

I

(Tiedonantoja)

NEUVOSTO

Neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2003 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 53/2003

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/.../EY yhteisön rautateiden kehittämisestä
annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta

(2003/C 270 E/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽³⁾,noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽⁴⁾,

katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa neuvoston direktiivissä 91/440/ETY ⁽⁵⁾ säädetään toimiluvan saaneille rautatieyrityksille myönnettävästä oikeudesta käyttää Euroopan laajuista rautateiden tavaraliikenneverkkoa ja oikeus käyttää viimeistään vuodesta 2008 koko rautatieverkkoa kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen tarjoamiseen.
- (2) Näiden kansainvälisiä tavaraliikennepalveluja koskevien käyttöoikeuksien laajentamisen koko rautatieverkkoa koskeviksi 1 päivästä tammikuuta 2006 pitäisi antaa ennakoitua suurempi hyöty liikennemuotosiirtymien ja kansainvälisen rautateiden tavaraliikenteen kehittymisen osalta.
- (3) Laajentamalla näitä käyttöoikeuksia palvelujen tarjonnan vapauden periaatteen mukaisesti koskemaan 1 päivästä tammikuuta 2008 kaikkea rautateiden tavaraliikennettä parannettaisiin rautatieliikenteen tehokkuutta muihin liikennemuotoihin nähden. Lisäksi sillä helpotettaisiin jäsenvaltioiden välistä ja sisäistä kestävästä liikennettä edistämällä kilpailua ja mahdollistamalla uuden pääoman ja uusien yritysten tulo markkinoille.

⁽¹⁾ EYVL C 291 E, 26.11.2002, s. 1.⁽²⁾ EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.⁽³⁾ EUVL C 66, 19.3.2003, s. 5.⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. tammikuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 26. kesäkuuta 2003, ja Euroopan parlamentin päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).⁽⁵⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/12/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1).

(4) Komission olisi tarkasteltava liikenteen, turvallisuuden, työolosuhteiden ja toimijoiden tilanteen kehitystä ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanon seurauksena ja esitettävä 1 päivään tammikuuta 2007 mennessä tästä kehityksestä kertomus, johon tarvittaessa liitetään uusia ehdotuksia, jotta voidaan tarjota perusta jäsenvaltioiden talouden, rautatieyritysten sekä niiden työntekijöiden ja käyttäjien mahdollisimman hyviä olosuhteita varten.

(5) Rautateiden tavaraliikenteen alalla on mittavia mahdollisuuksia luoda uusia kuljetuspalveluja ja parantaa nykyisiä palveluja kansallisella ja Euroopan tasolla.

(6) Jotta rautateiden tavaraliikenne olisi kaikilta osin kilpailukykyinen, sen olisi voitava tarjota kattavia palveluja, joihin kuuluu myös jäsenvaltioiden välinen ja niiden sisäinen liikenne.

(7) Koska rautateiden turvallisuudesta säädetään yhteisön rautateiden turvallisuudesta ... annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/.../EY ⁽⁶⁾, joka on osa rautatiealan uutta yhtenäistä yhteisön sääntelyjärjestelmää, olisi direktiivin 91/440/ETY turvallisuutta koskevat säännökset kumottava.

(8) Direktiivi 91/440/ETY olisi siten muutettava tämän mukaisesti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 91/440/ETY seuraavasti:

- 1) Kumotaan 7 artiklan 2 kohta päivästä, jona yhteisön rautateiden turvallisuudesta ... annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/.../EY tulee voimaan.

⁽⁶⁾ EUVL L ...

2) Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Edellä 2 artiklan soveltamisalaan kuuluville rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin ehdoin oikeus käyttää 10 a artiklassa ja liitteessä I määriteltyä Euroopan laajuista rautateiden tavaraliikenneverkkoa ja viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2006 oikeus käyttää koko rautatieverkkoa kansainvälisen tavaraliikennepalvelujen suorittamiseen.

Edellä 2 artiklan soveltamisalaan kuuluville rautatieyrityksille on lisäksi viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2008 myönnettävä yhtäläisin ehdoin oikeus käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria kaikenlaisten rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorittamiseen.”

b) Korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Rautatieliikennettä harjoittavien yritysten on tehtävä tarvittavat julkisoikeudelliset tai yksityisoikeudelliset sopimukset käyttämänsä rautatieinfrastruktuurin infrastruktuurin haltijan kanssa. Näissä sopimuksissa olevat ehdot eivät saa olla syrjiviä ja niiden on oltava avoimia rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (*) säännösten mukaisesti.

