

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RICHTLINIE 2001/12/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 26. Februar 2001****zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽⁴⁾, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 22. November 2000 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁽⁵⁾ sollte geändert werden, um den bei ihrer Durchführung gesammelten Erfahrungen und den seit ihrer Annahme verzeichneten Entwicklungen im Eisenbahnverkehr Rechnung zu tragen, damit die gesetzten Ziele erreicht werden.
- (2) Ein gerechter und nichtdiskriminierender Zugang zur Infrastruktur ist durch die Trennung bestimmter wesentlicher Funktionen und/oder die Einrichtung einer Eisenbahn-Regulierungsstelle, die für die Kontrolle und Verwirklichung des Zugangs sorgt, sowie durch getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen zu gewährleisten.

⁽¹⁾ ABl. C 321 vom 20.10.1998, S. 6, und ABl. C 116 E vom 26.4.2000, S. 21.

⁽²⁾ ABl. C 209 vom 22.7.1999, S. 22.

⁽³⁾ ABl. C 57 vom 29.2.2000, S. 40.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 10. März 1999 (AbI. C 175 vom 21.6.1999, S. 115), bestätigt am 16. September 1999 (AbI. C 54 vom 25.2.2000, S. 56), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 28. März 2000 (AbI. C 288 vom 11.10.2000, S. 1) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 5. Juli 2000 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Europäischen Parlaments vom 1. Februar 2001 und Beschluss des Rates vom 20. Dezember 2000.

⁽⁵⁾ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

(3) Ferner ist der gerechte und nichtdiskriminierende Zugang zur Infrastruktur durch die getrennte Erfüllung der sicherheitsrelevanten Aufgaben und/oder die Einrichtung einer Eisenbahn-Regulierungsstelle, die für die Kontrolle und Verwirklichung des Zugangs sorgt, zu gewährleisten. Eisenbahnunternehmen können auf jeden Fall auf nichtdiskriminierende Art und Weise an der Durchsetzung und Überwachung der Sicherheitsnormen beteiligt werden.

(4) Die Erweiterung der Zugangsrechte sollte ebenso wie bei den anderen Verkehrsträgern unter gleichzeitiger Durchführung der erforderlichen Begleitmaßnahmen zur Harmonisierung erfolgen.

(5) Im Einklang mit dem Ziel der Vollendung des Binnenmarkts, in dem es allen zugelassenen Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, die die Sicherheitsbedingungen erfüllen, möglich sein wird, Verkehrsdienstleistungen zu erbringen, sollten für einen Übergangszeitraum von bis zu sieben Jahren die Zugangsrechte auf zugelassene Eisenbahnunternehmen zur grenzüberschreitenden Güterbeförderung in einem festgelegten Netz, das als Transeuropäisches Schienengüternetz bezeichnet wird, ausgedehnt werden, wozu auch der Zugang zu den Verkehrsleistungen in den wichtigsten Terminals und Häfen und die Erbringung dieser Leistungen gehören. Nach diesem Übergangszeitraum sollte das Transeuropäische Schienengüternetz das gesamte europäische Schienennetz erfassen, und die Eisenbahnunternehmen sollten Rechte auf Zugang zu diesem Netz für den internationalen Güterverkehr erhalten.

(6) Das Zugangsrecht ist für zugelassene Eisenbahnunternehmen, die die Sicherheitsbedingungen erfüllen und einen Zugang anstreben, unabhängig von der Betriebsart gewährleistet.

(7) Den Mitgliedstaaten ist es weiterhin freigestellt, internationalen Gruppierungen, die grenzüberschreitende Verkehrsleistungen erbringen, und Eisenbahnunternehmen, die im Rahmen des Transeuropäischen Schienengüternetzes grenzüberschreitende Güterverkehrsleistungen erbringen, Zugangsrechte einzuräumen, die weiter reichen als die Zugangsrechte für Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kom-

binierten Verkehr erbringen. Die Nutzung dieser weitreichenden Zugangsrechte kann auf Eisenbahnunternehmen beschränkt werden, die in Mitgliedstaaten zugelassen sind, in denen gleichartige Zugangsrechte gewährt werden, sofern diese Beschränkung mit dem Vertrag vereinbar ist.

- (8) Zur Förderung eines leistungsfähigen Infrastrukturbetriebs im öffentlichen Interesse sollten die Betreiber der Infrastruktur so gestellt sein, dass ihre Unabhängigkeit vom Staat gewährleistet ist und sie die Möglichkeit haben, ihre internen Angelegenheiten selbst zu regeln, während die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Entwicklung und sicheren Nutzung der Infrastruktur ergreifen sollten.
- (9) Damit eine leistungsfähige Erbringung von Personen- und Güterverkehrsdiensten gefördert und für transparente Finanzen einschließlich aller von staatlicher Seite gewährten finanziellen Ausgleichsleistungen und Beihilfen gesorgt wird, muss die Rechnungsführung für Personenverkehrsleistungen von derjenigen für den Güterverkehr getrennt sein.
- (10) Es ist notwendig, eine Reihe von Maßnahmen im Hinblick auf eine verbesserte Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrs und der Marktentwicklung durchzuführen, die Wirkung der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren und Wirkungsanalysen der von der Kommission in Aussicht genommenen Maßnahmen vorzulegen.
- (11) Es sollten Stellen errichtet werden, die über ein ausreichendes Maß an Unabhängigkeit verfügen, um den Wettbewerb auf dem Schienenverkehrsdienstleistungsmarkt zu regulieren, wenn Stellen zur Wahrnehmung dieser Aufgaben fehlen.
- (12) Die Kommission sollte einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vorlegen und geeignete Vorschläge unterbreiten.
- (13) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽¹⁾ erlassen werden.
- (14) Es bedarf spezifischer Maßnahmen, um den spezifischen geopolitischen und geografischen Gegebenheiten bestimmter Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, und einer spezifischen Organisation des Eisenbahnsektors in verschiedenen Mitgliedstaaten, wobei die Einheit des Binnenmarkts zu gewährleisten ist.
- (15) Nach dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip können die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Entwicklung der Eisenbahnen der Gemeinschaft, in Anbetracht der Notwendigkeit, gerechte und nichtdiskriminierende Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur fest-

zulegen und der eindeutig grenzüberschreitenden Dimension des Betriebs wichtiger Teilkomponenten des Eisenbahnnetzes Rechnung zu tragen, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden. Sie können daher wegen der erforderlichen koordinierten grenzüberschreitenden Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden. Diese Richtlinie geht nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (16) Die Richtlinie 91/440/EWG sollte entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 91/440/EWG wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift des Abschnitts I erhält folgende Fassung: „Anwendungsbereich und Definitionen“.
2. Artikel 1 wird aufgehoben.
3. Dem Artikel 2 wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Unternehmen, deren Zugbetrieb ausschließlich auf die Erbringung von Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanaltunnel beschränkt ist, sind vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie — mit Ausnahme des Artikels 6 Absatz 1 sowie der Artikel 10 und 10a — ausgeschlossen.“
4. Artikel 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Der erste und zweite Gedankenstrich erhalten folgende Fassung:

„— ‚Eisenbahnunternehmen‘ jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen;

— ‚Betreiber der Infrastruktur‘ jede Einrichtung oder jedes Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Fahrwege einschließen. Mit den bei einem Netz oder einem Teilnetz wahrzunehmenden Aufgaben des Betreibers der Infrastruktur können verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen betraut werden;“.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- b) Nach dem vierten Gedankenstrich wird folgender Gedankenstrich eingefügt:

„— ‚internationaler Güterverkehr‘ Verkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;“.

5. Die Überschrift des Abschnitts II erhält folgende Fassung: „Unabhängigkeit der Geschäftsführung“.

6. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Eisenbahnunternehmen in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die innerbetriebliche Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungskontrolle eine unabhängige Stellung haben, kraft deren sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die von Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung des Staates getrennt sind.

