorizado da instalação do ERTMS num troço ou confirmar que o troço do corredor já está equipado. A informação deve ser notificada à Comissão o mais tardar três anos antes da data-limite de instalação relativa ao troço do corredor indicado no apêndice I.

No que diz respeito a cada porto, gare de triagem, terminal de carga ou zona de transporte de mercadorias enumerado no apêndice II, os Estados-Membros devem notificar as linhas específicas a utilizar para assegurar a sua ligação a um dos corredores enumerados no apêndice I. Esta informação deve ser notificada à Comissão o mais tardar três anos antes da data fixada no apêndice II e indicar a data-limite de instalação no que diz respeito a esse porto, gare de triagem, terminal de carga ou zona de transporte de mercadorias. A Comissão Europeia pode, consoante necessário, solicitar ajustamentos, em especial a fim de assegurar a coerência nas fronteiras entre as linhas equipadas. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão um calendário pormenorizado da instalação do ERTMS nessas linhas específicas ou confirmar que essas linhas já estão equipadas com o ERTMS. Esta informação deve ser notificada à Comissão o mais tardar três anos antes da data fixada no apêndice II e indicar a data-limite de instalação no que diz respeito a esse porto, gare de triagem, terminal de carga ou zona de transporte de mercadorias.

Os calendários pormenorizados devem indicar, em especial, a data em que o concurso relativo ao equipamento da linha estará concluído, os procedimentos criados para assegurar a interoperabilidade com os países vizinhos no corredor em causa, bem como os marcos importantes relacionados com o projecto. Os Estados-Membros devem informar a Comissão, de doze em doze meses, sobre os progressos verificados na implementação dessas linhas, mediante o envio de um calendário actualizado.

7.1.7. **Atrasos**

Quando um Estado-Membro tiver razões para prever atrasos no cumprimento dos prazos estabelecidos na presente decisão, deve informar imediatamente a Comissão do facto. Deve enviar à Comissão um processo que contenha uma descrição técnica do projecto e um planeamento actualizado. O processo deve também explicar as razões do atraso e indicar as medidas correctivas tomadas pelo Estado-Membro.

Pode ser autorizado a um Estado-Membro um atraso adicional não superior a três anos quando o atraso se deve a causas fora do seu controlo, como uma falha dos fornecedores ou problemas relacionados com o processo de homologação e aprovação decorrentes da inexistência de veículos de ensaio adequados. Essa cláusula só pode ser invocada por um Estado-Membro quando estiverem reunidas as seguintes condições:

— As notificações referidas no ponto 7.1.6 tenham sido recebidas atempadamente e estejam completas,

— O processo referido no primeiro parágrafo do ponto 7.1.7 contenha provas claras de que as causas do atraso estavam fora do controlo do Estado-Membro,

— Haja uma autoridade competente responsável pela coordenação dos fornecedores de equipamentos de bordo e de via e pela integração e ensaio dos produtos,

— Os laboratórios existentes tenham sido utilizados de forma adequada,

— Tenham sido apresentadas provas da implementação de medidas adequadas para reduzir ao mínimo o atraso adicional.

A Comissão analisará o processo apresentado e as medidas propostas pelo Estado-Membro e informará o comité referido no artigo 29.º da Directiva 2008/57/CE do resultado da sua análise.

7.2. ***Implementação de equipamentos ETCS de bordo***

As locomotivas novas, as automotoras novas e outros veículos ferroviários novos capazes de funcionar sem tracção e equipados com uma cabina de condução, encomendados após 1 de Janeiro de 2012 ou colocados em serviço após 1 de Janeiro de 2015, serão equipados com o ERTMS.

Este requisito não é aplicável a locomotivas de manobra novas e a outras locomotivas novas, automotoras novas e outros veículos ferroviários novos equipados com uma cabina de condução, se estes forem exclusivamente concebidos para serviço nacional ou serviço regional de passagem de fronteiras. Todavia, os Estados-Membros podem estabelecer requisitos adicionais a nível nacional, em especial a fim de:

— limitar o acesso às linhas equipadas com ERTMS a locomotivas equipadas com ERTMS, de forma a que os sistemas nacionais existentes possam ser desactivados;

— estabelecer que as locomotivas de manobra novas e/ou outros veículos ferroviários novos equipados com uma cabina de condução, mesmo quando concebidos exclusivamente para serviço nacional ou serviço regional de passagem de fronteiras, estejam equipados com o ERTMS.

