

Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

► **B** **NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 913/2010**
 z 22. septembra 2010
 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
 (Text s významom pre EHP)
 (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
► <u>M1</u>	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013	L 348	129	20.12.2013



**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ)
č. 913/2010**

z 22. septembra 2010

o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) V rámci novej stratégie Európskej únie pre zamestnanosť a rast je vytvorenie vnútorného železničného trhu, najmä pokiaľ ide o nákladnú dopravu, zásadným prvkom pokroku smerom k realizácii trvalo udržateľnej mobility.
- (2) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva ⁽⁴⁾ a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry ⁽⁵⁾ boli významnými etapami v procese realizácie vnútorného železničného trhu.
- (3) V záujme konkurencieschopnosti vzhľadom na ostatné druhy dopravy sa musí službám medzinárodnej a vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy, ktoré sú od 1. januára 2007 otvorené hospodárskej súťaži, poskytnúť kvalitná a dostatočne financovaná železničná infraštruktúra, teda taká infraštruktúra, ktorá umožňuje poskytovať služby nákladnej dopravy za dobrých podmienok, pokiaľ ide o obslužnú rýchlosť a dĺžku jazdy a je spoľahlivá, to znamená, že služby, ktoré skutočne poskytuje, zodpovedajú prijatým zmluvným záväzkom voči železničným podnikom.
- (4) Aj keď otvorenie trhu železničnej nákladnej dopravy umožnilo novým prevádzkovateľom vstúpiť do železničnej siete, trhové mechanizmy neboli a nie sú postačujúce na organizáciu, reguláciu

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 317, 23.12.2009, s. 94.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 79, 27.3.2010, s. 45.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 23. apríla 2009 (Ú. v. EÚ C 184 E, 8.7.2010, s. 354), pozícia Rady v prvom čítaní z 22. februára 2010 (Ú. v. EÚ C 114 E, 4.5.2010, s. 1), pozícia Európskeho parlamentu z 15. júna 2010 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 13. septembra 2010.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

▼B

a zabezpečenie nákladnej železničnej dopravy. Na účely optimalizácie využívania siete a zabezpečenia jej spoľahlivosti je užitočné zaviesť dodatočné postupy na posilnenie spolupráce medzi manažermi infraštruktúry v oblasti pridelovania medzinárodných vlakových trás pre nákladné vlaky.

- (5) V tomto kontexte by zriaďovanie medzinárodných železničných koridorov pre európsku železničnú sieť pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, po ktorých by nákladné vlaky mohli premávať za dobrých podmienok a bezproblémovo prechádzať z jednej vnútroštátnej siete do druhej, umožnilo zlepšiť podmienky využívania infraštruktúry.
- (6) Iniciatívy, ktoré sa už podnikli v oblasti železničnej infraštruktúry, dokazujú, že najvhodnejšou metódou zriadenia medzinárodných železničných koridorov pre európsku železničnú sieť pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu je zriadenie medzinárodných koridorov reagujúcich na špecifické potreby jedného alebo viacerých presne vymedzených segmentov trhu nákladnej dopravy.
- (7) Týmto nariadením by, ak nie je stanovené inak, nemali byť dotknuté práva a povinnosti manažérov infraštruktúry ustanovené v smerniciach 91/440/EHS a 2001/14/ES, prípadne aj pridelovacích orgánov uvedených v článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES. Uvedené akty zostávajú v platnosti, a to aj vo vzťahu k ustanoveniam, ktoré majú vplyv na koridory nákladnej dopravy.
- (8) Pri vytvorení koridoru nákladnej dopravy by sa mala v prípade potreby zohľadniť potreba lepších prepojení so železničnou infraštruktúrou tretích európskych krajín.
- (9) Návrh koridorov nákladnej dopravy by mal zabezpečiť kontinuitu pozdĺž koridorov tým, že sa umožnia potrebné prepojenia medzi existujúcimi železničnými infraštruktúrami.
- (10) Implementácia medzinárodných železničných koridorov tvoriacich európsku železničnú sieť pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu by mala prebiehať v súlade s transeurópskou dopravnou sieťou (TEN-T) a/alebo koridormi európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS). Na tento účel je nevyhnutný koordinovaný rozvoj sietí, najmä pokiaľ ide o integráciu medzinárodných koridorov pre nákladnú železničnú dopravu do existujúcej siete TEN-T a koridorov systému ERTMS. Okrem toho je potrebné stanoviť zjednocujúce pravidlá pre tieto koridory nákladnej dopravy na úrovni Únie. Mali by sa podporovať projekty zamerané na zníženie hlučnosti nákladných vlakov. Zriadenie týchto koridorov by sa malo v prípade potreby finančne podporiť v rámci programov siete TEN-T, výskumných programov a programu Marco Polo a iných politik a fondov Únie, ako je Európsky fond pre regionálny rozvoj alebo Kohézny fond, ako aj Európska investičná banka.