(2) Der Betreiber der Infrastruktur ist unter Beachtung der von den Mitgliedstaaten festgelegten Rahmenvorschriften sowie der Einzelvorschriften betreffend die Entgelterhebung und die Kapazitätszuweisung für seine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und innerbetriebliche Kontrolle verantwortlich.“

7. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und für den Betrieb der Infrastruktur andererseits erstellt und veröffentlicht werden. Öffentliche Gelder zugunsten eines dieser beiden Tätigkeitsbereiche dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

Dieses Verbot muss auch in der Rechnungsführung der beiden Geschäftsbereiche zum Ausdruck kommen.

(2) Die Mitgliedstaaten können ferner vorsehen, dass diese beiden Tätigkeiten in organisatorisch voneinander getrennten Unternehmensbereichen innerhalb desselben Unternehmens ausgeübt werden oder dass eine getrennte Einrichtung den Betrieb der Infrastruktur übernimmt.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Funktionen nach

Anhang II, die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebend sind, an Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ungeachtet der Organisationsstrukturen ist der Nachweis zu erbringen, dass dieses Ziel erreicht worden ist.

Die Mitgliedstaaten können jedoch Eisenbahnunternehmen oder jeder anderen Stelle die Erhebung von Entgelten und die Verantwortung für die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur übertragen, wozu Investitionen, Wartung und Finanzierung gehören.

(4) Die Anwendung des Absatzes 3 ist Gegenstand eines Berichts der Kommission gemäß Artikel 10b, der bis zum 15. März 2006 zu übermitteln ist.“

8. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten treffen — gegebenenfalls unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der Gemeinschaft — die zur Entwicklung der nationalen Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Maßnahmen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Festlegung der Sicherheitsnormen und -vorschriften, für die entsprechende Zertifizierung des rollenden Materials und der Eisenbahnunternehmen sowie für die Untersuchung von Unfällen. Diese Aufgaben werden von Stellen oder Unternehmen, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen und unabhängig von Stellen oder Unternehmen sind, die solche Leistungen erbringen, so ausgeführt, dass ein gerechter und nichtdiskriminierender Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gewährleistet ist.

Die Eisenbahnunternehmen wenden diese Sicherheitsnormen und -vorschriften an. Die Mitgliedstaaten können von den Eisenbahnunternehmen verlangen oder ihnen erlauben, dass sie sich an der Sicherstellung der Durchführung und Überwachung der Sicherheitsnormen und -vorschriften beteiligen, wobei sie die unparteiische und nichtdiskriminierende Ausübung dieser Funktionen gewährleisten, es sei denn, sie beauftragen unabhängige Stellen mit der Sicherstellung der Durchführung und Überwachung.

(3) Die Mitgliedstaaten können dem Betreiber der Infrastruktur ferner unter Wahrung der Artikel 73, 87 und 88 des Vertrags Mittel zuweisen, die in angemessenem Verhältnis zu den Aufgaben, der Größe und dem Finanzbedarf stehen, und zwar insbesondere für Neuinvestitionen.

(4) Im Rahmen der vom Staat festgelegten allgemeinen Politik erstellt der Betreiber der Infrastruktur einen Geschäftsplan, der Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Bei der Planung wird die Gewährleistung einer optimalen, effizienten Nutzung und Entwicklung der Infrastruktur angestrebt; dabei ist das finanzielle Gleichgewicht zu gewährleisten, und es sind die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel bereitzustellen.“

9. Artikel 9 Absatz 3 enthält folgende Fassung:

„(3) Bei der Gewährung von Beihilfen zur Tilgung der in diesem Artikel genannten Schulden beachten die Mitgliedstaaten die Artikel 73, 87 und 88 des Vertrags.“

10. Dem Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Bei Eisenbahnunternehmen werden für den Güterverkehr auf der Schiene Gewinn- und Verlustrechnungen und entweder Bilanzen oder jährliche Vermögensübersichten aufgestellt und veröffentlicht. Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsleistungen sind in den entsprechenden Rechnungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.“

11. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

(1) Die internationalen Gruppierungen erhalten Zugangs- und Transitrechte in den Mitgliedstaaten, in denen die ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben, sowie Transitrechte in den anderen Mitgliedstaaten für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben.

(2) Die Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr ein Zugangsrecht zur Infrastruktur der übrigen Mitgliedstaaten zu angemessenen Bedingungen.

(3) Unabhängig von der Betriebsart erhalten die Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr zu angemessenen Bedingungen den von ihnen angestrebten Zugang zu dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhangs I und auf jeden Fall nach dem 15. März 2008 Zugang zu dem gesamten Netz.

(4) Die Kommission prüft in einem spezifischen Fall auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Frage der Anwendung und Durchsetzung dieses Artikels und entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens und nach Anhörung des in Artikel 11a Absatz 2 genannten Ausschusses, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit.

Unbeschadet des Artikels 226 des Vertrags kann jeder Mitgliedstaat den Rat innerhalb einer Frist von einem Monat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann unter außergewöhnlichen Umständen innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit einen anders lautenden Beschluss fassen.

(5) Die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der Absätze 1, 2 und 3 erbringen, schließen mit den Betreibern der genutzten Infrastruktur auf der Grundlage des öffentlichen Rechts oder des Privatrechts die erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen, um die Fragen der Verkehrsregelung und der Verkehrssicherheit bei den genannten Verkehrsleistungen zu regeln. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen gegebenenfalls mit der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung⁽¹⁾ im Einklang stehen.

(6) Der Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in den Terminals und Häfen gemäß den Absätzen 1, 2 und 3, die mehr als einen Endnutzer bedienen oder bedienen können, und die Bereitstellung dieser Dienste werden allen Eisenbahnunternehmen in nichtdiskriminierender Weise gewährt, und die Anträge von Eisenbahnunternehmen können nur dann Beschränkungen unterliegen, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen bestehen.

(7) Unbeschadet der wettbewerbspolitischen Regelungen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten und unbeschadet der hierfür zuständigen Einrichtungen überwacht die gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG eingerichtete Regulierungsstelle oder eine andere Stelle, die über dasselbe Ausmaß an Unabhängigkeit verfügt, den Wettbewerb in den Schienenverkehrsdienstleistungsmärkten einschließlich des Eisenbahnspeditionsmarktes.

Diese Stelle wird gemäß Artikel 30 Absatz 1 der vorgenannten Richtlinie eingerichtet. Jeder Antragsteller oder interessierte Beteiligte kann Beschwerde bei dieser Stelle einlegen, wenn er glaubt, ungerecht behandelt, diskriminiert oder in anderer Weise geschädigt worden zu sein. Die Regulierungsstelle entscheidet auf der Grundlage der Beschwerde oder gegebenenfalls von sich aus ehestmöglich über geeignete Maßnahmen zur Beseitigung negativer Entwicklungen auf diesen Märkten. Damit die unerlässliche Möglichkeit einer gerichtlichen Nachprüfung und die notwendige Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Kontrollstellen gewährleistet wird, finden in diesem Zusammenhang Artikel 30 Absatz 6 und Artikel 31 der vorgenannten Richtlinie Anwendung.

(8) Im Einklang mit Artikel 14, der einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vorsieht, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Vorschlägen für die Fortsetzung der Gemeinschaftsmaßnahmen zur Entwicklung des Eisenbahnmarktes und des hierfür geltenden Rechtsrahmens, und auf jeden Fall nach dem 15. März 2008, wird das Transeuropäische Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhangs I, das den in Artikel 3 definierten Eisenbahnunternehmen Zugang zum internationalen Güterverkehr einräumt, auf das gesamte europäische Schie-

⁽¹⁾ Siehe Seite 29 dieses Amtsblatts.

nennetz erstreckt. Den Eisenbahnunternehmen wird für die Gesamtheit dieses Netzes und zu fairen Bedingungen eine Zugangs- und Transitgarantie für den internationalen Güterverkehr gewährt.“

12. Dem Abschnitt V „Zugang zur Eisenbahninfrastruktur“ wird ein neuer Artikel angefügt:

„Artikel 10a

(1) Das Transeuropäische Schienengüternetz umfasst folgende Elemente:

- a) Schienenverkehrsstrecken nach Maßgabe der Karten in Anhang I.
- b) Gegebenenfalls Umleitungsstrecken, und zwar insbesondere zur Umgehung von überlasteten Fahrwegen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG. Werden diese Umleitungsstrecken angeboten, so ist zu gewährleisten, dass die Gesamtdauer der Fahrt nach Möglichkeit eingehalten wird.
- c) Schienenzugang zu Terminals, die mehr als einen Endnutzer bedienen bzw. bedienen können, wie auch zu anderen Anlagen und Einrichtungen, einschließlich der entsprechenden Zubringerstrecken.
- d) Schienenzugang zu und von Häfen nach Maßgabe des Anhangs I, einschließlich Zubringerstrecken.