7.3. ***Regras específicas de implementação do GSM-R***

Estas regras são aplicáveis em complemento das regras estabelecidas nos pontos 7.1 e 7.2.

7.3.1. **Instalações de via**

A instalação do GSM-R é obrigatória no caso de:

— Novas instalações da parte rádio de um conjunto CCS,

— Modernização da parte rádio de um conjunto CCS já em serviço, que altera as funções ou o desempenho do subsistema.

7.3.2. **Instalações de bordo**

A instalação do GSM-R em material circulante a utilizar numa linha que inclua, no mínimo, um troço equipado com interfaces de classe A (ainda que sobrepostas a um sistema de classe B), é obrigatória no caso de:

— Novas instalações da parte rádio de um conjunto CCS;

— Modernização da parte rádio de um conjunto CCS já em serviço, que altera as funções ou o desempenho do subsistema.

7.3.3. **Sistemas antigos**

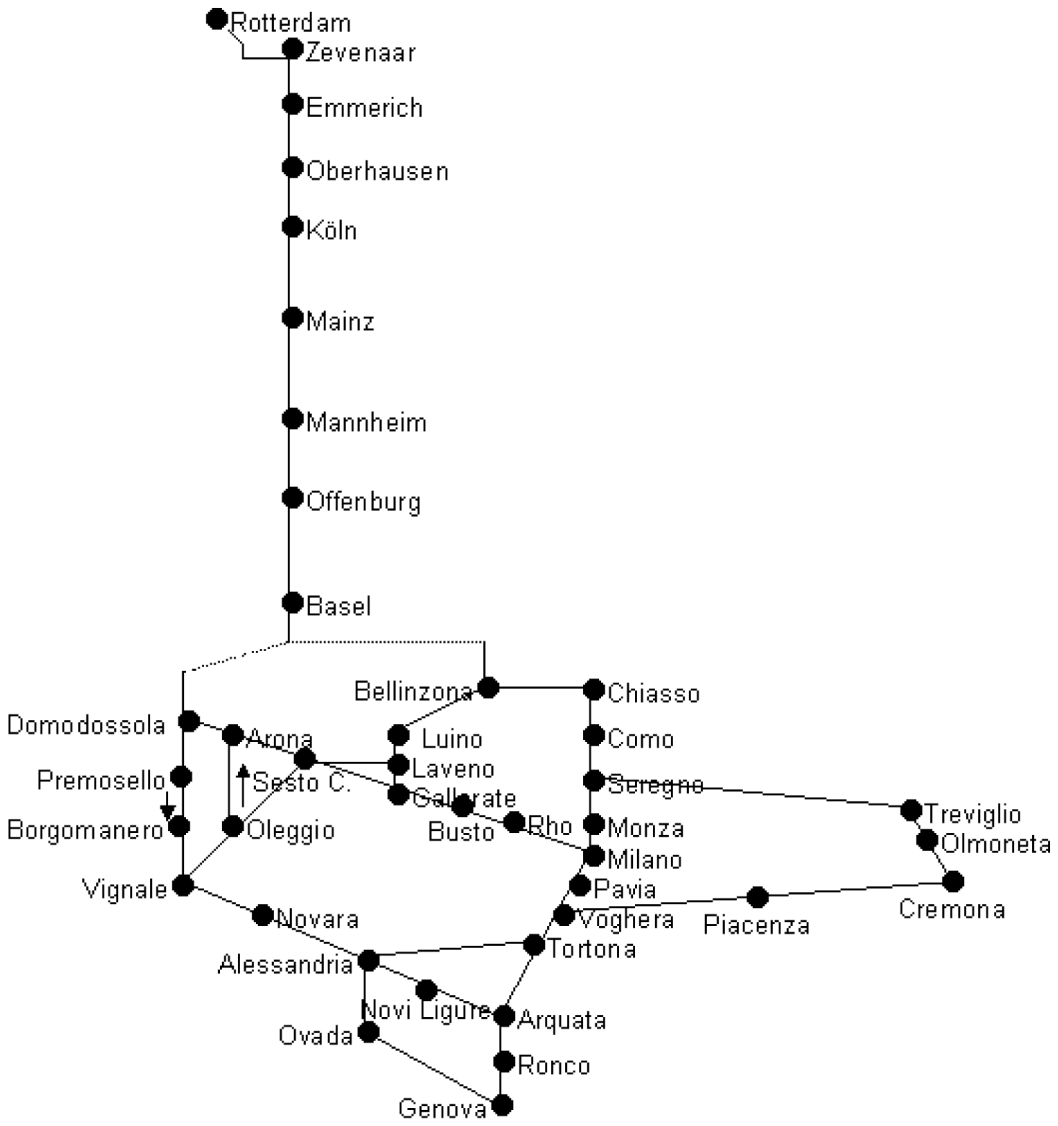
Os Estados-Membros devem assegurar que a funcionalidade dos sistemas antigos referidos no anexo B da ETI, bem como das suas interfaces, permanecerá tal como presentemente especificada, excluindo as alterações que possam ser consideradas necessárias para atenuar as deficiências destes sistemas em matéria de segurança. Os Estados-Membros devem facultar as informações sobre os seus sistemas antigos que sejam necessárias para fins de desenvolvimento e certificação dos aparelhos que permitem a interoperabilidade dos equipamentos de classe A com os seus sistemas antigos de classe B.