▼B

- (11) V rámci koridoru nákladnej dopravy je potrebné zabezpečiť dobrú koordináciu medzi príslušnými členskými štátmi a manažermi infraštruktúry, priznať dostatočnú prioritu železničnej nákladnej doprave, vytvoriť efektívne a dostatočné prepojenie s ostatnými druhmi dopravy a vytvoriť vhodné podmienky pre rozvoj hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi služieb železničnej nákladnej dopravy.
- (12) Okrem koridorov nákladnej dopravy vytvorených v súlade s článkom 3 by sa na úrovni Únie malo preskúmať a schváliť zriadenie dodatočných koridorov nákladnej dopravy, a to podľa jasne vymedzených transparentných kritérií a postupov, ktoré ponechávajú členským štátom a manažerom infraštruktúry dostatočnú slobodu rozhodovania a riadenia na zohľadnenie existujúcich iniciatív pre osobitné koridory, ako napr. systému ERTMS, združenia RailNetEurope (ďalej len „RNE“) a siete TEN-T, a na prijímanie opatrení zodpovedajúcich ich špecifickým potrebám.
- (13) Na účely posilnenia koordinácie medzi členskými štátmi, manažermi infraštruktúry a s cieľom zabezpečiť kontinuitu pozdĺž koridoru by sa pre každý koridor nákladnej dopravy mala vytvoriť zodpovedajúca riadiaca štruktúra, zohľadňujúc pritom potrebu vyhnúť sa zdvojovaniu s už existujúcimi riadiacimi štruktúrami.
- (14) V snahe uspokojiť potreby trhu by sa metódy zriadenia koridoru nákladnej dopravy mali uviesť v realizačnom pláne, ktorý by mal zahŕňať opatrenia na zlepšenie výkonnosti železničnej nákladnej dopravy, ako aj harmonogram ich realizácie. S cieľom zabezpečiť, aby plánované alebo realizované opatrenia zamerané na zriadenie koridoru nákladnej dopravy zodpovedali potrebám alebo očakávaniam všetkých používateľov koridoru nákladnej dopravy, je okrem toho potrebné viesť so žiadateľmi, ktorí budú koridor nákladnej dopravy pravdepodobne využívať, pravidelné konzultácie podľa postupov vymedzených správnu radou.
- (15) Na účely podpory zriadenia koridorov nákladnej železničnej dopravy v Únii by sa za nevyhnutný mal považovať aj rozvoj intermodálnych terminálov nákladnej dopravy.
- (16) V snahe zabezpečiť jednotnosť a kontinuitu kapacít infraštruktúry dostupných pozdĺž koridoru nákladnej dopravy by sa investície do koridoru nákladnej dopravy mali koordinovať medzi príslušnými členskými štátmi a manažermi infraštruktúry, ako aj v prípade potreby medzi členskými štátmi a tretími európskymi krajinami, a mali by sa plánovať v súlade s logikou zodpovedajúcou potrebám koridoru nákladnej dopravy pod podmienkou hospodárskej životaschopnosti. Harmonogram realizácie investícií by mal byť zverejňovaný s cieľom zabezpečiť dobrú informovanosť žiadateľov, ktorí môžu na koridore pôsobiť. Investície by mali zahŕňať projekty na rozvoj interoperabilných systémov a zvýšenie kapacity vlakov.
- (17) Z tých istých dôvodov by sa všetky práce na infraštruktúre a jej vybavení, ktoré by mohli obmedziť dostupnú kapacitu na koridore nákladnej dopravy, mali taktiež koordinovať na úrovni koridoru nákladnej dopravy a mali by byť predmetom aktualizovaného uverejňovania.

▼B

- (18) S cieľom zjednodušiť žiadosti o kapacity infraštruktúry pre služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy je vhodné určiť alebo zriadiť miesto jedného kontaktu pre každý koridor nákladnej dopravy. Na tento účel by bolo vhodné oprieť sa o existujúce iniciatívy, najmä o iniciatívy realizované RNE, subjektom, ktorý predstavuje nástroj koordinácie pre manažérov infraštruktúry a poskytuje viaceré služby prevádzkovateľom medzinárodnej nákladnej dopravy.
- (19) Súčasťou riadenia koridorov nákladnej dopravy by mali byť aj postupy na pridelovanie kapacity infraštruktúry pre medzinárodné nákladné vlaky, ktoré premávajú na týchto koridoroch. Tieto postupy by mali rešpektovať potrebu kapacity pre iné typy dopravy vrátane osobnej dopravy.
- (20) S cieľom zabezpečiť lepšie využívanie železničnej infraštruktúry je potrebné koordinovať prevádzku tejto infraštruktúry a terminálov umiestnených pozdĺž koridoru nákladnej dopravy.
- (21) Pravidlá prednosti môžu v závislosti od situácie v konkrétnom členskom štáte znamenať aj prioritné ciele.
- (22) Vzhľadom na potreby všetkých typov dopravy by nákladným vlakom premávajúcim na koridore nákladnej dopravy mala byť v prípade narušenia pohybu umožnená v rámci možnosti dostatočná úroveň dochvilnosti.
- (23) V snahe podporiť rozvoj hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi služieb v nákladnej železničnej doprave na koridore nákladnej dopravy treba umožniť žiadať o kapacitu infraštruktúry na koridoroch nákladnej dopravy aj iným ako železničným podnikateľským subjektom a ich zoskupeniam.
- (24) S cieľom objektívne zhodnotiť prínos opatrení zameraných na zriadenie koridoru nákladnej dopravy by sa mala monitorovať výkonnosť železničnej nákladnej dopravy na koridore nákladnej dopravy a mali by sa pravidelne uverejňovať správy o kvalite. Hodnotenie výkonnosti by malo zahŕňať výsledky prieskumov spokojnosti používateľov koridoru nákladnej dopravy.
- (25) Na účely zabezpečenia nediskriminačného prístupu k službám medzinárodnej železničnej dopravy je potrebné zaistiť účinnú koordináciu medzi regulačnými orgánmi so zreteľom na jednotlivé siete, ktoré spadajú do koridoru nákladnej dopravy.
- (26) Na uľahčenie prístupu k informáciám o využívaní všetkých hlavných infraštruktúr na koridore nákladnej dopravy a zabezpečenie nediskriminačného prístupu k tomuto koridoru by správna rada mala vypracovať, pravidelne aktualizovať a uverejňovať dokument sústreďujúci všetky takéto informácie.