(*) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/844/EY (EYVL L 289, 26.10.2002, s. 30).”

c) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Kaikille rautatieyrityksille on ketään syrjimättömällä ja avoimella tavalla tarjottava oikeus käyttää useampaa kuin yhtä loppuasiakasta palvelevia tai palvelemaan kykeneviä terminaaleja ja satamia, jotka liittyvät 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuun rautatietoimintaan sekä oikeus tarjota niissä palveluja, ja rautatieyritysten pyynnöille voidaan asettaa rajoituksia ainoastaan, jos on olemassa rautateitä käyttäviä vaihtoehtoja, jotka ovat markkinaolosuhteissa toteuttamiskelpoisia.”

d) Korvataan 8 kohta seuraavasti:

”8. Komissio antaa 1 päivään tammikuuta 2007 mennessä Euroopan parlamentille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle, alueiden komitealle ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

Kertomuksessa käsitellään

- tämän direktiivin täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa ja siihen osallistuvien elinten tosiasiallista toimintaa;
- markkinoiden kehitystä ja erityisesti kaikkien markkinatoimijoiden, myös uusien tulokkaiden, kansainvälisen liikenteen kehityssuuntauksia, liikennetoimintaa ja markkinaosuuksia;
- vaikutusta koko liikennealaan, erityisesti liikenne-
muotojen tasapainottumisen osalta;
- vaikutusta turvallisuustasoon kussakin jäsenvaltiossa;
- alan työehtoja kussakin jäsenvaltiossa.

Tarvittaessa kertomukseen liitetään aiheellisia ehdotuksia tai suosituksia yhteisön toiminnan jatkamisesta rautatiemarkkinoiden ja niitä koskevien säädöspuitteiden kehittämiseksi.”

3) Korvataan 10 b artiklan 4 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) Euroopan rautatieverkon tilanteesta”.

4) Kumotaan 14 artikla.

2 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 31 päivään joulukuuta 2005 mennessä. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty . . .

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

NEUVOSTON PERUSTELUT ⁽¹⁾

I JOHDANTO

Ottaen huomioon EY:n perustamissopimuksen 71 artiklan – ja yhteentoimivuutta koskevan säädösehdotuksen tapauksessa myös 156 artiklan – neuvosto vahvisti 25.6.2003 EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisen yhteispäätösmenettelyn puitteissa yhteiset kantansa ns. toiseen rautatiepakettiin kuuluvasta neljästä säädösehdotuksesta ⁽²⁾ ⁽³⁾.

Neuvosto otti kannoissaan huomioon Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä 14.1.2003 antaman lausunnon ⁽⁴⁾, talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽⁵⁾ sekä alueiden komitean lausunnon ⁽⁶⁾.

Säädösehdotuspaketin yleistavoitteena on Euroopan unionin rautatiealan elvyttäminen; näin vaikutettaisiin yleisesti sisämarkkinoiden toteuttamiseen Euroopan rautatiealalla sekä palvelujen tarjoajien että valmistajien osalta. Poistamalla yritysten monopoliasemaa lähentelevä status ja lisääntyvän kilpailun keinoin voidaan päästä mittakaavaetuihin liittyviin kustannussäästöihin ja lisätä innovaatiotekijöitä, jotka ovat ennakkoehto maailmanluokan rautatieteollisuuden kehittämiseksi EU:hun. Lisäksi tämän liikenne-
muodon kilpailukykyä muihin liikennemuotoihin nähden parannettaisiin ehdotetuilla toimenpiteillä ja näin edistettäisiin hyvin tarpeellista liikennemuotojen välisen jakauman tasapainottamista erityisesti tavaraliikenteen alalla ja vaikutettaisiin myönteisesti sekä ruuhkien että saasteiden vähentämiseen.