(*) O apêndice I indica a data-limite de instalação com vista à criação, de forma progressiva, de uma rede ERTMS coerente. Em alguns casos, existem acordos voluntários sobre a instalação do equipamento numa data anterior.
(**) JO L 210 de 31.7.2006, p. 25.
(***) JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.
(****) JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

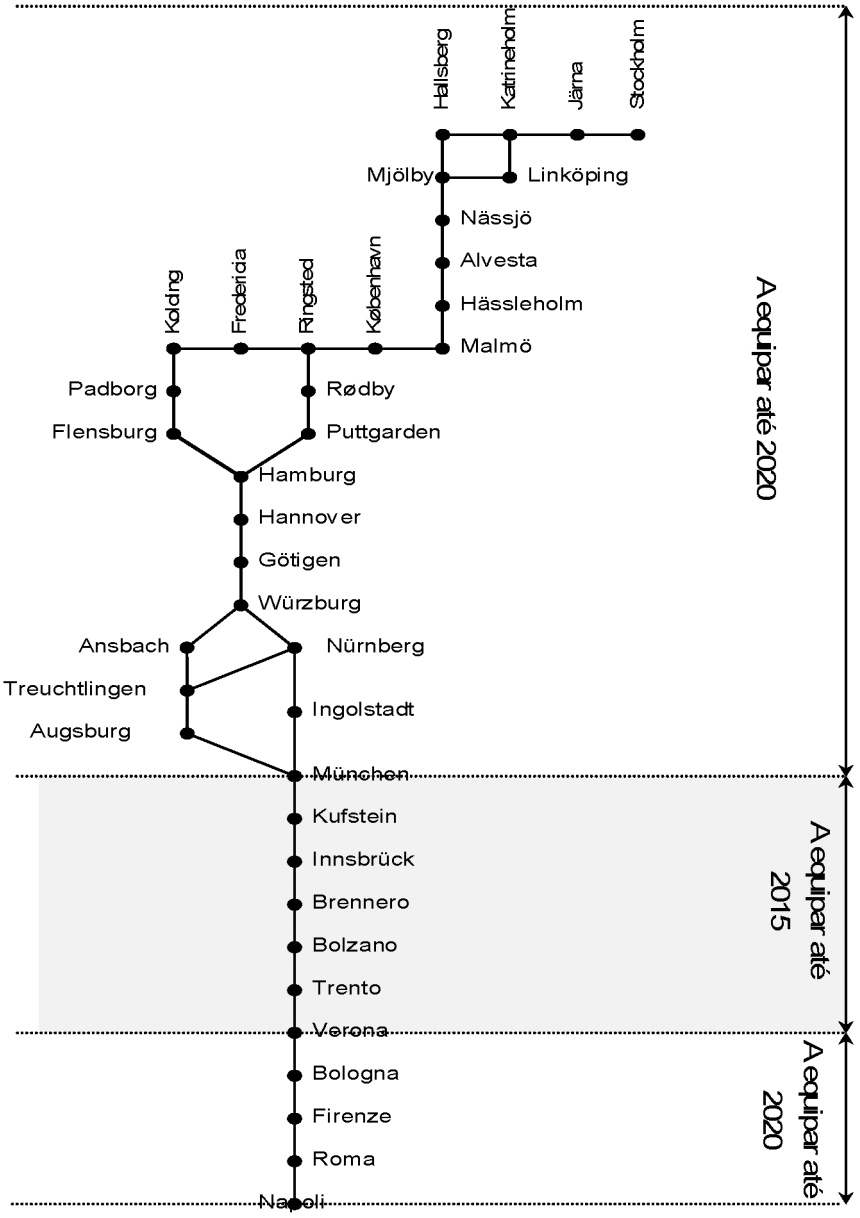
Apêndice I

Linhas específicas dos corredores

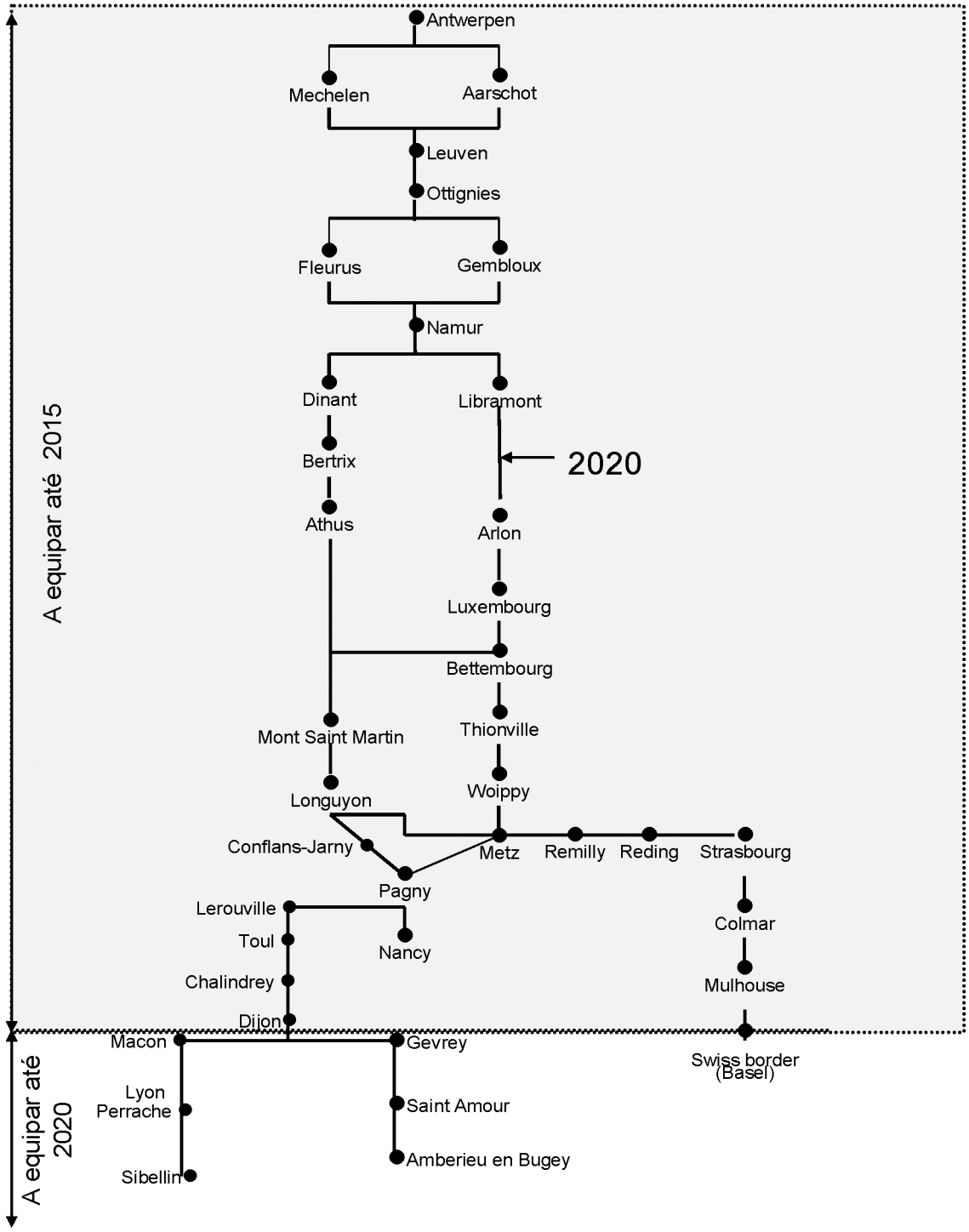
Corredor A — a ser equipado até 2015



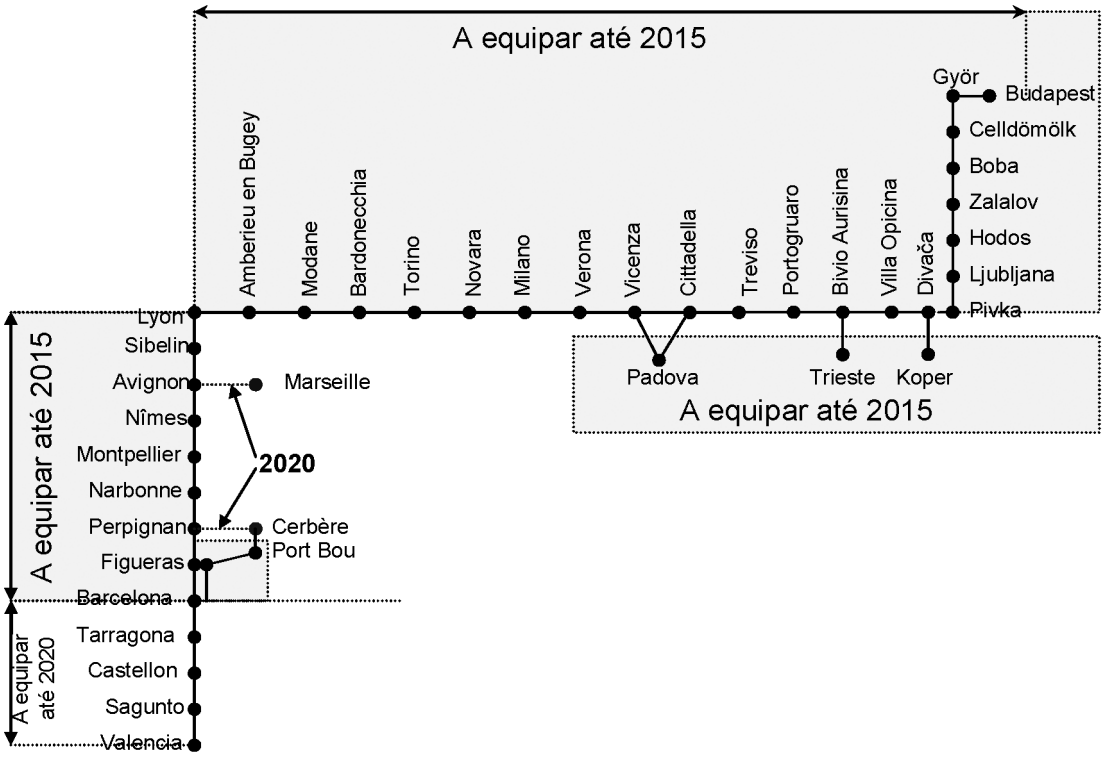
Corredor B [1]


Hallsberg
Katrineholm
Järna
Stockholm
Mjölby
Linköping
Nässjö
Alvesta
Hässleholm
Malmö
Kolding
Frederida
Ringsted
København
Padborg
Rødby
Flensburg
Puttgarden
Hamburg
Hannover
Götigen
Würzburg
Ansbach
Nürnberg
Treuchtlingen
Ingolstadt
Augsburg
München
Kufstein
Innsbrück
Brennero
Bolzano
Trento
Verona
Bologna
Firenze
Roma
Napoli
A equipar até 2020
A equipar até 2015
A equipar até 2020