▼B

- (27) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to vytvorenie európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu zloženú z koridorov nákladnej dopravy, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v uvedenom článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.
- (28) Mali by sa zaviesť spravodlivé pravidlá založené na spolupráci manažérov infraštruktúry, ktorí majú poskytovať kvalitné služby prevádzkovateľom nákladnej dopravy v rámci medzinárodného železničného koridoru, pokiaľ ide o koordináciu investícií a riadenie kapacít a dopravy.
- (29) Keďže trasy medzinárodných vlakov prechádzajú viacerými koridormi, ako sa vymedzuje v tomto nariadení, manažéri infraštruktúry viacerých koridorov môžu tiež koordinovať svoju činnosť s cieľom zaistiť v rámci dotknutých koridorov dostupnosť kapacity, plynulosť pohybu a jednotné uplatňovanie pravidiel prednosti na rôzne typy dopravy v prípade narušenia pohybu.
- (30) Cieľom tohto nariadenia je zlepšiť efektívnosť železničnej nákladnej dopravy vo vzťahu k ostatným druhom dopravy. Mala by sa zabezpečiť koordinácia medzi členskými štátmi a manažermi infraštruktúry, aby sa zaručilo čo najefektívnejšie fungovanie koridorov nákladnej dopravy. V záujme toho je potrebné prijať prevádzkové opatrenia a súčasne uskutočniť investície do infraštruktúry a technického vybavenia, ako je ERTMS, so zameraním na zvyšovanie kapacity a efektívnosti nákladnej železničnej dopravy.
- (31) Vykonávanie pravidiel o zriadení a úprave koridorov nákladnej dopravy a o výnimkách udelených členským štátom musí byť dosiahnuté za rovnakých podmienok, aby sa zabezpečil súlad návrhov na zriadenie nákladných koridorov s kritériami stanovenými v tomto nariadení, a preto by malo byť zverené Komisii. V súlade s článkom 291 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sa pravidlá a všeobecné zásady týkajúce sa mechanizmov kontroly, ktorými členské štáty uskutočňujú kontrolu nad výkonom vykonávacích právomocí Komisie, stanovujú vopred prostredníctvom nariadenia, ktoré sa prijme v súlade s riadnym legislatívnym postupom. Až do prijatia uvedeného nariadenia sa naďalej uplatňuje rozhodnutie Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁽¹⁾, s výnimkou regulačného postupu s kontrolou, ktorý sa neuplatňuje,

(¹) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I
VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Účel a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa ustanovujú pravidlá zriaďovania a organizácie medzinárodných železničných koridorov pre konkurencieschopnú nákladnú železničnú dopravu záujme rozvoja európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Stanovujú sa ním pravidlá výberu, organizácie, riadenia a orientačného investičného plánovania koridorov nákladnej dopravy.

2. Toto nariadenie sa vzťahuje na riadenie a používanie železničnej infraštruktúry, ktorá je súčasťou koridorov nákladnej dopravy.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia pojmov uvedené v článku 2 smernice 2001/14/ES.

2. Okrem vymedzení pojmov uvedených v odseku 1:

a) „koridor nákladnej dopravy“ predstavuje všetky určené železničné trate vrátane železničných trajektových tratí na území členských štátov alebo medzi nimi a v prípade potreby v tretích európskych krajinách, ktoré spájajú dva alebo viaceré terminály na hlavnej trase a v prípade potreby na obchádzkových tratiach a úsekoch, ktoré ich prepájajú, vrátane železničnej infraštruktúry a jej vybavenia v súlade s článkom 5 smernice 2001/14/ES;

b) „realizačný plán“ je dokument, ktorý obsahuje prostriedky a stratégiu, ktoré dotknuté strany zamýšľajú uplatniť s cieľom vypracovať v stanovenej lehote opatrenia potrebné a dostatočné na zriadenie koridoru nákladnej dopravy;

c) „terminál“ je zariadenie, ktoré sa nachádza na koridore nákladnej dopravy a ktoré je špeciálne upravené na účely nakladania tovaru na nákladné vlaky a/alebo vykladania tovaru z nákladných vlakov, na účely integrácie železničnej nákladnej dopravy s cestnou, námornou, riečnou a leteckou dopravou a na účely zostavovania alebo zmeny zostavy nákladných vlakov, a v prípade potreby na účely výkonu bežných postupov na hraniciach s tretími európskymi krajinami.



KAPITOLA II

URČOVANIE A RIADENIE MEDZINÁRODNÝCH ŽELEZNIČNÝCH KORIDOROV PRE KONKURENCIESCHOPNÚ NÁKLADNÚ DOPRAVU*Článok 3***Určovanie počiatočných koridorov nákladnej dopravy**

Členské štáty uvedené v prílohe zriadia v termínoch ustanovených v prílohe počiatočné koridory nákladnej dopravy stanovené v prílohe. Dotknuté členské štáty informujú Komisiu o zriadení koridorov nákladnej dopravy.

*Článok 4***Kritériá ďalších koridorov nákladnej dopravy**

Výber ďalších koridorov nákladnej dopravy uvedený v článku 5 a úprava koridorov nákladnej dopravy uvedená v článku 6 zohľadňuje tieto kritériá:

- a) križovanie územia aspoň troch členských štátov koridorom nákladnej dopravy alebo križovanie územia dvoch členských štátov, ak je vzdialenosť medzi dvomi terminálmi, ktoré koridor nákladnej dopravy spája, väčšia ako 500 km;
- b) súlad koridoru nákladnej dopravy s koridormi v rámci siete TEN-T, systému ERTMS a/alebo koridormi vymedzenými RNE;
- c) začlenenie prioritných projektov siete TEN-T⁽¹⁾ do koridoru nákladnej dopravy;
- d) rovnováha medzi sociálno-ekonomickými nákladmi a prínosom vyplývajúcim zo zriadenia koridoru nákladnej dopravy;
- e) konzistentnosť všetkých koridorov nákladnej dopravy navrhovaných členskými štátmi na účely vytvorenia európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu;
- f) rozvoj železničnej nákladnej dopravy a hlavné obchodné toky a preprava tovaru v rámci koridoru;
- g) lepšie vzájomné prepojenia medzi členskými štátmi a tretími európskymi krajinami, ak je to vhodné;
- h) záujem žiadateľov o koridor nákladnej dopravy;
- i) existencia dobrých prepojení s inými druhmi dopravy, najmä vďaka zodpovedajúcej sieti terminálov, a to aj v námorných a vnútrozemských prístavoch.

⁽¹⁾ Pozri prílohu III k rozhodnutiu Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1).

▼B*Článok 5***Výber ďalších koridorov nákladnej dopravy**

1. Každý členský štát, ktorý má s iným členským štátom spoločný železničný hraničný priechod, sa zapojí do zriadenia aspoň jedného koridoru nákladnej dopravy, pokiaľ táto povinnosť už nebola splnená v zmysle článku 3.

2. Bez ohľadu na odsek 1 sa členské štáty na žiadosť členského štátu zapoja do zriadenia koridoru nákladnej dopravy tak, ako sa uvádza v uvedenom odseku, alebo do predĺženia existujúceho koridoru, aby si susedný členský štát mohol splniť povinnosť podľa uvedeného odseku.

3. Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov vyplývajúce z článku 7 smernice 91/440/EHS, ak sa členský štát po poskytnutí sociálno-ekonomickej analýzy domnieva, že by zriadenie koridoru nákladnej dopravy nebolo v záujme žiadateľov, ktorí by koridor nákladnej dopravy pravdepodobne používali, alebo by nemalo zrejmy sociálno-ekonomický prínos alebo by spôsobilo neúmerné zaťaženie, príslušný členský štát nie je povinný zapojiť sa podľa odsekov 1 a 2 tohto článku s prihliadnutím na rozhodnutie Komisie konajúcej v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 21 ods. 2.

4. Členský štát nie je povinný zapojiť sa podľa odsekov 1 a 2, ak má železničnú sieť s iným rozchodom koľají ako hlavná železničná sieť v Únii.

5. Zriadenie koridoru nákladnej dopravy navrhujú dotknuté členské štáty. Na tento účel spoločne zašlú Komisii list o úmysle vrátane návrhu vypracovaného po konzultácii s manažérmi infraštruktúry a s dotknutými žiadateľmi, pričom zohľadnia kritériá stanovené v článku 4.

Na splnenie povinnosti podľa článku 1 a 2 dotknuté členské štáty spoločne zašlú Komisii list o úmysle do 10. novembra 2012.

6. Komisia preskúma návrhy na zriadenie koridoru nákladnej dopravy uvedené v odseku 5 a v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 21 ods. 3 prijme najneskôr do deviatich mesiacov po predložení príslušného návrhu rozhodnutie o súlade tohto návrhu s týmto článkom.

7. Dotknuté členské štáty zriadia koridor nákladnej dopravy najneskôr do dvoch rokov po prijatí rozhodnutia Komisie uvedeného v odseku 6.

*Článok 6***Úprava ďalších koridorov nákladnej dopravy**

1. Koridory nákladnej dopravy uvedené v článku 5 je možné upravovať na základe spoločného návrhu dotknutých členských štátov, ktorý po konzultácii s dotknutými manažérmi infraštruktúry a žiadateľmi predkladajú Komisii.

▼B

2. Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 21 ods. 3 prijme rozhodnutie o návrhu, pričom zohľadní kritériá stanovené v článku 4.

*Článok 7***Zmierovanie**

Ak dva alebo viaceré dotknuté členské štáty nesúhlasia so zriadením alebo úpravou koridoru nákladnej dopravy a so zreteľom na železničnú infraštruktúru, ktorá sa nachádza na ich území, Komisia na žiadosť jedného alebo viacerých dotknutých členských štátov konzultuje túto záležitosť s výborom uvedeným v článku 21. Stanovisko Komisie sa zašle dotknutým členským štátom. Dotknuté členské štáty zohľadnia toto stanovisko s cieľom nájsť riešenie a prijmú rozhodnutie na základe vzájomného súhlasu.

*Článok 8***Riadenie koridorov nákladnej dopravy**

1. Dotknuté členské štáty pre každý koridor nákladnej dopravy zriadia výkonnú radu zodpovednú za stanovenie všeobecných cieľov pre koridor nákladnej dopravy, dohľad a prijímanie opatrení, ako sa výslovne ustanovuje v odseku 7 tohto článku a v článkoch 9 a 11, článku 14 ods. 1 a článku 22. Výkonnú radu tvoria zástupcovia orgánov dotknutých členských štátov.

2. Dotknutí manažéri infraštruktúry a prípadne pridelovacie orgány uvedené v článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES pre každý koridor nákladnej dopravy zriadia správnu radu zodpovednú za prijímanie opatrení, ako sa výslovne ustanovuje v odsekoch 5, 7, 8 a 9 tohto článku a v článkoch 9 až 12, článku 13 ods. 1, článku 14 ods. 2, 6 a 9, článku 16 ods. 1, článku 17 ods. 1 a v článkoch 18 a 19 tohto nariadenia. Správnu radu tvoria zástupcovia manažérov infraštruktúry.

3. Členské štáty a manažéri infraštruktúry, ktorých sa týka koridor nákladnej dopravy, spolupracujú v rámci rád uvedených v odseku 1 a 2 s cieľom zabezpečiť rozvoj koridoru nákladnej dopravy v súlade s realizačným plánom.

4. Výkonná rada prijíma rozhodnutia na základe vzájomného súhlasu zástupcov orgánov dotknutých členských štátov.

5. Správna rada prijíma rozhodnutia vrátane rozhodnutí o svojom právnom postavení, vytvorení jej organizačnej štruktúry, zdrojoch a personáli na základe vzájomného súhlasu dotknutých manažérov infraštruktúry. Správna rada je nezávislá právnická osoba. Môže byť zriadená vo forme európskeho zoskupenia hospodárskych záujmov podľa nariadenia Rady (EHS) č. 2137/85 z 25. júla 1985 o Európskom zoskupení hospodárskych záujmov (EZHZ) ⁽¹⁾.

6. Povinnosti výkonnej rady a správnej rady nemajú vplyv na nezávislosť manažérov infraštruktúry ustanovenú v článku 4 ods. 2 smernice 91/440/EHS.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 199, 31.7.1985, s. 1.

▼B

7. Správna rada zriaďuje poradnú skupinu, ktorú tvoria manažéri a vlastníci terminálov koridorov nákladnej dopravy vrátane v prípade potreby námorných a riečnych prístavov. Táto poradná skupina môže vydávať stanoviská ku každému návrhu správnej rady, ktorý má priame dôsledky na investície a riadenie terminálov. Môže tiež vydávať stanoviská z vlastného podnetu. Správna rada zohľadňuje všetky tieto stanoviská. V prípade odlišných názorov medzi správnu radou a poradnou skupinou sa poradná skupina môže obrátiť na výkonnú radu. Výkonná rada koná ako sprostredkovateľ a zúčastnené strany informuje včas o svojom stanovisku. Konečné rozhodnutie však prijíma správna rada.

8. Správna rada zriadi ďalšiu poradnú skupinu pozostávajúcu z podnikov železničnej dopravy, ktoré majú záujem využívať koridor nákladnej dopravy. Táto poradná skupina môže vydať stanovisko ku každému návrhu správnej rady, z ktorého plynú dôsledky pre tieto podniky. Poradná skupina môže tiež vydávať stanoviská z vlastného podnetu. Správna rada zohľadňuje všetky tieto stanoviská.