Toisen rautatiepaketin tarkoituksena on edistää yhteentoimivuuden, turvallisuuden ja markkinoille pääsyn (rahtiliikenteen osalta) aloilla tarvittavaa kehitystä. Jotta voidaan suorittaa tällaisen kehityksen saavuttamiseksi tarvittavien välineiden, kuten yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE), yhteisten turvallisuustavoitteiden ja yhteisten turvallisuusmenetelmien, suunnittelun erittäin tekniset ja monimutkaiset tehtävät, ehdotetaan eurooppalaisen asiantuntijakeskuksen perustamista Euroopan rautatieviraston muodossa; virastolla olisi yksinomaan neuvoa-antava tehtävä. Euroopan rautatieviraston asiantuntijat muodostaisivat asiantuntijakeskuksen ja avustaisivat yhteisön lainsäädännön edelleen kehittämisessä. Heidän tulisi antaa riippumatonta asiantuntemusta eurooppalaisista, pikemmin kuin kansallisista, lähtökohdista.

II YHTEISEN KANNAN ANALYYSI

Johdanto

Komissio on tehnyt eri säädösehdotukset pakettina ja pyytää, että niitä käsitellään yhdessä ottaen huomioon, että ne liittyvät operationaalisesti selkeästi toisiinsa. Neuvosto on noudattanut tätä ”pakettimaista” lähestymistapaa ja päässyt yhteisymmärrykseen koko paketista, myös neljästä säädösehdotuksesta, joihin sovelletaan yhteispäätösmenettelyä ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Nämä perustelut liittyvät kaikkiin yhteisiin kantoihin, jotka koskevat ”toisen rautatiepaketin” kolmea direktiiviä ja asetusta.

⁽²⁾ Komissio teki ehdotuksensa 25.1.2002
— turvallisuus: EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 332.
— yhteentoimivuus: EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 312.
— Euroopan rautatievirasto: EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 323.
— yhteisön rautateiden kehittäminen: EYVL C 291 E, 26.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ Pakettiin kuuluu myös ”Suositus neuvoston päätökseksi komission valtuuttamisesta neuvottelemaan ehdoista, joilla yhteisö voi liittyä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiin rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla” (asiak. 5726/02 TRANS 20).

⁽⁴⁾ Ei vielä julkaistu EU:n virallisessa lehdessä.

⁽⁵⁾ EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁶⁾ EUVL C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁷⁾ Poliittinen sopimus koski pakettia kokonaisuutenaan, joten siihen kuului myös alaviitteessä 3 tarkoitettun neuvoston päätöksen tekeminen.

Vahvistaessaan yhteisen kantansa toiseen rautatiepakettiin neuvosto on ilmaissut tukevansa tämän lainsäädäntöpaketin yleissuuntausta: siitä käy ilmi neuvoston halu ja päättäväisyys toteuttaa EU:n rautatiealan hyvin tarpeellinen elvyttäminen niin, että ala saa jälleen sille kuuluvan markkinaosuuden. Oli kuitenkin myös tärkeää ottaa huomioon rautatiealan monimutkaisuus ja tarkastella useita teknisiä, rahoituksellisia, yhteiskunnallis-taloudellisia ja joissain tapauksissa poliittisia seikkoja.

Yksittäisiä direktiiviehdotuksia ja asetusehdotusta koskevat huomautukset

- a) *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta*

Pyrkimyksillä tehostaa yhteisön rautatiejärjestelmää ei tulisi haitata sen nykyistä korkeata turvallisuustasoa. Yhdenmukaistetulla lähestymistavalla olisi paitsi säilytettävä korkea turvallisuustaso myös pyrittävä parantamaan sitä mahdollisuuksien ja toteutettavuuden mukaan noudattaen samalla sisämarkkinoiden toiminnan kannalta oleellisia periaatteita. Neuvosto on tältä pohjalta tarkastellut hyvin huolellisesti tämän direktiivin kaikkia asiaa koskevia säännöksiä.

Selvyyden vuoksi direktiiviin on lisätty erillinen artikla yhteisiä turvallisuustavoitteita (7 artikla) ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä (6 artikla) varten. Lisäksi on säädetty tavoitteiden asteittaisemmasta käyttöönotosta. Ensimmäisiä tavoitteita ja menetelmiä varten säädetään erityisistä aikatauluista ja sisältöä koskevista lisäyksityiskohdista.