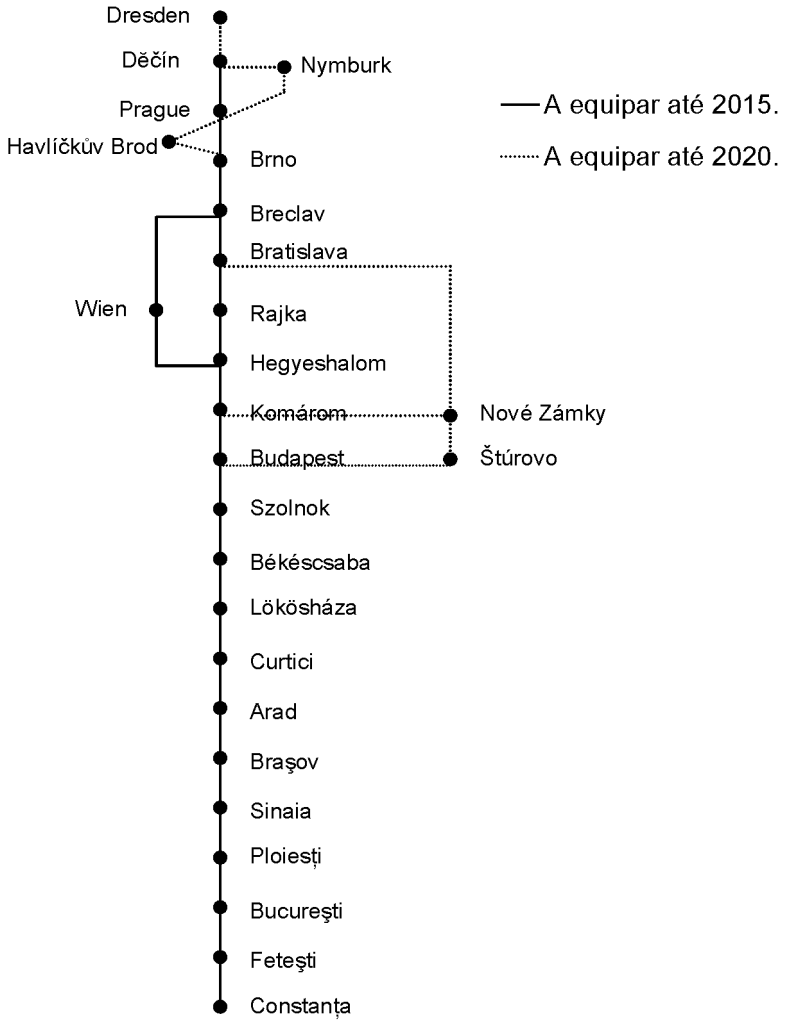
Corredor C (2)


Antwerpen
Mechelen
Aarschot
Leuven
Ottignies
Fleurus
Gembloux
Namur
Dinant
Libramont
2020
Bertrix
Athus
Arlon
Luxembourg
Bettembourg
Mont Saint Martin
Thionville
Longuyon
Woippy
Conflans-Jarny
Metz
Remilly
Reding
Strasbourg
Pagny
Lerouville
Toul
Nancy
Colmar
Chalindrey
Mulhouse
Dijon
Macon
Gevrey
Swiss border (Basel)
Lyon Perrache
Saint Amour
Amberieu en Bugey
Sibellin
A equipar até 2015
A equipar até 2020