(2) Die Zubringerstrecken gemäß Absatz 1 Buchstaben c) und d) umfassen am Anfang wie auch am Ende der Fahrt 50 km bzw. 20 % der Länge der Fahrt auf den Schienenverkehrsstrecken gemäß Absatz 1 Buchstabe a), je nachdem, welcher Wert größer ist.

Belgien und Luxemburg als Mitgliedstaaten mit einem relativ kleinen bzw. konzentrierten Netz können die Länge der Zubringerstrecken im ersten Jahr nach dem 15. März 2003 auf mindestens 20 km und bis zum Ende des zweiten Jahres auf mindestens 40 km begrenzen.“

13. Nach Abschnitt V „Zugang zur Eisenbahninfrastruktur“ wird folgender Abschnitt eingefügt:

„ABSCHNITT Va

Überwachungsaufgaben der Kommission

Artikel 10b

(1) Die Kommission trifft bis zum 15. September 2001 die erforderlichen Vorkehrungen zur Überwachung der technischen und wirtschaftlichen Bedingungen und der Marktentwicklungen des europäischen Schienenverkehrs. Die Kommission stellt sicher, dass angemessene Mittel bereitgestellt werden, damit dieser Sektor wirksam überwacht werden kann.

(2) In diesem Rahmen beteiligt die Kommission Vertreter der Mitgliedstaaten und der betreffenden Sektoren, ein-

schließlich der Nutzer, eng an ihren Arbeiten, damit diese in der Lage sind, die Entwicklung des Schienenverkehrs und die Marktentwicklung besser zu überwachen, die Wirkung der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren und Wirkungsanalysen der von der Kommission in Aussicht genommenen Maßnahmen vorzulegen.

(3) Die Kommission überwacht die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Schienenverkehrssektor, insbesondere in Bezug auf die Wegeentgelte, die Kapazitätszuweisung, die Sicherheitsregelung und die Erteilung von Genehmigungen sowie den Grad der sich herausbildenden Harmonisierung. Sie sorgt für eine aktive Zusammenarbeit zwischen den entsprechenden Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten.

(4) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über

- a) die Entwicklung des Schienenverkehrsbinnenmarkts,
- b) die Rahmenbedingungen,
- c) den Sachstand hinsichtlich des Transeuropäischen Schienengüternetzes,
- d) die Nutzung der Zugangsrechte,
- e) Hindernisse auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten,
- f) Infrastrukturbeschränkungen und
- g) den Rechtssetzungsbedarf.“

14. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

(1) Die Mitgliedstaaten können die Kommission mit jeder die Durchführung dieser Richtlinie betreffenden Frage befassen. Die entsprechenden Entscheidungen werden nach dem Beratungsverfahren des Artikels 11a Absatz 2 angenommen.

(2) Die zur Anpassung der Anhänge erforderlichen Änderungen werden nach dem Regelungsverfahren des Artikels 11a Absatz 3 angenommen.“

15. Es wird folgender Artikel eingefügt:

„Artikel 11a

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.“

16. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss, dem Ausschuss der Regionen und dem Rat bis zum 15. März 2005 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Vorschlägen für die Fortsetzung der Gemeinschaftsmaßnahmen zur Entwicklung des Eisenbahnmarkts und des hierfür geltenden Rechtsrahmens.“

17. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 14a

(1) Für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 15. März 2003 brauchen folgende Mitgliedstaaten:

- Irland als Insel-Mitgliedstaat, dessen Eisenbahnnetz nur an einen einzigen anderen Mitgliedstaat angebunden ist,
- das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland in der gleichen Eigenschaft und
- Griechenland als ein Mitgliedstaat, dessen Eisenbahnnetz an keinen anderen Mitgliedstaat unmittelbar angebunden ist,

die Anforderung, wonach die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebenden Funktionen gemäß Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 1 und die Aufgaben gemäß Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1 einer unabhängigen Stelle zu übertragen sind, nicht zu erfüllen, insofern als die Mitgliedstaaten durch diese Artikel verpflichtet werden, unabhängige Stellen zur Wahrnehmung der in den genannten Artikeln vorgesehenen Aufgaben einzurichten.

(2) Wenn jedoch

- a) mehr als ein gemäß Artikel 4 der Richtlinie 95/18/EG zugelassenes Eisenbahnunternehmen oder — im Falle Irlands und Nordirlands — ein anderswo auf diese Weise zugelassenes Eisenbahnunternehmen einen förmlichen Antrag stellt auf Durchführung konkurrierender

Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder von Irland, Nordirland oder Griechenland, wird nach dem Beratungsverfahren des Artikels 11a Absatz 2 entschieden, ob diese Ausnahmeregelung weiterhin anwendbar ist, oder

- b) ein Eisenbahnunternehmen, das in Irland, Nordirland oder Griechenland Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, einen förmlichen Antrag stellt auf Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder aus dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats (im Falle Irlands oder des Vereinigten Königreichs in Bezug auf Nordirland oder im Falle beider Gebiete ausgehend von einem Mitgliedstaat außerhalb der Gebiete von Irland und Nordirland), gilt die Ausnahme des Absatzes 1 nicht.

Binnen eines Jahres nach Eingang der nach dem Beratungsverfahren des Artikels 11a Absatz 2 getroffenen Entscheidung gemäß Buchstabe a) oder nach Eingang der Notifizierung des in Buchstabe b) genannten förmlichen Antrags erlassen der bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten (Irland, das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland oder Griechenland) die Vorschriften zur Durchführung der in Absatz 1 genannten Artikel.

(3) Eine Ausnahmeregelung nach Absatz 1 kann jeweils um einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren verlängert werden. Spätestens 12 Monate vor Ablauf der Ausnahmeregelung kann der Mitgliedstaat, der diese Ausnahmeregelung in Anspruch nimmt, sich mit einem Antrag auf eine erneute Ausnahmeregelung an die Kommission wenden. Der Antrag ist zu begründen. Die Kommission prüft den Antrag und erlässt eine Entscheidung nach dem Beratungsverfahren des Artikels 11a Absatz 2. Das genannte Beratungsverfahren gilt für jede den Antrag betreffende Entscheidung.

Bei ihrer Entscheidung trägt die Kommission sämtlichen Entwicklungen hinsichtlich der geopolitischen Lage wie auch den Entwicklungen auf dem Markt für Eisenbahnverkehrsleistungen Rechnung, die in, aus und nach dem Mitgliedstaat erbracht werden, der eine erneute Ausnahmeregelung beantragt hat.