Neuvosto on yhtä mieltä siitä, että yhteisten sääntelypuitteiden laadinnalla ei tulisi estää jäsenvaltioita pyrkimästä parantamaan omien rautatiejärjestelmiensä turvallisuustasoa edelleen jopa yhteisiä vaatimuksia korkeammiksi; tällöin ei tulisi vaarantaa sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa. Näin ollen neuvoston yhteisessä kannassa (8 artiklan 4 kohta) säädetään, että hyväksyttyään yhteiset turvallisuustavoitteet jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön uusia kansallisia turvallisuussääntöjä, joissa edellytetään korkeampaa turvallisuustasoa kuin yhteisissä turvallisuustavoitteissa. Ennen tällaisten tiukempien sääntöjen hyväksymistä olisi kuitenkin kuultava asianomaisia osapuolia ja ilmoitettava asiasta komissiolle. Tapauksissa, joissa tällaiset uudet säännöt todennäköisesti vaikuttaisivat kyseisen jäsenvaltion alueella toimivien muiden jäsenvaltioiden rautatieyritysten toimintaan, sovelletaan erityistä menettelyä ilmoitettaessa asiasta komissiolle (8 artiklan 5 kohta).

Lisäksi neuvoston yhteisessä kannassa on infrastruktuurin haltijan turvallisuuslupaa koskeva uusi artikla (11 artikla). 13 artiklan osalta on tiukennettu koulutusmahdollisuuksien saantia koskevia säännöksiä, ja samalla on poistettu henkilökunnalta edellytettävät perusvaatimukset, sillä niistä säädetään pian yhteen-toimivuutta koskevilla teknisillä erittelyillä. Turvallisuustodistusten yhdenmukaistamisen osalta (15 artikla) neuvosto katsoi, että välivaihetta ei-sitovine ohjeineen ei tarvita.

Yhteiseen kantaan tehtiin vielä useita teknisluonteisia muutoksia, kuten turvallisuusviranomaisen tehtäviin liittyviä muutoksia (16 artikla), ja teknisiin liitteisiin tehtiin useita muutoksia.

Neuvosto voi hyväksyä tarkistukset 4 ja 61 sekä jossain määrin tarkistusten 12, 16, 37, 56, 57 ja 59 sisällön.

- b) *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta*

Neuvoston yhteisessä kannassa pidetään kiinni periaatteesta, jonka mukaan direktiivin säännöksiä sovelletaan koko Euroopan unionin rautatieverkostoon. Useiden rahoituksellisten ja taloudellisten seikkojen vuoksi siinä kuitenkin säädetään yhteentoimivuutta koskevien teknisten eritelmien (YTE) asteittaisemmasta käyttöönotosta kuin komission ehdotuksessa. Ensimmäinen uusien YTE:ien ryhmä ja/tai YTE:ien tarkistukset olisi nyt laadittava 1. tammikuuta 2009 mennessä (2 artiklan 2 kohta); lisäksi ensimmäiseen YTE:in ryhmään kuuluvat asiat on nyt eritelty (2 artiklan 15 kohta). Erityisten YTE:ien soveltamista varten liitteeseen III on lisätty ratoja ja liikkuvaa kalustoa koskevia ryhmiä sekä mahdollisuus jakaa tarvittaessa edelleen nämä ryhmät alaryhmiin. Näin erityisiä YTE:itä voidaan soveltaa kustannustehokkaimmalla tavalla. 1 artiklan 6 kohdassa ja 2 artiklan 2 kohdassa laajennetaan mahdollisuuksia poiketa YTE:itä koskevien säännösten soveltamisesta.

Muut muutokset neuvoston yhteisessä kannassa komission ehdotukseen verrattuna koskevat lukuisia pienehköjä teknisiä seikkoja, mukaan lukien ne, jotka koskevat liitteitä.

Neuvosto on hyväksynyt tarkistuksen 8, ja se uskoo, että sen yhteisessä kannassa on olennaiselta osin tarkistuksia 6, 13 ja 15 vastaava sanamuoto.

- c) *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Euroopan rautatieviraston perustamisesta*

Neuvosto tunnustaa, että Euroopan rautatievirastosta voi olla hyvin paljon hyötyä lainsäädäntöprosessin ja Euroopan rautateiden elvyttämiseen liittyvien muiden näkökohtien kannalta. Neuvoston yhteisessä kannassa tehdyt muutokset eivät näin ollen merkittävästi muuta komission ehdotuksen sisältöä. Kyseiset muutokset koskevat viraston tehtäviä ja vastuuta, muiden osapuolten kuulemista, työryhmien ja hallintoneuvoston kokoonpanoa sekä työkieliä. Useissa tapauksissa neuvoston valinnan perustana olivat muiden yhteisön elinten, kuten Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) tai Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA), perustamisesta annetuissa asetuksissa olevat samanlaiset säännökset.