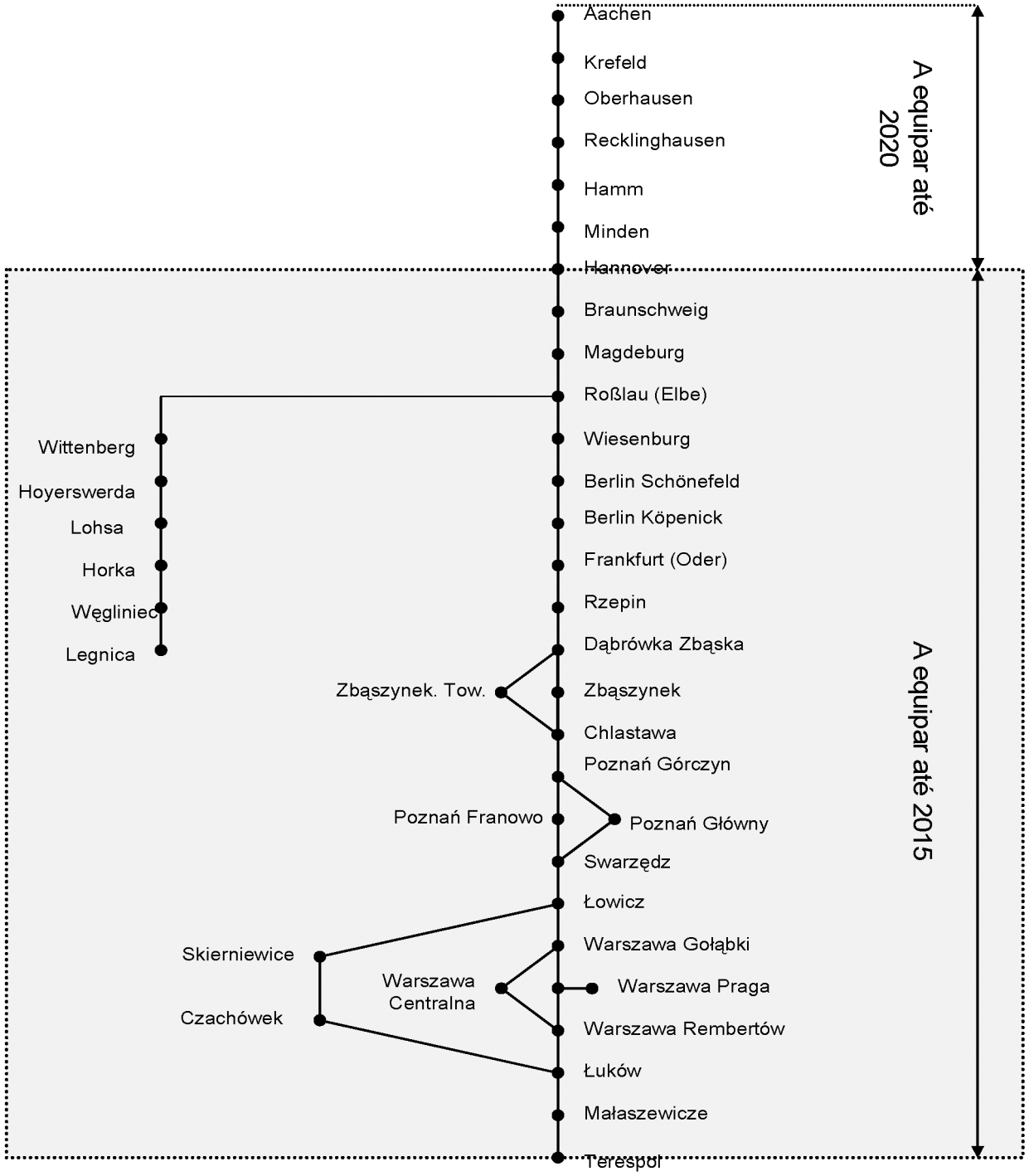
Corredor D (3)


A equipar até 2015
Amberieu en Bugey
Modane
Bardonecchia
Torino
Novara
Milano
Verona
Vicenza
Cittadella
Treviso
Portogruaro
Bivio Aurisina
Villa Opicina
Divača
Pivka
Ljubljana
Hodos
Zalalov
Boba
Celldömölk
Budapest
Györ
Padova
Trieste
Koper
A equipar até 2015
Lyon
Sibelin
Avignon
Marseille
Nîmes
Montpellier
Narbonne
Perpignan
Cerbère
Port Bou
Figueras
Barcelona
2020
A equipar até 2015
Tarragona
Castellon
Sagunto
Valencia
A equipar até 2020

Corredor E


Dresden
Děčín
Nymburk
Prague
Havlíčkův Brod
Brno
Breclav
Bratislava
Wien
Rajka
Hegyeshalom
Komárom
Nové Zámky
Budapest
Štúrovo
Szolnok
Békéscsaba
Lökösháza
Curtici
Arad
Braşov
Sinaia
Ploieşti
Bucureşti
Feteşti
Constanța
A equipar até 2015.
A equipar até 2020.

