

I

(Mitteilungen)

RAT

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 53/2003

vom Rat festgelegt am 26. Juni 2003

im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

(2003/C 270 E/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates ⁽⁵⁾ vom 29. Juli 1991 sieht vor, dass zugelassenen Eisenbahnunternehmen das Recht auf Zugang zum transeuropäischen Netz für den Schienengüterverkehr und spätestens ab 2008 zum gesamten Netz für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste eingeräumt wird.
- (2) Die Ausdehnung dieser Zugangsrechte für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste auf das gesamte Netz ab dem 1. Januar 2006 sollte die voraussichtlichen Vorteile in Bezug auf die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger und die Entwicklung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs steigern.
- (3) Die Ausdehnung dieser Zugangsrechte auf alle Arten von Schienenfrachtdiensten nach dem Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs ab dem 1. Januar 2008 würde die Effizienz der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern verbessern. Dies würde auch einen auf Dauer tragbaren Verkehr zwischen und in den Mitgliedstaaten erleichtern, indem der Wettbewerb gefördert und der Zufluss von neuem Kapital und der Markteintritt neuer Unternehmen ermöglicht werden.

(4) Die Kommission sollte die Entwicklung des Verkehrs, der Sicherheit, der Arbeitsbedingungen und der Situation der Betreiber im Anschluss an die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets prüfen und sollte bis zum 1. Januar 2007 einen Bericht über diese Entwicklungen vorlegen, dem gegebenenfalls neue Vorschläge beigefügt sind, mit denen für die Wirtschaft der Mitgliedstaaten, für die Eisenbahnunternehmen und deren Arbeitnehmer sowie für die Verkehrsnutzer eine Grundlage für die bestmöglichen Bedingungen geschaffen wird.

(5) Schienenfrachtdienste bieten beachtliche Möglichkeiten für die Einrichtung neuer Verkehrsdienste und für die Verbesserung der auf nationaler und europäischer Ebene bereits bestehenden Verkehrsdienste.

(6) Damit der Schienengüterverkehr voll wettbewerbsfähig ist, müssen immer mehr Komplettendienste, einschließlich Verkehrsdiensten zwischen und in den Mitgliedstaaten, angeboten werden.

(7) Da die Eisenbahnsicherheit in der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft ⁽⁶⁾ als Teil eines neuen kohärenten Regelungsrahmens der Gemeinschaft für den Eisenbahnsektor geregelt ist, sollten die Sicherheitsbestimmungen der Richtlinie 91/440/EWG aufgehoben werden.

(8) Die Richtlinie 91/440/EWG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 7 Absatz 2 wird zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates gestrichen.

⁽¹⁾ ABl. C 291 E vom 26.11.2002, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 61 vom 14.3.2003, S. 131.

⁽³⁾ ABl. C 66 vom 19.3.2003, S. 5.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Januar 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Juni 2003 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁵⁾ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

⁽⁶⁾ ABl. L ...

2. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr zu angemessenen Bedingungen Zugang zu dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhangs I und spätestens zum 1. Januar 2006 Zugang zu dem gesamten Netz.“

Darüber hinaus erhalten Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, für alle Arten von Schienenfrachtdiensten spätestens zum 1. Januar 2008 zu angemessenen Bedingungen Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten.“

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, schließen mit den Betreibern der genutzten Infrastruktur auf der Grundlage des öffentlichen Rechts oder des Privatrechts die erforderlichen Vereinbarungen. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen müssen nichtdiskriminierend und transparent sein und müssen 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 (*) im Einklang stehen.“

(*) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).“

c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(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 und transparenter Weise gewährt, und die Anträge von Eisenbahnunternehmen können nur dann Beschränkungen unterliegen, wenn vertretbare Schienenalternativen unter Marktbedingungen bestehen.“

d) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„(8) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss, dem Ausschuss der Regionen und dem Rat bis zum 1. Januar 2007 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.“

In diesem Bericht werden die folgenden Aspekte behandelt:

- die Durchführung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten und die tatsächliche Funktionsweise der verschiedenen beteiligten Gremien;
- die Marktentwicklungen, insbesondere internationale Verkehrstrends, Tätigkeiten und Marktanteile aller (einschließlich neuer) Marktteilnehmer;
- die Auswirkungen auf den gesamten Verkehrssektor, insbesondere hinsichtlich der Verlagerung auf alternative Verkehrsträger;
- die Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau in den einzelnen Mitgliedstaaten;
- die in den einzelnen Mitgliedstaaten in dem Sektor herrschenden Arbeitsbedingungen.