9. Správna rada koordinuje v súlade s národnými a európskymi plánmi zavádzania používanie interoperabilných IT aplikácií alebo alternatívnych riešení, ktoré by mohli byť k dispozícii v budúcnosti na vybavovanie žiadostí o medzinárodné vlakové trasy a prevádzku medzinárodnej dopravy v danom koridore.

*Článok 9***Opatrenia na realizáciu plánu koridoru nákladnej dopravy**

1. Správna rada vypracúva realizačný plán najneskôr šesť mesiacov pred sprevádzkovaním koridoru nákladnej dopravy a predkladá ho výkonnej rade na schválenie. Tento plán zahŕňa:

- a) opis vlastností koridoru nákladnej dopravy vrátane úzkych miest, ako aj program opatrení potrebných na vytvorenie koridoru nákladnej dopravy;
- b) základné prvky prieskumu uvedeného v odseku 3;
- c) ciele pre koridory nákladnej dopravy, najmä v zmysle výkonnosti koridoru nákladnej dopravy vyjadrenej ako kvalita služby a kapacita koridoru nákladnej dopravy v súlade s ustanoveniami článku 19;
- d) investičný plán uvedený v článku 11, ako aj
- e) opatrenia na vykonávanie ustanovení článkov 12 až 19.

2. Správna rada pravidelne prehodnocuje realizačný plán, pričom zohľadňuje pokrok dosiahnutý pri jeho plnení, trh železničnej nákladnej dopravy na koridore nákladnej dopravy a výkonnosť meranú v súlade s cieľmi uvedenými v odseku 1 písm. c).

3. Správna rada uskutočňuje a pravidelne aktualizuje prieskum dopravného trhu, ktorý sa týka pozorovaných a očakávaných zmien dopravy na koridore nákladnej dopravy v dôsledku jeho zriadenia a ktorý sa vzťahuje na jednotlivé typy dopravy, či už v súvislosti s nákladnou dopravou alebo osobnou dopravou. Táto štúdia hodnotí v prípade potreby aj sociálno-ekonomické náklady a prínosy vyplývajúce zo zriadenia koridoru nákladnej dopravy.

▼B

4. V realizačných plánoch sa zohľadňuje rozvoj terminálov tak, aby boli schopné reagovať na potreby železničnej nákladnej dopravy na koridore nákladnej dopravy predovšetkým ako intermodálne uzly pozdĺž koridorov nákladnej dopravy.

5. Správna rada prijme v prípade potreby opatrenia na spoluprácu s regionálnymi a/alebo miestnymi správami, pokiaľ ide o realizačný plán.

*Článok 10***Konzultácia so žiadateľmi**

Správna rada zavádza konzultačné mechanizmy na účely riadneho zapojenia žiadateľov, ktorí pravdepodobne budú využívať koridor nákladnej dopravy. Správna rada konkrétne zabezpečuje, aby sa konzultácia so žiadateľmi uskutočnila skôr, ako sa realizačný plán uvedený v článku 9 predloží výkonnej rade.

KAPITOLA III

INVESTÍCIE DO KORIDORU NÁKLADNEJ DOPRAVY*Článok 11***Plánovanie investícií**

1. Správna rada vypracúva a pravidelne prehodnocuje investičný plán, ktorý obsahuje podrobnosti o orientačných strednodobých a dlhodobých investíciách do infraštruktúry na koridore nákladnej dopravy, a predkladá ho výkonnej rade na schválenie. Tento plán zahŕňa:

- a) zoznam predpokladaných projektov rozširovania, obnovy alebo prestavby železničnej infraštruktúry a jej vybavenia na koridore nákladnej dopravy a príslušné finančné požiadavky a zdroje financovania;
- b) plán zavádzania, ktorý sa týka interoperabilných systémov na koridore nákladnej dopravy a ktorý spĺňa základné požiadavky a technické špecifikácie interoperability platné pre sieť vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ⁽¹⁾. Tento plán zavádzania vychádza z analýzy nákladov a prínosov používania interoperabilných systémov;
- c) plán riadenia kapacity nákladných vlakov, ktoré môžu premávať na koridore nákladnej dopravy vrátane odstránenia zistených úsekov s obmedzenou priepustnosťou. Tento plán sa môže opierať o zlepšenie riadenia rýchlosti a o zväčšenie dĺžky, prechodového prierezu a prepravovaného nákladu alebo zaťaženia nápravy, ktoré sú povolené pre vlaky premávajúce na koridore nákladnej dopravy, ako aj
- d) odkaz na príspevok Únie predpokladaný vo finančných programoch Únie, ak je to vhodné.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

▼B

2. Uplatňovaním tohto nariadenia nie sú dotknuté právomoci členských štátov v oblasti plánovania a financovania železničnej infraštruktúry.

*Článok 12***Koordinácia prác**

Správna rada koordinuje a zabezpečuje uverejnenie na jednom mieste, vhodným spôsobom a vo vhodnom časovom rámci, svojho harmonogramu vykonávania všetkých prác na infraštruktúre a jej vybavení, ktoré by obmedzili dostupnú kapacitu na koridore nákladnej dopravy.

KAPITOLA IV

RIADENIE KORIDORU NÁKLADNEJ DOPRAVY*Článok 13***Miesto jedného kontaktu na podávanie žiadostí o kapacitu infraštruktúry**

1. Správna rada koridoru nákladnej dopravy určuje alebo zriaďuje spoločný orgán, ktorý žiadateľom umožní na jednom mieste a jednou operáciou predkladať žiadosti a prijímať odpovede týkajúce sa kapacity infraštruktúry pre nákladné vlaky, ktoré v rámci koridoru nákladnej dopravy prechádzajú cez aspoň jednu hranicu (ďalej len „miesto jedného kontaktu“).

2. Miesto jedného kontaktu poskytuje ako nástroj koordinácie aj základné informácie o pridelení kapacity infraštruktúry vrátane informácií uvedených v článku 18. Zobrazuje kapacitu infraštruktúry dostupnú v čase predloženia žiadosti a jej charakteristiku podľa vopred definovaných parametrov, ako je rýchlosť, dĺžka, prechodový prierez alebo zaťaženie nápravy, ktoré sú povolené pre vlaky premávajúce na koridore nákladnej dopravy.