Corredor F



(1) Sem prejuízo do disposto na legislação aplicável à rede transeuropeia de alta velocidade, as ligações podem ser proporcionadas por troços de linhas de alta velocidade, desde que sejam atribuídos itinerários a comboios de mercadorias. Até 2020, haverá pelo menos uma ligação equipada com ERTMS entre a Dinamarca e a Alemanha (Flensburg-Hamburg ou Rødby - Puttgarden), mas não necessariamente duas. O túnel de base do Brenner será equipado com o ERTMS uma vez terminadas as obras de infra-estrutura (data prevista: 2020).

(2) Haverá uma ligação entre Nancy e Reding até 2020.

(3) Dois ramais adicionais serão equipados até 2020: Montmélian — Grenoble — Valence e Lyon — Valence — Arles — Miramas (margem esquerda do Ródano).

Apêndice II

Principais portos, gares de triagem, terminais de carga e zonas de transporte de mercadorias europeus [1]

País	Zona de transporte de mercadorias	Data	Observações
Bélgica	Antwerpen	31.12.2015	Até 2020, haverá também uma ligação a Roterdão.
	Gent	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulgária	Burgas	31.12.2020	A ligação ao corredor E implica a instalação de equipamento nos troços Bourgas-Sofia, Sofia-Vidin-Calafat e Calafat-Curtici na Roménia (PP22).
República Checa	Praha	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Dinamarca	Taulov	31.12.2020	A ligação deste terminal implica que a linha Flensburg-Padborg é escolhida para ser uma ligação equipada com ERTMS - ver nota de rodapé do apêndice 1 do anexo.
Alemanha	Dresden [1]	31.12.2020	Até 2020, será também assegurada uma ligação directa entre o corredor E e o corredor F (de Dresden a 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	
Grécia	Pireás	31.12.2020	A ligação ao Corredor E implica a instalação de equipamento no troço Kulata-Sofia na Bulgária.
Espanha	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Estão pedidas três ligações. Uma ligação a Paris via Hendaye, uma ligação de Pamplona a Madrid e uma ligação de Pamplona ao Corredor D via Saragoça.
	Zaragoza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	

País	Zona de transporte de mercadorias	Data	Observações
França	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	Até 2020, haverá as seguintes ligações: i) Hendaye, ii) Túnel do Canal da Mancha, iii) Dijon iv) Metz via Epernay e Châlons-en-Champagne.
Itália	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	
Luxemburgo	Bettembourg	31.12.2015	
Hungria	Budapest	31.12.2015	
Países Baixos	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	Até 2020, haverá também uma ligação a Antuérpia.
Áustria	Graz	31.12.2020	
	Wien	31.12.2020	
Polónia	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	Até 2020, a linha Wroclaw-Legnica será equipada a fim de assegurar uma ligação directa à fronteira alemã (Gorlitz).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	
	Warszawa	31.12.2015	
Portugal	Sines	31.12.2020	
	Lisboa	31.12.2020	
Roménia	Constanţa	31.12.2015	

País	Zona de transporte de mercadorias	Data	Observações
Eslovénia	Koper	31.12.2015	
	Ljubljana	31.12.2015	
Eslováquia	Bratislava	31.12.2015	
Reino Unido	Bristol	Este terminal será ligado quando o Corredor C for prolongado até ao Túnel do Canal da Mancha.	

(1) A Alemanha envidará os seus melhores esforços para equipar o troço do corredor E, Dresden - fronteira checa, numa data anterior.
(2) A Alemanha assegurará que seja equipada uma ligação ferroviária a Hamburgo, mas, até 2020, a zona portuária poderá estar apenas parcialmente equipada.

(1) A lista de nós incluídos no presente apêndice pode ser objecto de revisão, desde que as eventuais revisões não reduzam o tráfego de mercadorias ou tenham impactos significativos em projectos noutros Estados-Membros.»