Erforderlichenfalls werden dem Bericht geeignete Vorschläge oder Empfehlungen für weitere Maßnahmen der Gemeinschaft zur Entwicklung des Eisenbahnmarktes und des hierfür geltenden Rechtsrahmens beigefügt.“

3. Artikel 10b Absatz 4 Buchstabe c) erhält folgende Fassung:

„c) den Stand des europäischen Schienennetzes.“

4. Artikel 14 wird gestrichen.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 31. Dezember 2005 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese 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 Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

BEGRÜNDUNG DES RATES ⁽¹⁾

I. EINLEITUNG

Gestützt auf Artikel 71 EGV — und im speziellen Fall des Gesetzgebungsvorschlags betreffend die Interoperabilität auch auf Artikel 156 EGV — hat der Rat im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens gemäß Artikel 251 EGV am 25. Juni 2003 seine Gemeinsamen Standpunkte zu den vier Gesetzgebungsvorschlägen des so genannten „zweiten Eisenbahnpakets“ ⁽²⁾ ⁽³⁾ festgelegt.

In diesen Gemeinsamen Standpunkten hat der Rat die vom Europäischen Parlament in erster Lesung am 14. Januar 2003 abgegebene Stellungnahme ⁽⁴⁾ sowie die Stellungnahmen des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽⁵⁾ und des Ausschusses der Regionen ⁽⁶⁾ berücksichtigt.

Mit diesem Paket von Gesetzgebungsvorschlägen wird das allgemeine Ziel einer Neubelebung des Eisenbahnsektors in der Europäischen Union verfolgt; diese Neubelebung dürfte im Großen und Ganzen auf die Verwirklichung des Binnenmarkts im europäischen Eisenbahnsektor sowohl für die Erbringer von Dienstleistungen als auch für die Hersteller hinauslaufen. Durch die Abschaffung der Beinahe-Monopole und durch einen gesteigerten Wettbewerb werden möglicherweise Kosteneinsparungen durch Größenvorteile und ein Mehr an Innovation erzielt, und dies sind Faktoren, die eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung einer Eisenbahnindustrie von Weltrang in der EU darstellen. Ferner dürfte die Wettbewerbsfähigkeit dieses Verkehrsträgers gegenüber anderen Verkehrsträgern durch die vorgeschlagenen Maßnahmen einen Auftrieb erhalten und somit zu der dringend erforderlichen Neuausartierung des Anteils der Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen — insbesondere im Frachtverkehr — beitragen, was sich auf den Abbau von Verkehrsüberlastung und Umweltverschmutzung positiv auswirken wird.

In dem beschriebenen Kontext sollen mit dem zweiten Eisenbahnpaket die notwendigen Fortschritte in den Bereichen Interoperabilität, Sicherheit und Marktzugang (bei den Frachtdiensten) erreicht werden. Zur Erledigung der äußerst technischen und komplexen Aufgabe, die im Hinblick auf diese Fortschritte erforderlichen Instrumente – die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) und die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) – zu entwerfen, wird die Einrichtung eines europäischen Expertenzentrums – in Form einer Europäischen Eisenbahnagentur – vorgeschlagen, das eine rein beratende Aufgabe wahrnehmen würde. Die Experten der Europäischen Eisenbahnagentur sollen somit ein Expertenzentrum bilden, das bei der Ausarbeitung weiterer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft behilflich ist. Sie sollen ihren unabhängigen Sachverstand einbringen, wobei sie nicht nach einzelstaatlichen, sondern vielmehr nach europäischen Gesichtspunkten vorgehen sollen.