3. Miesto jedného kontaktu prijíma rozhodnutia týkajúce sa žiadostí o vopred dohodnuté vlakové trasy zrýchlenej nákladnej dopravy podľa článku 14 ods. 3 a o kapacitnú rezervu uvedenú v článku 14 ods. 5. Kapacitu prideluje v súlade s pravidlami o pridelovaní kapacity ustanovenými v smernici 2001/14/ES. O týchto žiadostiach a o prijatom rozhodnutí bezodkladne informuje príslušných manažérov infraštruktúry.

4. V prípade akejkoľvek žiadosti o kapacitu infraštruktúry, ktorú nie je možné splniť podľa odseku 3, miesto jedného kontaktu bezodkladne zasiela všetky žiadosti o kapacitu infraštruktúry príslušným manažérom infraštruktúry a prípadne pridelovacím orgánom uvedeným v článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES, ktorí o nich rozhodujú v súlade s článkom 13 a kapitolou III uvedenej smernice a rozhodnutie oznamujú miestu jedného kontaktu na ďalšie spracovanie.

▼B

5. Miesto jedného kontaktu vykonáva svoju činnosť transparentne a nediskriminačne. Na tento účel sa zriadi register, ktorý bude dostupný všetkým zainteresovaným stranám. Uvádza dátumy predloženia žiadostí, mená žiadateľov, podrobnosti o predložených dokumentoch a o poruách, ku ktorým došlo. Túto činnosť kontrolujú regulačné orgány v súlade s článkom 20.

*Článok 14***Kapacita pridelovaná nákladným vlakom**

1. Správna rada vymedzí rámec na pridelovanie kapacity infraštruktúry na koridore nákladnej dopravy v súlade s článkom 14 ods. 1 smernice 2001/14/ES.

2. Správna rada hodnotí, či je potrebné prideliť kapacitu nákladným vlakom, ktoré premávajú na koridore nákladnej dopravy, pričom zohľadňuje prieskum trhu dopravy uvedený v článku 9 ods. 3 tohto nariadenia, žiadosti o kapacitu infraštruktúry súvisiace s predchádzajúcimi a súčasnými cestovnými poriadkami a rámcové dohody.

3. Manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy spoločne vymedzujú a organizujú podľa postupu uvedeného v článku 15 smernice 2001/14/ES medzinárodné, vopred dohodnuté vlakové trasy pre nákladné vlaky, pričom vychádzajú z hodnotenia uvedeného v odseku 2 tohto článku a uznávajú potrebu kapacity iných typov dopravy vrátane osobnej dopravy. Uľahčia dĺžku jazdy, frekvencie, časy odchodu a ciele a trasovanie vhodné na služby nákladnej dopravy s cieľom zvýšiť objem tovaru prepravovaného vlakmi na koridore nákladnej dopravy. Tieto vopred dohodnuté vlakové trasy sa uverejňujú najneskôr tri mesiace pred konečným termínom na doručenie žiadosti o kapacitu uvedeným v prílohe III k smernici 2001/14/ES. Manažéri infraštruktúry viacerých koridorov nákladnej dopravy môžu v prípade potreby koordinovať medzinárodné, vopred dohodnuté vlakové trasy poskytujúce kapacitu v dotknutých koridoroch nákladnej dopravy.

4. Tieto vopred dohodnuté vlakové trasy sa pridelujú najprv nákladným vlakom, ktoré prechádzajú cez aspoň jednu hranicu.

5. Ak je to opodstatnené na základe potrieb trhu a hodnotenia uvedeného v odseku 2 tohto článku, manažéri infraštruktúry spoločne vymedzujú kapacitnú rezervu pre medzinárodné nákladné vlaky, ktoré premávajú na koridoroch nákladnej dopravy, pričom uznávajú potrebu kapacity iných typov dopravy vrátane osobnej dopravy, a túto rezervu zachovávajú vo svojich konečných cestovných poriadkoch, aby mohli rýchlo a vhodne reagovať na požiadavky na kapacitu *ad hoc*, ako sa to uvádza v článku 23 smernice 2001/14/ES. Táto kapacita je vyhradená do uplynutia lehoty pred plánovaným časom, ktorú určí správna rada. Táto lehota nepresiahne 60 dní.

▼B

6. Správna rada podporuje koordináciu pravidiel prednosti týkajúcich sa pridelovania kapacity na koridore nákladnej dopravy.

7. Manažéri infraštruktúry môžu zahrnúť do svojich podmienok používania poplatkov za vlakové trasy, ktoré sú pridelené, ale sa nevyužívajú. Výška tohto poplatku je primeraná, odradzujúca a účinná.

8. Vlaková trasa pridelená zrýchlenej nákladnej doprave podľa tohto článku nemôže byť zrušená menej ako dva mesiace pred jazdou podľa cestovného poriadku s výnimkou prípadov vyššej moci vrátane naliehajúcej a nepredvídanej práce kritickej z hľadiska bezpečnosti, alebo ak dotknutý žiadateľ nesúhlasí s týmto zrušením. Dotknutý manažér infraštruktúry v takom prípade vynaloží úsilie, aby žiadateľovi navrhol rovnako kvalitnú a spoľahlivú vlakovú trasu, ktorú má žiadateľ právo akceptovať alebo odmietnuť. Týmto ustanovením nie je dotknuté žiadne právo žiadateľa, ktoré môže mať na základe dohody uvedenej v článku 19 ods. 1 smernice 2001/14/ES. Uchádzač sa môže v každom prípade v danej veci obrátiť na kontrolný orgán uvedený v článku 20 tohto nariadenia.

9. Správna rada koridoru nákladnej dopravy a poradná skupina uvedená v článku 8 ods. 7 zavádzajú postupy na zabezpečenie optimálnej koordinácie pridelovania kapacity medzi manažermi infraštruktúry v prípade žiadostí podaných podľa článku 13 ods. 1, ako aj žiadostí doručených dotknutým manažérom infraštruktúry. Zohľadňuje sa pri tom aj prístup k terminálom.

10. Odkazy na manažérov infraštruktúry v odsekoch 4 a 9 tohto článku zahŕňajú v prípade potreby aj pridelovacie orgány uvedené v článku 14 ods. 2 smernice 2001/14/ES.