(4) Luxemburg als Mitgliedstaat mit einem relativ kleinen Schienennetz braucht bis zum 31. August 2004 die Anforderung nicht anzuwenden, wonach die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebenden Funktionen einer unabhängigen Stelle zu übertragen sind, wie es in Artikel 6 Absatz 3 erster Unterabsatz insofern vorgesehen ist, als er die Mitgliedstaaten verpflichtet, unabhängige Stellen zur Wahrnehmung der in dem genannten Artikel vorgesehenen Aufgaben einzurichten.“

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum 15. März 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 2001.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Die Präsidentin

N. FONTAINE

Im Namen des Rates

Der Präsident

A. LINDH

ANHANG I

HÄFEN

BELGIË/BELGIQUE	Cartagena-Escombreras	LUXEMBOURG
Antwerpen/Anvers	Gijón	
Gent/Gand	Huelva	NEDERLAND
Zeebrugge/Zeebruges	Tarragona	Amsterdam Zeehaven
	Valencia	Delfzijl/Eemshaven
	Vigo	Vlissingen
DANMARK		Rotterdam Zeehaven
Ålborg	FRANCE	Terneuzen
Århus		
Esbjerg	Bayonne	ÖSTERREICH
Fredericia	Bordeaux	
København	Boulogne	PORTUGAL
Nyborg	Calais	
Odense	Cherbourg	Leixões
	Dunkerque	Lisboa
	Fos-Marseille	Setúbal
DEUTSCHLAND	La Rochelle	Sines
Brake	Le Havre	
Bremen/Bremerhaven	Nantes	SUOMI/FINLAND
Brunsbüttel	Port-la-Nouvelle	
Cuxhaven	Rouen	Hamina
Emden	Sète	Hanko
Hamburg	St-Nazaire	Helsinki
Kiel		Kemi
Lübeck	IRELAND	Kokkola
Nordenham		Kotka
Puttgarden	Cork	Oulu
Rostock	Dublin	Pori
Sassnitz		Rauma
Wilhelmshaven	ITALIA	Tornio
Wismar	Ancona	Turku
	Bari	
ΕΛΛΑΣ	Brindisi	SVERIGE
Αλεξανδρούπολις	C. Vecchia	Göteborg-Varberg
Ελευσίνα	Genova	Helsingborg
Πάτρα	Gioia Tauro	Luleå
Πειραιάς	La Spezia	Malmö
Θεσσαλονίκη	Livorno	Norrköping
Βόλος	Napoli	Oxelösund
	Piombino	Stockholm
	Ravenna	Trelleborg-Ystad
ESPAÑA	Salerno	Umeå
Algeciras	Savona	
Almería	Taranto	UNITED KINGDOM
Barcelona	Trieste	
Bilbao	Venezia	Alle Häfen mit Eisenbahnanschluss

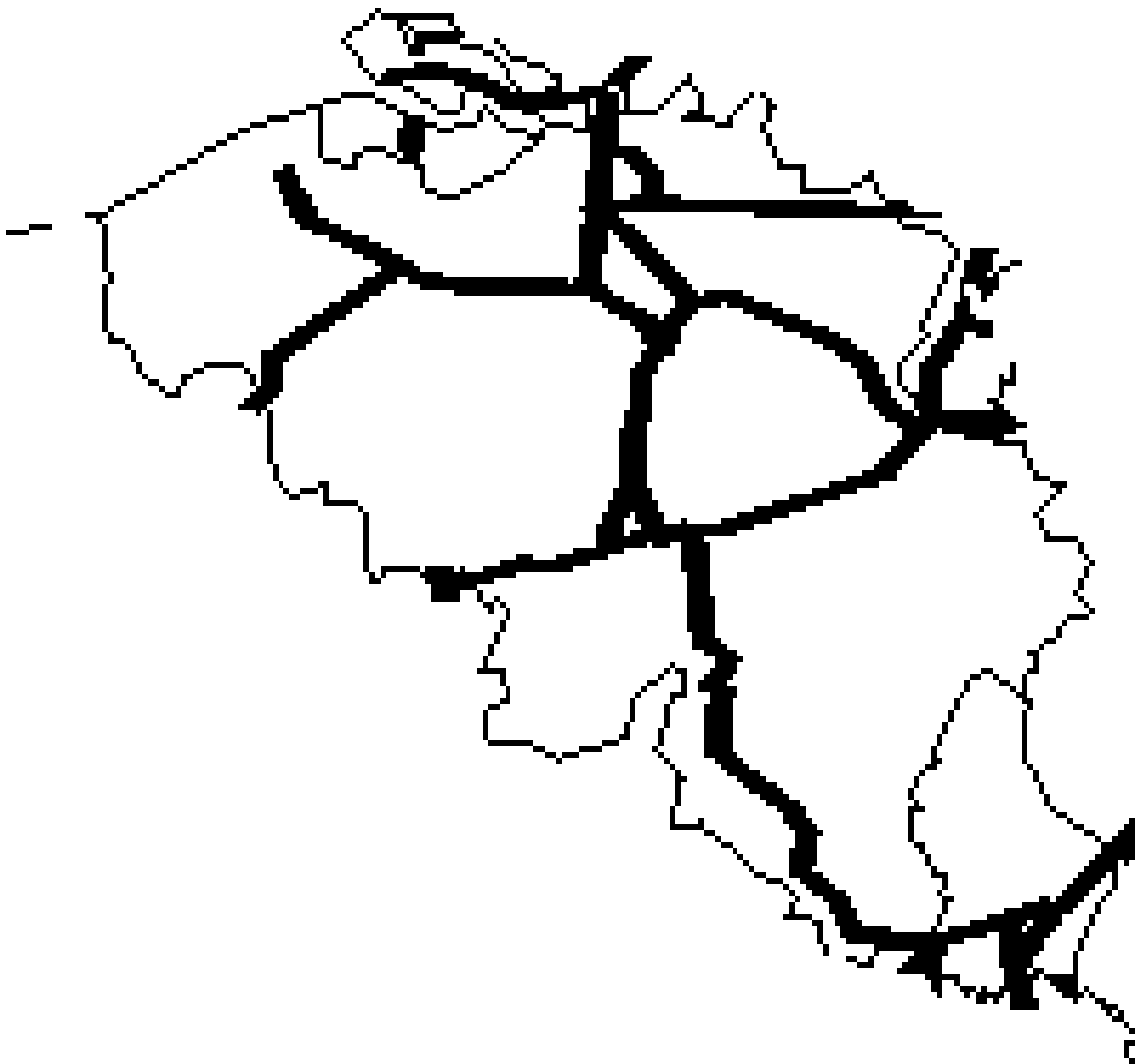


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/ETY
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG





BELGIQUE/BELGIË



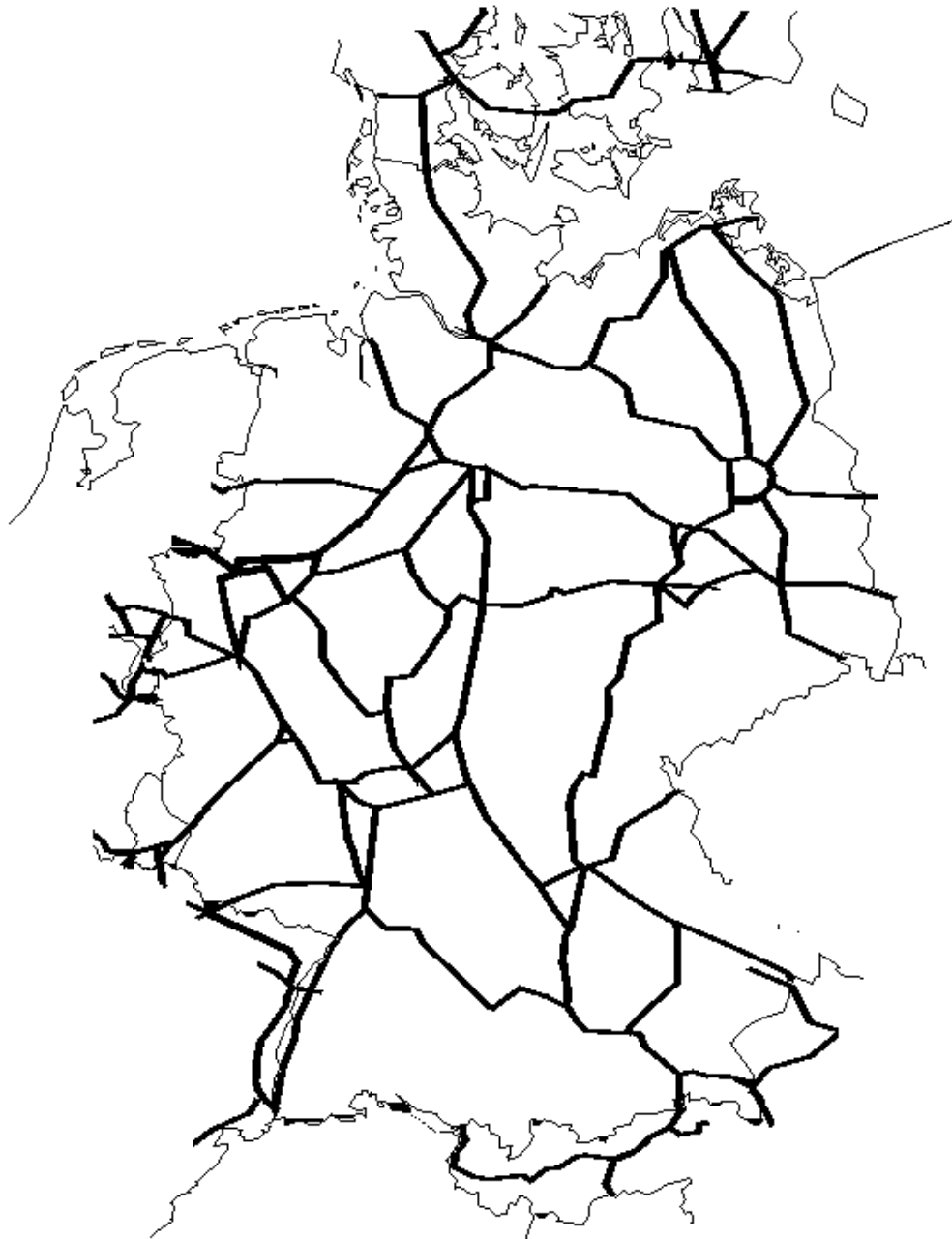


DANMARK





DEUTSCHLAND



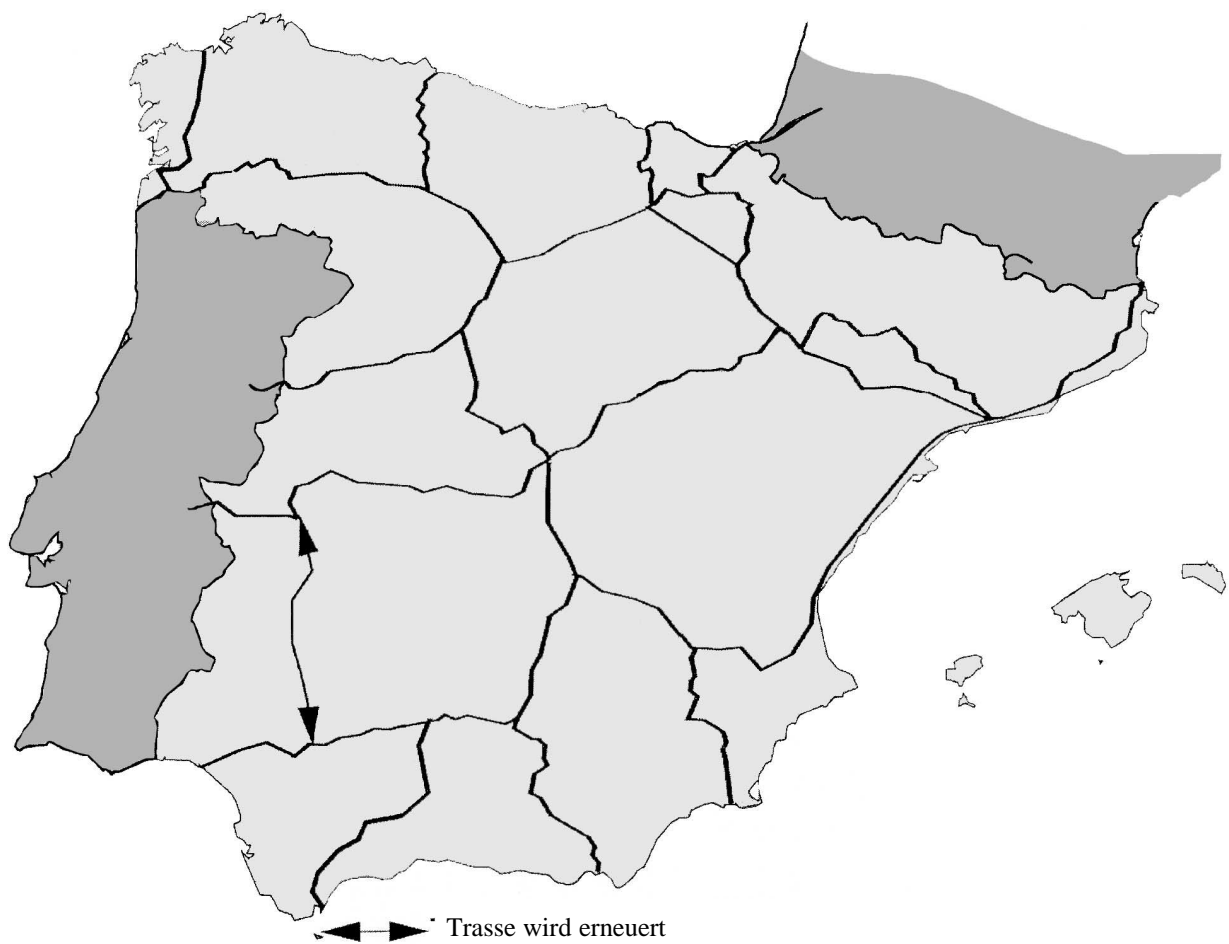


ΕΛΛΑΣ



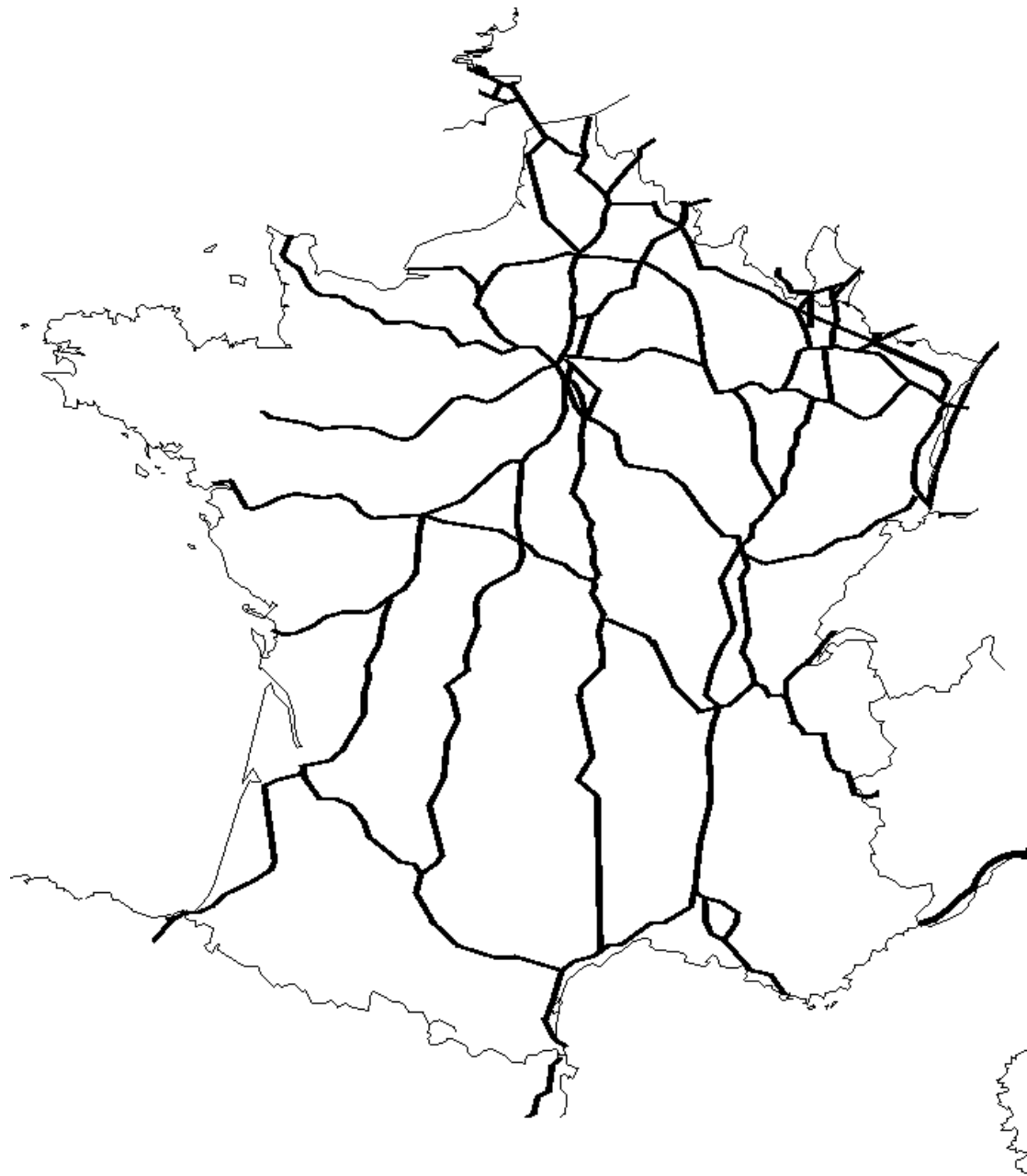


ESPAÑA



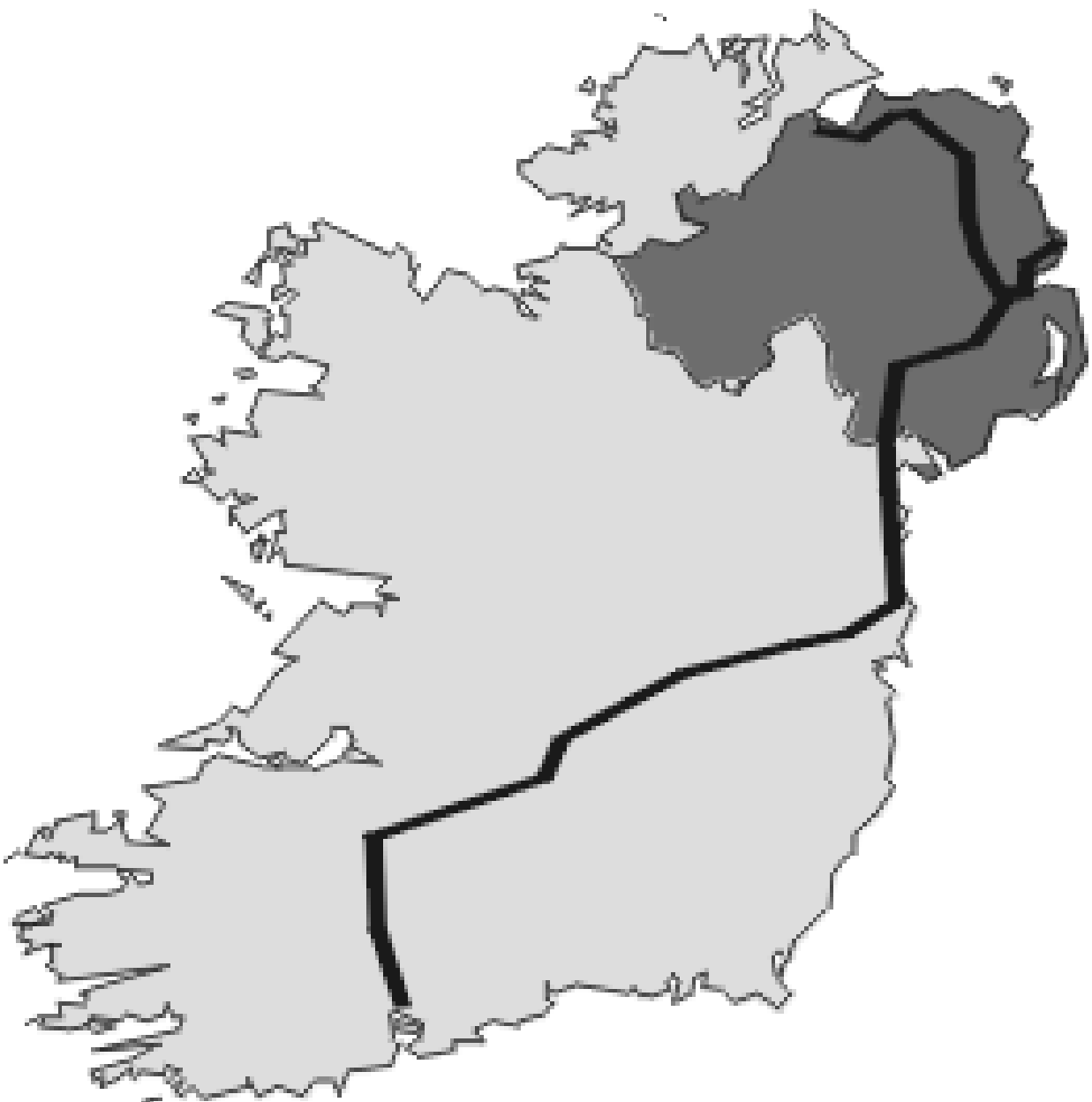


FRANCE





IRELAND