II. ANALYSE DER GEMEINSAMEN STANDPUNKTE

Einleitung

In Anbetracht der hier bestehenden klaren operativen Zusammenhänge hat die Kommission die einzelnen Gesetzgebungsvorschläge als Paket vorgelegt und darum ersucht, dass sie auch als solches behandelt werden. Der Rat hat sich an dieses „Paketkonzept“ gehalten und eine Gesamteinigung zu diesem Paket erzielt, die auch die vier Gesetzgebungsvorschläge, die dem Mitentscheidungsverfahren unterworfen sind, einschließt ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Diese Begründung gilt für alle Gemeinsamen Standpunkte zu den drei Richtlinien und der Verordnung, die das so genannte „zweite Eisenbahnpaket“ bilden.

⁽²⁾ Die Kommission hat ihre Vorschläge am 25. Januar 2002 vorgelegt.

— Eisenbahnsicherheit: ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 332.

— Interoperabilität: ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 312.

— Eisenbahnagentur: ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 323.

— Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft: ABl. C 291 E vom 26.11.2002, S. 1.

⁽³⁾ Dieses Paket enthält ferner die „Empfehlung für einen Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission, eine Vereinbarung über die Bedingungen für den Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 auszuhandeln“ (Dok. 5726/02 TRANS 20).

⁽⁴⁾ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

⁽⁵⁾ ABl. C 61 vom 14.3.2003, S. 131.

⁽⁶⁾ ABl. C 66 vom 19.3.2003, S. 5.

⁽⁷⁾ Diese politische Einigung erstreckte sich auf das Paket insgesamt und schloss daher auch die Annahme des in Fußnote 3 genannten Beschlusses ein.

Der Rat hat mit der Festlegung seiner Gemeinsamen Standpunkte zu dem zweiten Eisenbahnpaket zum Ausdruck gebracht, dass er die allgemeine Stoßrichtung dieses Gesetzgebungspakets insgesamt unterstützt; darin zeigt sich der Wille und die Entschlossenheit des Rates, die dringend benötigte Neubelebung des Eisenbahnsektors in der EU zustande zu bringen, damit der Sektor einen angemessenen Marktanteil zurückgewinnen kann. Es war jedoch auch wichtig, der Komplexität des Eisenbahnsektors vor dem Hintergrund einer Reihe von technischen, finanziellen, sozioökonomischen und — in einigen Fällen auch politischen — Erwägungen Rechnung zu tragen.

Spezielle Bemerkungen zu den einzelnen Richtlinienentwürfen und zu dem Verordnungsentwurf

- a) *Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung*

Alle Bemühungen um ein effizienteres Eisenbahnsystem der Gemeinschaft sollten die in diesem System bestehenden hohen Sicherheitsstandards nicht beeinträchtigen. So sollte mit jedem harmonisierten Ansatz dieses Sicherheitsniveau nicht nur gewahrt, sondern sogar noch verbessert werden, wann immer dies möglich und praktikabel ist; dabei müssen die dem Funktionieren des Binnenmarkts zugrunde liegenden Grundsätze eingehalten werden. Mit dieser Vorgabe hat der Rat alle einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie sehr sorgfältig geprüft.

Aus Gründen der Klarheit ist nunmehr den Gemeinsamen Sicherheitszielen (CST) und den Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) je ein eigener Artikel gewidmet (Artikel 7 bzw. Artikel 6); ferner ist nunmehr eine stärker schrittweise gestaltete Einführung vorgesehen. So sind nunmehr für die Entwicklung einer ersten und einer zweiten Reihe von CST und CSM des Weiteren genaue Fristen und weitere Einzelheiten in Bezug auf ihren Inhalt vorgesehen.

Der Rat ist sich darin einig, dass die Festlegung eines gemeinsamen Regelungsrahmens die Mitgliedstaaten nicht daran hindern sollte, über das von den gemeinsamen Vorschriften vorgegebene Niveau hinaus weitere Verbesserungen des Sicherheitsniveaus ihrer Eisenbahnsysteme vorzunehmen; zugleich sollte das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts nicht beeinträchtigt werden. Vor diesem Hintergrund ist im Gemeinsamen Standpunkt (Artikel 8 Absatz 4) vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten nach der Annahme der CST neue nationale Sicherheitsvorschriften einführen können, die ein höheres Sicherheitsniveau als die CST vorschreiben. Vor der Annahme derartiger strengerer Sicherheitsvorschriften sollte der Mitgliedstaat jedoch rechtzeitig alle betroffenen Parteien konsultieren und die Kommission unterrichten. Können derartige neue Vorschriften die Tätigkeit von Eisenbahnunternehmen anderer Mitgliedstaaten in dem Gebiet des betroffenen Mitgliedstaats beeinträchtigen, so gelangt ein spezielles Notifizierungsverfahren zur Unterrichtung der Kommission zur Anwendung (Artikel 8 Absatz 5).