*Článok 15***Oprávnění uchádzači**

Bez toho, aby bol dotknutý článok 16 ods. 1 smernice 2001/14/ES môžu o medzinárodné vopred dohodnuté vlakové trasy uvedené v článku 14 ods. 3 a kapacitnú rezervu uvedenú v článku 14 ods. 5 požiadať iní žiadatelia ako železničné podniky a medzinárodné zoskupenia, ktoré tvoria napríklad prepravcovia, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy. Na účely použitia takej vlakovej trasy na prepravu nákladu na koridore nákladnej dopravy títo žiadatelia poveria železničný podnik uzatvorením dohody s manažérom infraštruktúry v súlade s článkom 10 ods. 5 smernice 91/440/EHS.

*Článok 16***Riadenie dopravy**

1. Správna rada koridoru nákladnej dopravy zavádza postupy koordinácie riadenia dopravy na koridore nákladnej dopravy. Správne rady prepojených koridorov nákladnej dopravy zavádzajú postupy koordinácie riadenia dopravy pozdĺž týchto koridorov nákladnej dopravy.

▼B

2. Manažéri infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy a poradná skupina uvedená v článku 8 ods. 7 zavádzajú postupy na zabezpečenie optimálnej koordinácie prevádzky železničnej infraštruktúry a terminálov.

*Článok 17***Riadenie dopravy v prípade narušenia pohybu**

1. Správna rada prijíma spoločné ciele na dodržiavanie cestovného poriadku a/alebo usmernenia pre riadenie dopravy v prípade narušenia pohybu vlakov na koridore nákladnej dopravy.

2. Každý dotknutý manažér infraštruktúry vypracúva pravidlá prednosti na účely riadenia medzi jednotlivými typmi dopravy na časti koridorov nákladnej dopravy, za ktoré zodpovedá tento manažér infraštruktúry, v súlade so spoločnými cieľmi a/alebo usmerneniami, na ktoré sa odkazuje v odseku 1 tohto článku. Tieto pravidlá prednosti sa uverejňujú v podmienkach používania siete uvedených v článku 3 smernice 2001/14/ES.

3. V zásadách na stanovovanie pravidiel prednosti sa ustanovuje prinajmenšom to, že vlaková trasa uvedená v článku 14 ods. 3 a 4, ktorá je pridelená nákladným vlakom, ktoré dodržiavajú svoj rozvrhnutý čas stanovený v cestovnom poriadku, sa v rámci možností neupravuje. Cieľom zásad na stanovovanie pravidiel prednosti je minimalizovať celkový čas na obnovenie siete so zreteľom na potreby všetkých typov dopravy. Manažéri infraštruktúry môžu na tento účel koordinovať riadenie rôznych typov dopravy na viacerých koridoroch nákladnej dopravy.

*Článok 18***Informácie o podmienkach používania koridoru nákladnej dopravy**

Správna rada vypracúva, pravidelne aktualizuje a uverejňuje dokument, ktorý obsahuje:

- a) všetky informácie obsiahnuté v podmienkach používania vnútroštátnych sietí, ktoré sa týkajú koridoru nákladnej dopravy, vypracovaných podľa postupu uvedeného v článku 3 smernice 2001/14/ES;
- b) zoznam a vlastnosti terminálov, najmä informácie o podmienkach a metódach prístupu k terminálom;
- c) informácie o postupoch uvedených v článkoch 13 až 17 tohto nariadenia, ako aj
- d) realizačný plán.

*Článok 19***Kvalita služieb na koridore nákladnej dopravy**

1. Správna rada koridoru nákladnej dopravy podporuje kompatibilitu systémov spoplatnenia závislých od výkonnosti pozdĺž koridoru nákladnej dopravy uvedených v článku 11 smernice 2001/14/ES.

▼B

2. Správna rada monitoruje výkonnosť služieb železničnej nákladnej dopravy na koridore nákladnej dopravy a raz ročne uverejňuje výsledky tohto monitorovania.

3. Správna rada usporadúva prieskum spokojnosti používateľov koridoru nákladnej dopravy a jeho výsledky uverejňuje raz za rok.

*Článok 20***Regulačné orgány**

1. Regulačné orgány uvedené v článku 30 smernice 2001/14/ES spolupracujú pri monitorovaní hospodárskej súťaže na koridore nákladnej dopravy. Predovšetkým zabezpečujú nediskriminačný prístup ku koridoru a sú odvolacími orgánmi ustanovenými v zmysle článku 30 ods. 2 uvedenej smernice. Vymieňajú si potrebné informácie, ktoré získavajú od manažérov infraštruktúry a iných príslušných strán.

2. Členské štáty na posilnenie slobodnej a spravodlivej hospodárskej súťaže na koridoroch nákladnej dopravy sa usilujú o vytvorenie porovnateľnej úrovne regulácie. Regulačné orgány sú pre účastníkov trhu ľahko prístupné a rozhodnutia prijímajú nezávisle a efektívne.

3. V prípade sťažnosti žiadateľa podanej na regulačný orgán vo veci medzinárodných služieb železničnej nákladnej dopravy alebo v rámci vyšetrovania na vlastný podnet regulačného orgánu, tento regulačný orgán skôr, ako prijme rozhodnutie, konzultuje s regulačnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov, cez ktoré prechádza medzinárodná vlaková trasa pre dotknutý nákladný vlak, a žiada od nich všetky potrebné informácie.

4. Regulačné orgány konzultované podľa odseku 3 poskytujú dotknutému regulačnému orgánu všetky informácie, o ktoré majú právo žiadať oni sami na základe vnútroštátnych právnych predpisov. Tieto informácie sa smú využívať len na účely riešenia sťažnosti alebo vyšetrovania uvedeného v odseku 3.

5. Regulačný orgán, ktorému bola sťažnosť doručená alebo ktorý z vlastnej iniciatívy začal vyšetrovanie, zašle príslušné informácie zodpovednému regulačnému orgánu, aby vo vzťahu k dotknutým stranám prijal opatrenia.