Neuvoston yhteinen kanta vastaa monilta osin, joko osittain tai sisällöltään, Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn tarkistuksia, kuten tarkistuksia 9, 22, 32 ja 36. Mitä tulee työryhmien ja hallintoneuvoston kokoonpanoa koskeviin tarkistuksiin 2, 5, 14 ja 35, neuvoston yhteisessä kannassa säädetään, että työryhmässä on nyt oltava sekä rautatiealan että käyttäjien edustajia (3 artikla). Hallintoneuvoston kokoonpanoa muutettiin myös samalla tavalla, muun muassa lisäämällä yksi edustaja kustakin jäsenvaltiosta (26 artikla).

Neuvosto katsoo, että viraston edustajien tarkistuskäyntejä jäsenvaltioihin koskeva 33 artikla vastaa pitkälti Euroopan parlamentin tarkistusta 37.

Yhteisen kannan 35 artiklassa, joka koskee viraston kielijärjestelyjä, säädetään nyt, että hallintoneuvosto päättää näistä järjestelyistä. Neuvosto katsoi kaikkia asiaan liittyviä seikkoja, kuten kustannustehokkuutta, punnittuaan, että tämä elin on paras tekemään kyseisen päätöksen. Näin ollen neuvosto ei voinut hyväksyä tarkistusta 38, koska se katsoi myös uusien jäsenmaiden liittymisen 1.5.2004 alkaen huomioon ottaen, että tarkistuksesta olisi liian suurta haittaa viraston toiminnalle ja että se oli vastoin yhteisön talousarviolle asetettuja budjettirajoituksia yleensä.

d) *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta*

Osana neuvoston yhteistä kantaa koskevaa yleistä yhteisymmärrystä markkinoille pääsyn laajuus ja aikataulu olivat luonnollisesti neuvostossa saavutetun yleisen poliittisen kompromissin tärkeitä osatekijöitä. Siksi neuvosto ei voinut hyväksyä tarkistuksia 2 ja 4, joiden tarkoituksena oli laajentaa huomattavasti direktiivin soveltamisalaa ottamalla mukaan rautateitse tapahtuva matkustajaliikenne.

Neuvoston yhteisessä kannassa olevista markkinoille pääsyä koskevista säännöksistä voidaan tehdä seuraava yhteenveto:

- rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin ehdoin viimeistään 1. tammikuuta 2006 oikeus käyttää koko rautatieverkkoa kansainvälisen tavaraliikennepalvelujen suorittamiseen.
- rautatieyrityksille on lisäksi viimeistään 1. tammikuuta 2008 myönnettävä yhtäläisin ehdoin oikeus käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria kaikenlaisten rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorittamiseen.

Tämän lisäksi komissio toimittaa 1. tammikuuta 2007 mennessä kertomuksen markkinoille pääsyä koskevan direktiivin täytäntöönpanosta. Todettakoon myös, että komissio on esittänyt tästä lausuman, jonka mukaan se antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle vuoden 2003 loppuun mennessä ehdotuksen eurooppalaisen veturinkuljettaja-ajokortin käyttöönottamisesta.

Edellä mainituissa markkinoille pääsyä sekä voimaantuloa koskevissa säännöksissä neuvosto on selvyyden vuoksi viitannut erityisiin päivämääriin eikä päivämääriin, jotka olisivat riippuneet direktiiviin julkaisemispäivästä virallisessa lehdessä, kuten alunperin oli ehdotettu. Näin ollen se on hyväksynyt tarkistuksen 11. Neuvosto katsoo tämän sanamuodon olevan selvä signaali kaikille asianosaisille. Edelleen neuvosto on hyväksynyt sisällöltään tarkistukset 1, 5, 7 ja 9, joiden tarkoituksena on säilyttää viittaus Euroopan laajuiseen rautateiden tavaraliikenneverkkoon (TERFN). Itse asiassa tarkistukset 7 ja 9 hyväksyttiin kirjaimellisesti, muut tarkistukset taas otettiin pitkälti huomioon (ks. 1 artiklan 2 kohta).