Ferner enthält der Gemeinsame Standpunkt des Rates einen neuen Artikel über die Sicherheitsgenehmigung für Fahrwegbetreiber (Artikel 11). Was Artikel 13 anbelangt, so wurden die Bestimmungen über den Zugang zu Schulungsmöglichkeiten ausgebaut; zugleich wurden die Grundanforderungen für das Zugpersonal gestrichen, da sie demnächst in einer technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) niedergelegt werden sollen. Hinsichtlich der Harmonisierung von Sicherheitsbescheinigungen (Artikel 15) bestand die Auffassung, dass auf die Zwischenstufe mit nicht verbindlich vorgeschriebenen Leitlinien verzichtet werden kann.

Es wurden zahlreiche Änderungen technischer Art eingeführt, darunter die Änderungen in Bezug auf die Aufgaben der Sicherheitsbehörde (Artikel 16) und mehrere Änderungen an den technischen Anhängen.

Der Rat konnte die Abänderungen 4 und 61 sowie bis zu einem gewissen Grad den Inhalt der Abänderungen 12, 16, 37, 56, 57 und 59 des Europäischen Parlaments akzeptieren.

b) *Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems*

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates enthält den Grundsatz, dass die Bestimmungen der Richtlinie auf das gesamte Eisenbahnnetz in der Europäischen Union anzuwenden sind. Aufgrund einer Reihe von finanziellen und wirtschaftlichen Erwägungen ist jedoch ein Vorgehen vorgesehen, das gegenüber dem Vorschlag der Kommission eine stärker schrittweise gestaltete Einführung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) umfasst. Eine erste Reihe von neuen und/oder geänderten TSI soll nunmehr bis 1. Januar 2009 entwickelt werden (Artikel 2 Nummer 2); ferner ist nunmehr der Gegenstand der ersten Reihe von TSI genau angegeben worden (Artikel 2 Nummer 15). Für die Anwendung einer speziellen TSI wurden in Anhang III weitere Kategorien von Strecken und rollendem Material sowie die Möglichkeit aufgenommen, diese Kategorien bei Bedarf weiter zu untergliedern. Dies wird es ermöglichen, die einzelnen TSI auf die kostengünstigste Weise anzuwenden. In Artikel 1 Nummer 6 und Artikel 2 Nummer 2 werden die Möglichkeiten zur Freistellung von der Anwendung der Bestimmungen einer TSI erweitert.

Weitere im Gemeinsamen Standpunkt enthaltene Änderungen gegenüber dem Vorschlag der Kommission betreffen eine Vielzahl von weniger bedeutenden technischen Punkten, darunter auch solche, die zu den Anhängen gehören.

Der Rat hat die Abänderung 8 übernommen und vertritt die Auffassung, dass in seinem Gemeinsamen Standpunkt Formulierungen verwendet werden, die den Abänderungen 6, 13 und 15 im Wesentlichen entsprechen.

c) *Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur*

Der Rat erkennt an, dass die Europäische Eisenbahnagentur für das Gesetzgebungsverfahren und andere Aspekte der Neubelebung der europäischen Eisenbahnen einen sehr nützlichen Beitrag leisten kann. Vor diesem Hintergrund haben die vom Rat vorgenommenen Änderungen den Kommissionsvorschlag inhaltlich nicht wesentlich verändert. Die Änderungen betreffen die Aufgaben und Zuständigkeiten der Agentur, die Anhörung anderer Betroffener, die Zusammensetzung ihrer Arbeitsgruppen und des Verwaltungsrates sowie die Arbeitssprachen. Der Rat hat sich in mehreren Fällen dafür entschieden, sich an ähnliche Bestimmungen in den Verordnungen zur Einsetzung anderer Gemeinschaftsstellen, wie etwa der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), anzulehnen.