6. Všetci pridružení zástupcovia manažérov infraštruktúry uvedení v článku 15 ods. 1 smernice 2001/14/ES zabezpečujú, aby sa bezodkladne poskytli všetky informácie, ktoré sú potrebné na účely riešenia sťažnosti alebo vyšetrovania uvedených v odseku 3 tohto článku a o ktoré žiada regulačný orgán členského štátu, v ktorom sa pridružený zástupca nachádza. Tento regulačný orgán je oprávnený zasielať takéto informácie o dotknutej medzinárodnej vlakovej trase regulačným orgánom uvedeným v odseku 3 tohto článku.



KAPITOLA V
ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 21

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor uvedený v článku 11a smernice 91/440/EHS.
 2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.
 3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.
- Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

Článok 22

Monitorovanie realizácie

Po zriadení koridoru nákladnej dopravy výkonná rada uvedená v článku 8 ods. 1 každé dva roky predkladá Komisii výsledky realizácie plánu uvedeného koridoru. Komisia tieto výsledky analyzuje a oboznamuje výbor uvedený v článku 21 so svojou analýzou.

Článok 23

Správa

Komisia pravidelne skúma uplatňovanie tohto nariadenia. Európskemu parlamentu a Rade predkladá správu, prvú do 10. novembra 2015 a následne každé tri roky.

Článok 24

Prechodné opatrenia

Toto nariadenie sa neuplatňuje na Cyperskú republiku a na Maltu, pokiaľ na ich území nie je zriadený žiadny železničný systém.

Článok 25

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.



PRÍLOHA

ZOZNAM POČIATOČNÝCH KORIDOROV NÁKLADNEJ DOPRAVY

	Členské štáty	Hlavné trasy (1)	Zriadenie koridorov nákladnej dopravy:
Koridor Rýn – Alpy	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge–Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam–Duisburg–[Basel]–Milano– Genova	do 10. novembra 2013
Koridor Severné more – Stredomorie	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)–London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)–Rotterdam–Zeebrugge (+)/Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille (+)	do 10. novembra 2013
Škandinávsko-stredomorský koridor	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)–Malmö–København–Hamburg–Innsbruck–Verona–La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	do 10. novembra 2015
Atlantický koridor	PT, ES, FR, DE (+)	Sines–Lisbon/Leixões — Madrid–Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian–Irun–Bordeaux–Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/Mannheim (+) Sines–Elvas/Algeciras	do 10. novembra 2013
Baltsko – jadranský koridor	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia–Katowice–Ostrava/Žilina–Bratislava/Wien/Klagenfurt–Udine–Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste	do 10. novembra 2015
Stredomorský koridor	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería–Valencia/Algeciras/Madrid–Zaragoza/Barcelona–Marseille–Lyon–Turin–Milan–Verona–Padova/Venezia–Trieste/ Koper– Ljubljana–Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)–Zagreb (+)–Budapest–Zahony (maďarsko-ukrajinská hranica)	do 10. novembra 2013
Koridor Orient/ východné Stredomorie	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București – Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)–Praha–Vienna/Bratislava–Budapest — Vidin–Sofia–Burgas (*)/Svilengrad (*) (bulharsko-turecká hranica)/ Promachonas–Thessaloniki–Atína–Patras (*)	do 10. novembra 2013

▼ M1

	Členské štáty	Hlavné trasy ⁽¹⁾	Zriadenie koridorov nákladnej dopravy:
Koridor Severné more – Stredomorie ^(°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV ^(*) , EE ^(*)	Wilhelmshaven ⁽⁺⁾ /Bremerhaven/Hamburg ⁽⁺⁾ / Amsterdam ⁽⁺⁾ / Rotterdam/Antwerpen–Aachen/Berlin–Warsaw–Terespol (poľsko-bieloruská hranica)/Kaunas–Riga ^(*) –Tallinn ^(*)	do 10. novembra 2015
Koridor Rýn – Dunaj ^(‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg–Mannheim–Frankfurt–Nürnberg–Wels Strasbourg–Stuttgart–München–Salzburg–Wels–Wien–Bratislava–Budapest–Arad–Braşov/Craiova–Bucureşti–Constanţa Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranica)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha–München/Nürnberg	do 10. novembra 2020

⁽¹⁾ Symbol „/“ predstavuje alternatívne trasy. V súlade s usmerneniami pre TEN-T by atlantický a stredomorský koridor mali byť v budúcnosti dokončené tepnou nákladnej železničnej dopravy Sines/Algeciras – Madrid – Paríž, ktorá zahŕňa prechod cez stred Pyrenejí cez tunel v nízkej nadmorskej výške.

⁽⁺⁾ Trasy označené týmto symbolom sa začlenia do príslušných koridorov najneskôr tri roky po dátume zriadenia stanoveného v tejto tabuľke. Existujúce štruktúry vymedzené podľa článku 8 a článku 13 ods. 1 tohto nariadenia sa upravujú za účasti ďalších členských štátov a manažérov infraštruktúry v príslušných koridoroch. Takéto začlenia budú vychádzať z trhových štúdií a zohľadnia sa pri nich aspekty existujúcej osobnej a nákladnej dopravy v súlade s článkom 14 ods. 3 tohto nariadenia.

^(*) Trasy označené týmto symbolom sa začlenia do príslušných koridorov najneskôr päť rokov po dátume zriadenia stanoveného v tejto tabuľke. Existujúce štruktúry stanovené v článku 8 a článku 13 ods. 1 tohto nariadenia sa upravujú za účasti ďalších členských štátov a manažérov infraštruktúry v príslušných koridoroch. Takéto začlenia budú vychádzať z trhových štúdií a zohľadnia sa pri nich aspekty existujúcej osobnej a nákladnej dopravy v súlade s článkom 14 ods. 3 tohto nariadenia.

^(°) Až do dokončenia baltskej železničnej trate s normálnym rozchodom koľají 1435 mm sa pri zriaďovaní a prevádzke tohto koridora budú zohľadňovať osobitosti rôznych systémov rozchodov koľají

^(‡) Vytvorenie tohto koridoru bude vychádzať z trhových štúdií a zohľadnia sa pri ňom aspekty existujúcej osobnej a nákladnej dopravy v súlade s článkom 14 ods. 3 tohto nariadenia. Úsek „Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranica)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha“ sa zriadi do 10. novembra 2013.