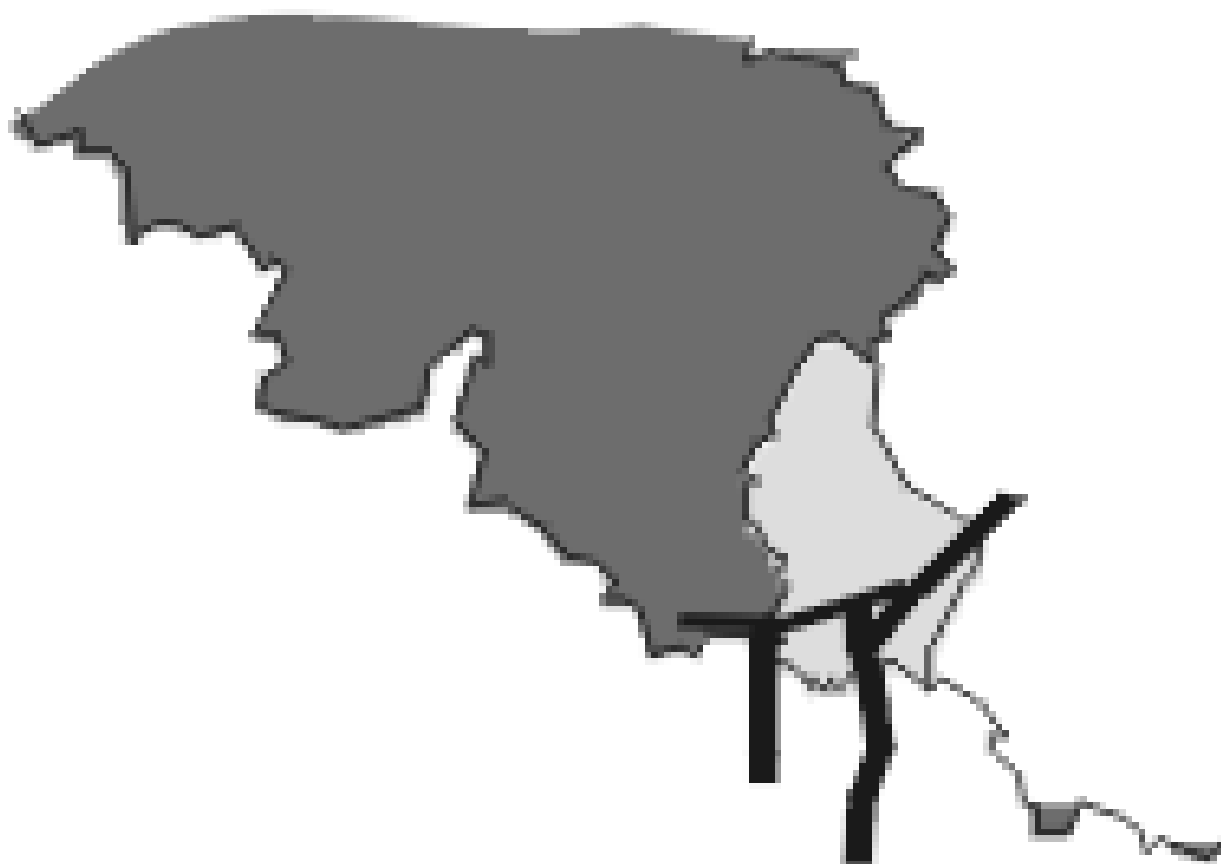


ITALIA



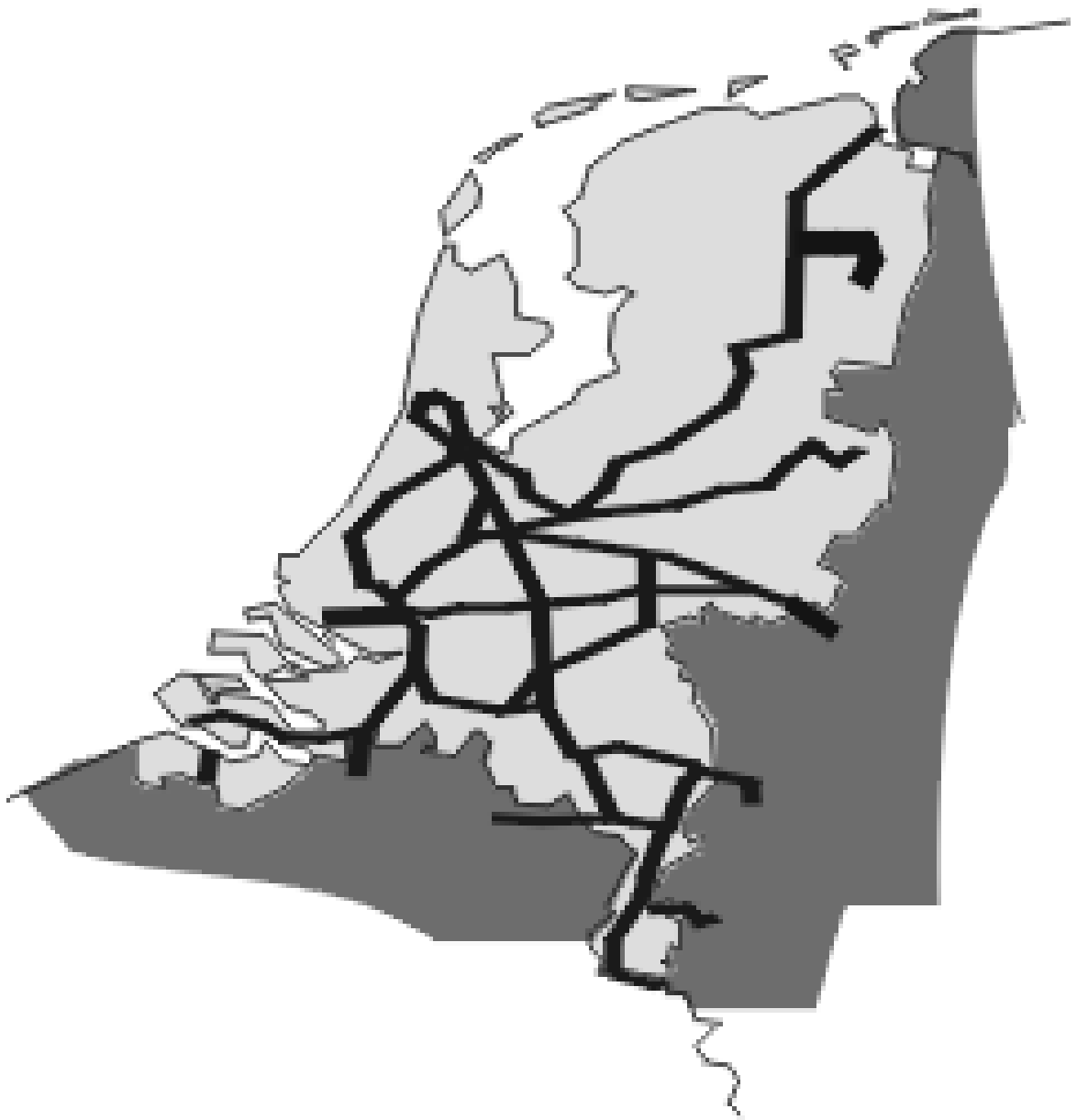


LUXEMBOURG



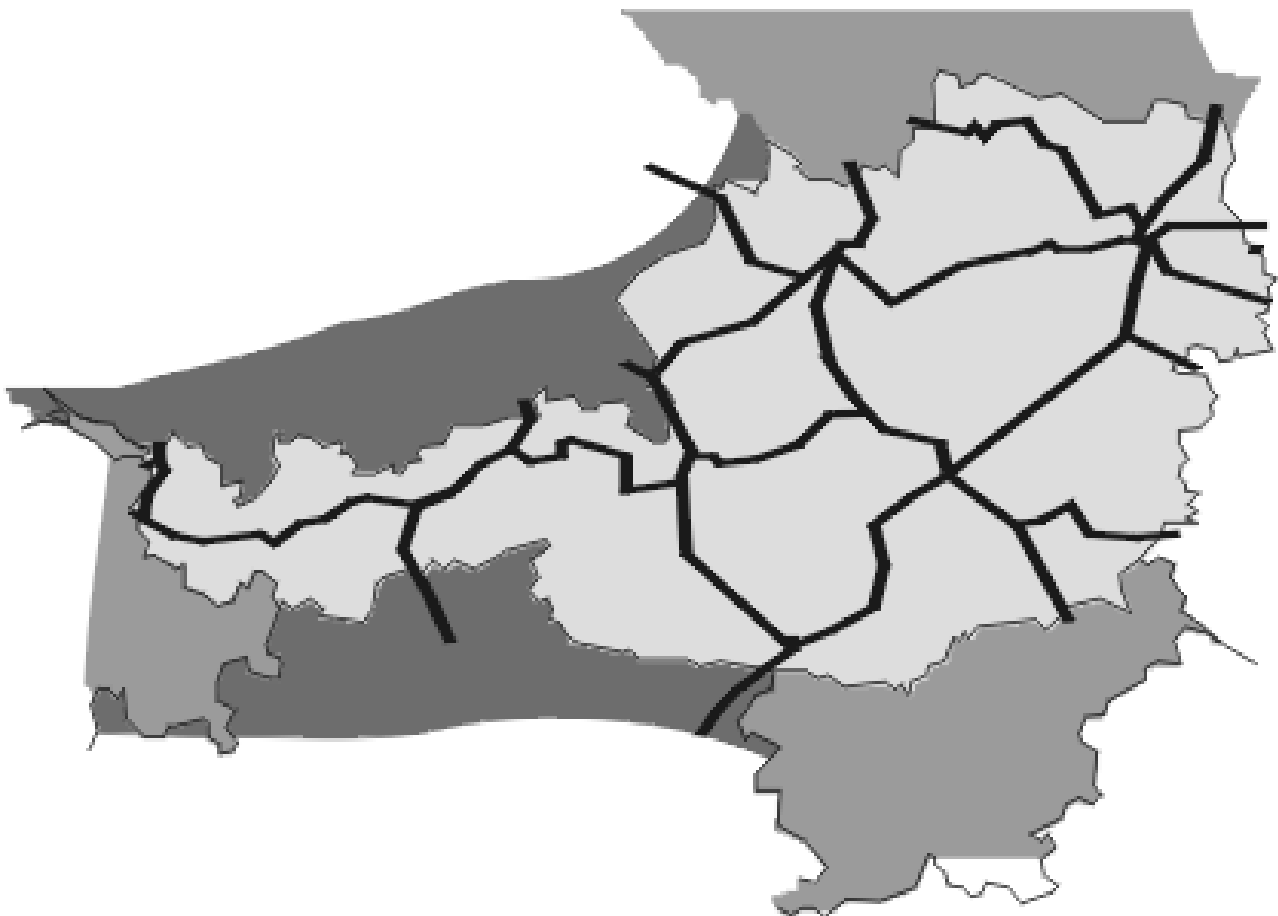


NEDERLAND





ÖSTERREICH



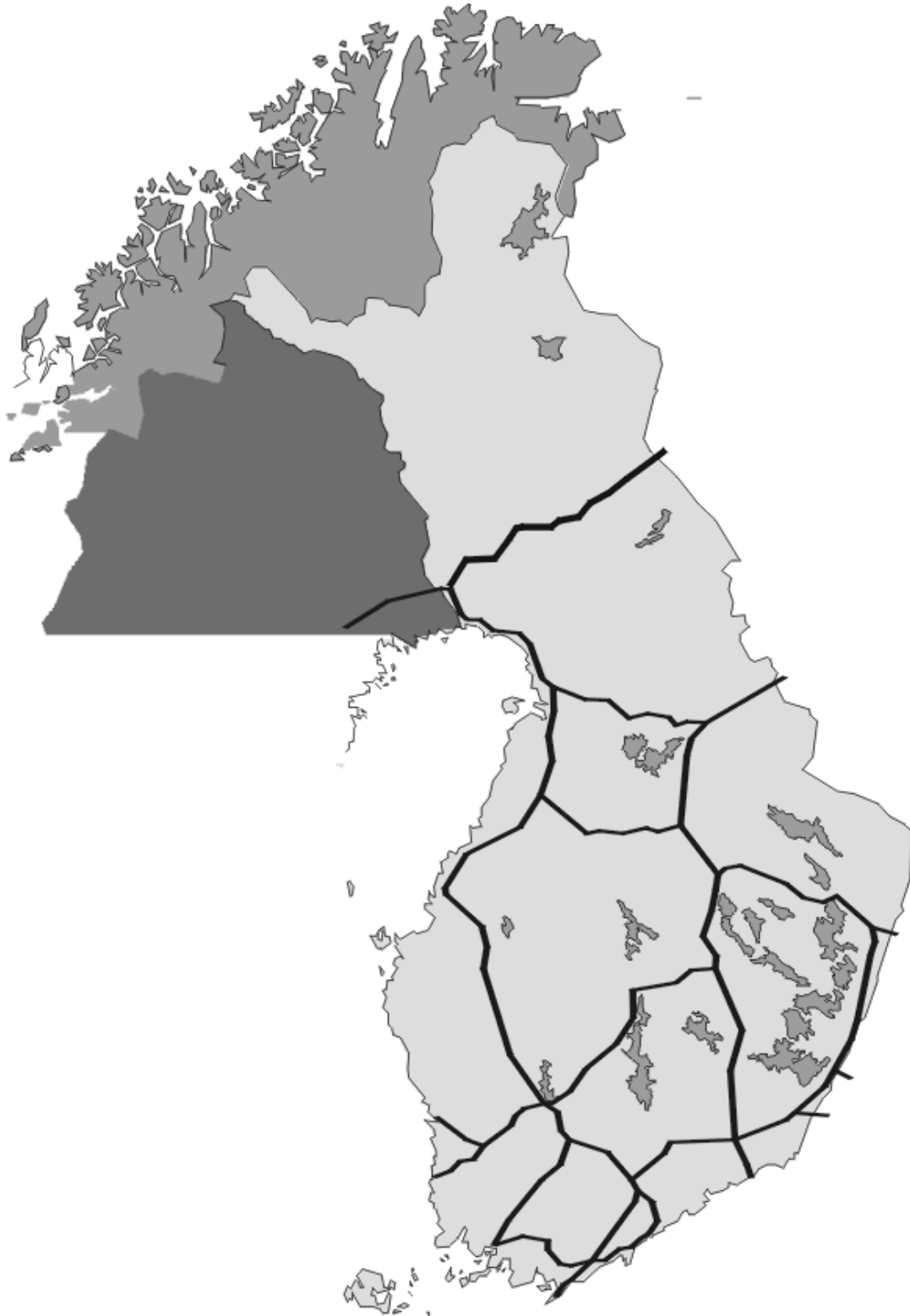


PORTUGAL



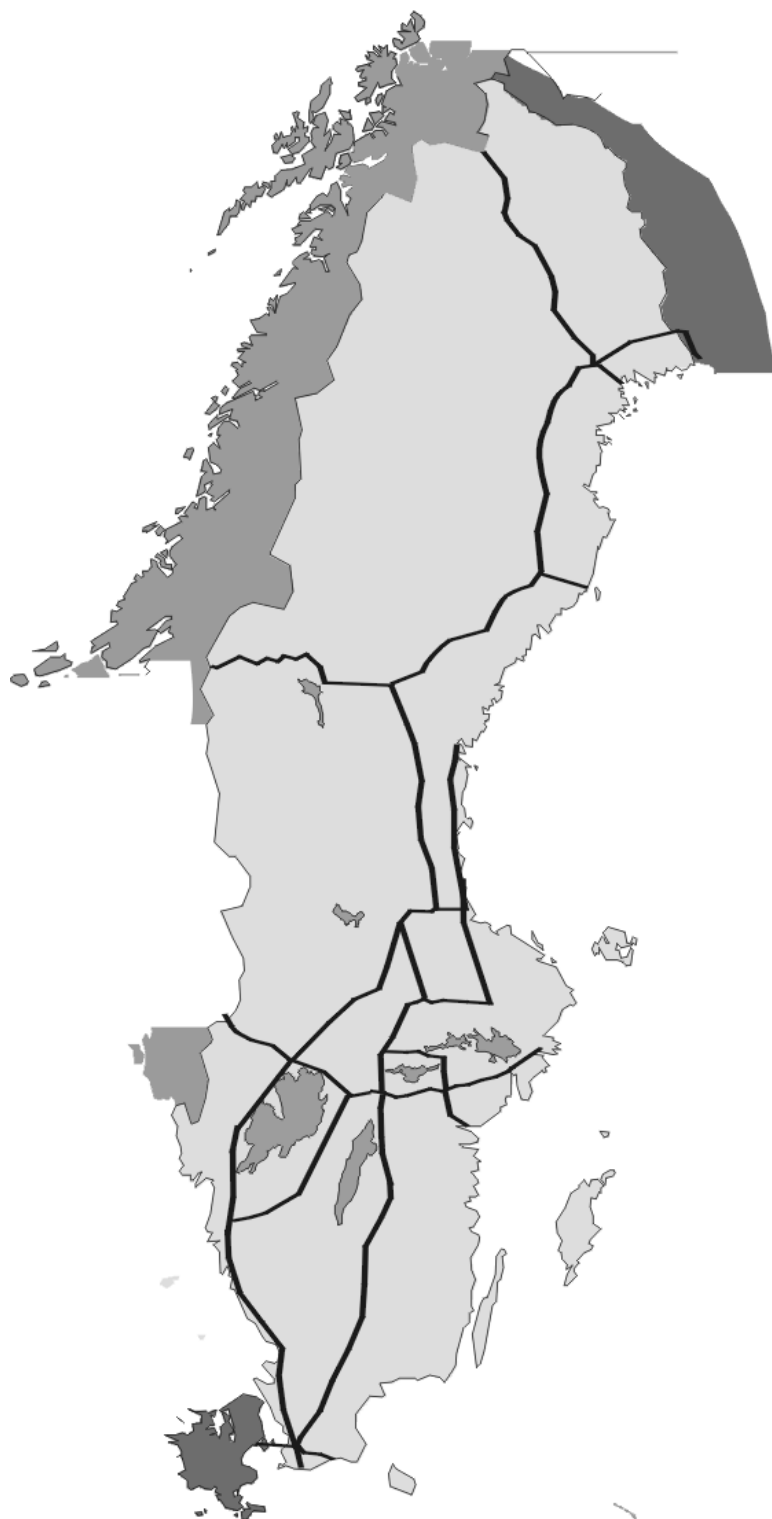


SUOMI/FINLAND





SVERIGE





UNITED KINGDOM



ANHANG II

Verzeichnis der wesentlichen Funktionen nach Artikel 6 Absatz 3:

- Vorarbeiten und Entscheidungen über die Zulassung von Eisenbahnunternehmen, einschließlich der Gewährung einzelner Genehmigungen;
 - Entscheidungen über die Trassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen;
 - Entscheidungen über die Wegeentgelte;
 - Überwachung der Einhaltung von Verpflichtungen zur Bereitstellung bestimmter Dienstleistungen für die Allgemeinheit.
-