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates stimmt in vielen Aspekten teilweise oder inhaltlich mit vom Europäischen Parlament in erster Lesung angenommenen Abänderungen überein; dies gilt beispielsweise für die Abänderungen 9, 22, 32 und 36. Hinsichtlich der Abänderungen 2, 5, 14 und 35, die die Zusammensetzung der Arbeitsgruppen und des Verwaltungsrats betreffen, ist im Gemeinsamen Standpunkt des Rates vorgesehen, dass die Arbeitsgruppen nunmehr aus Vertretern sowohl des Eisenbahnsektors als auch der betroffenen Nutzer bestehen (Artikel 3); in ähnlicher Weise wurde auch die Zusammensetzung des Verwaltungsrates geändert. Letztere wurde insbesondere dahin gehend geändert, dass zusätzlich noch ein Vertreter je Mitgliedstaat aufgenommen wurde (Artikel 26).

Was die Besuche von Vertretern der Agentur in den Mitgliedstaaten anbelangt, so vertritt der Rat die Auffassung, dass Artikel 33 des Gemeinsamen Standpunkts weitgehend der Abänderung 37 des Europäischen Parlaments entspricht.

Was die Sprachenregelung für die Agentur anbelangt, so ist in Artikel 35 des Gemeinsamen Standpunkts nunmehr bestimmt, dass diese Regelung vom Verwaltungsrat festgelegt wird; nach Auffassung des Rates ist dieses Gremium am Besten in der Lage, unter Abwägung aller relevanten Faktoren wie etwa Kosten und Effizienz diese Entscheidung zu treffen. Der Rat konnte daher Abänderung 38 nicht akzeptieren, da seines Erachtens das Funktionieren der Agentur über Gebühr belastet würde und eine derartige Regelung den dem Gemeinschaftshaushalt generell auferlegten Sparzwängen zuwider laufen würde, auch unter Berücksichtigung des Beitritts der neuen Mitgliedstaaten zur Union zum 1. Mai 2004.

d) *Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft*

Im Rahmen der Gesamteinigung über den Gemeinsamen Standpunkt des Rates stellten die Tragweite des Marktzugangs und der entsprechende Zeitplan selbstverständlich wichtige Komponenten des vom Rat erzielten politischen Gesamtkompromisses dar. Daher konnte der Rat die Abänderungen 2 und 4, mit denen der Anwendungsbereich der Richtlinie durch Einbeziehung der Schienenpersonendienste beträchtlich ausgeweitet werden sollte, nicht akzeptieren.

Die im Gemeinsamen Standpunkt enthaltenen Bestimmungen über den Marktzugang lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Den Eisenbahnunternehmen wird für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr zu angemessenen Bedingungen spätestens zum 1. Januar 2006 Zugang zu dem gesamten Netz gewährt;
- Den Eisenbahnunternehmen wird für alle Arten von Schienenfrachtdiensten spätestens zum 1. Januar 2008 zu angemessenen Bedingungen Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten gewährt.

Ferner soll die Kommission bis zum 1. Januar 2007 einen Bericht über die Durchführung der Marktzugangsrichtlinie vorlegen. In diesem Zusammenhang sei des Weiteren darauf hingewiesen, dass die Kommission eine Erklärung vorgelegt hat, in der sie die Absicht bekundet, bis Ende 2003 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Einführung einer europäischen Fahrerlaubnis für Zugführer vorzulegen.

Was die genannten Bestimmungen zum Marktzugang sowie das Inkrafttreten anbelangt, so hat der Rat aus Gründen der Klarheit ein genaues Datum genannt anstatt das Datum vom Datum der Veröffentlichung im Amtsblatt abhängig zu machen, wie dies ursprünglich vorgeschlagen worden war: Der Rat hat aus diesem Grund die Abänderung 11 akzeptiert. Nach Auffassung des Rates ist diese Darstellungsweise ein klares Signal an alle beteiligten Akteure. Ferner hat der Rat die Abänderungen 1, 5, 7 und 9, die auf die Beibehaltung der Verweise auf das Transeuropäische Schienengüternetz (TERFN) abzielen, inhaltlich übernommen. So wurden die Abänderungen 7 und 9 wörtlich übernommen und die anderen Abänderungen weitgehend berücksichtigt (vgl. Artikel 1 Nummer 2).
