

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0143/2005

26.5.2005

*****I**

RAPORT

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta

(KOM(2004)0139 – C6-0001/2004 – 2004/0047(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Georg Jarzembowski

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud häälte enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud häälte enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud häälte enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete häälteenamus, v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ning ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud häälte enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud häälte enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud häälte enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele abiks lõpliku teksti ettevalmistamisel ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või puudused antud tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT..5	
BEGRÜNDUNG.....	13
VÄHEMUSE ARVAMUS	17
MENETLUS	18

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (KOM(2004)0139 – C6-0001/2004 – 2004/0047(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (KOM(2004)0139)¹;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2 ja artiklit 71, mille kohaselt komisjon esitas Euroopa Parlamendile ettepaneku (C6-0001/2004);
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 51;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A6-0143/2005),
1. kiidab komisjoni ettepaneku muudetud kujul heaks;
 2. palub komisjonil saata antud küsimus uuesti Euroopa Parlamenti, kui ta kavatses ettepanekut oluliselt muuta või seda teise tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Muudatusettepanek 1

Õigusloomega seotud resolutsiooni projekt, lõige 1 a (uus)

- 1 a. on arvamusel, et transpordi- ja turismikomisjoni soovitus kohaselt tuleks kõnealust õigusakti ettepanekut ja "kolmanda raudteelaste õigusaktide paketi" teisi osi käsitlev raporti projekt panna täiskogul hääletusele alles siis, kui on tagatud, et nõukogu hakkab tegelema kõigi nelja ettepanekuga ja on lisaks nõus esitama ühise seisukoha avalike teenuste kohustusi käsitleva määruse nr 1191/69 muutmiseks (Erik Meijeri raport, 10.10.2001, A5-0364/2001), võttes arvesse komisjoni muudetud ettepanekut, mis peaks esitatama 2005. aasta kevadel;***

¹ ELTs seni avaldamata.

Muudatusettepanek 2

PÕHJENDUS 5

(5) **Rahvusvahelise** reisijateveo turu avamine ei oleks võimalik ilma üksikasjalike infrastruktuurile juurdepääsu reguleerivate säteteta, märkimisväärsete edusammudeta koostalitlusvõime valdkonnas ning raudteeliikluse ohutust tagava kindla raamistikuta riiklikul ja Euroopa tasandil. Kõik nimetatud eeldused on nüüdseks loodud seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/12/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/13/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ (raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta) ning **raudteeliikluse ohutust käsitleva** direktiivi 2004/.../EÜ ülevõtmisega. Käesolevat uut institutsionaalset raamistikku peab toetama **rahvusvahelise** reisijateveo **туру** avamise jaoks kavandatud tähtajaks väljakujundatud ja konsolideeritud praktika. **Kavandatav tähtaeg on seetõttu 2010. aasta.**

(5) Reisijateveo *teenuste* turu avamine ei oleks võimalik ilma üksikasjalike infrastruktuurile juurdepääsu reguleerivate säteteta, märkimisväärsete edusammudeta koostalitlusvõime valdkonnas ning raudteeliikluse ohutust tagava kindla raamistikuta riiklikul ja Euroopa tasandil. Kõik nimetatud eeldused on nüüdseks loodud seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/12/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/13/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ (raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta) ning **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta** direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse **raudteede ohutuse kohta (millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta)**¹ ülevõtmisega. Käesolevat uut institutsionaalset raamistikku peab toetama reisijateveo *teenuste võrkude* avamise jaoks kavandatud tähtajaks väljakujundatud ja konsolideeritud praktika. **Kuna kõnealused Euroopa raamõigusaktid tuleb hiljemalt 2006. aastal liikmesriikide õigusesse üle**

võtta, tuleks avada rahvusvahelise reisijateveo võrgud 2008. aastaks ja kõikide teiste reisijateveo liikide võrgud 2012. aastaks.

¹ *ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.*

Muudatusettepanek 3
PÕHJENDUS 5 A

(5 a) Liikmesriikidel on võimalus anda juurdepääsuõigused raudtee-ettevõtjatele ja rahvusvahelistele kontsernidele siseriiklike ja rahvusvaheliste reisijateveo teenuste osas varem. Selliste õiguste kasutamine võib piirduda nende raudtee-ettevõtjatega ning nende otsese ja kaudse kontrolli all olevate tütarettevõtjatega, kellel on litsents liikmesriikides, kus juurdepääsu osas raudteeinfrastruktuurile kehtivad sarnased tingimused.

Begründung

Es ist notwendig, übergangsweise Gegenseitigkeitsklauseln einzuführen, denn einige Mitgliedstaaten weisen eine Regelung völliger Liberalisierung auf, und dies ruft Asymmetrien im Markt hervor und verzerrt den Wettbewerb.

Muudatusettepanek 4PÕHJENDUS 7

(7) Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta näeb ette võimaluse, et liikmesriigid ja kohalikud omavalitsused võivad sõlmida avaliku teenindamise lepinguid. Need lepingud võivad sisaldada teatud teenuste osutamise ainuõigusi. Seetõttu on vajalik tagada, et käesoleva määruse sätted oleksid kooskõlas *rahvusvahelise* reisijateveo konkurentsile avamise põhimõttega. **21. veebruaril 2002** esitas komisjon *muudetud* ettepaneku Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse vastuvõtmiseks, mis käsitleb liikmesriikide meetmeid seoses avaliku teenuse nõuete ja avaliku teenindamise lepingute sõlmimisega reisijateveo valdkonnas raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis ning mis asendab määrust 1191/69. See ettepanek näeb eelkõige ette, et avaliku teenindamise lepingute sõlmimise osas rakendatakse reguleeritud konkurentsi põhimõtet.

(7) Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta näeb ette võimaluse, et liikmesriigid ja kohalikud omavalitsused võivad sõlmida avaliku teenindamise lepinguid. Need lepingud võivad sisaldada teatud teenuste osutamise ainuõigusi. Seetõttu on vajalik tagada, et käesoleva määruse sätted oleksid kooskõlas reisijateveo *teenuste* konkurentsile avamise põhimõttega. **26. juulil 2000** esitas komisjon ettepaneku Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse vastuvõtmiseks, mis käsitleb liikmesriikide meetmeid seoses avaliku teenuse nõuete ja avaliku teenindamise lepingute sõlmimisega reisijateveo valdkonnas raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis¹ ning mis asendab määrust 1191/69. See ettepanek näeb eelkõige ette, et avaliku teenindamise lepingute sõlmimise osas rakendatakse reguleeritud konkurentsi põhimõtet. ***Euroopa Parlament võttis selles küsimuses seisukoha vastu juba 14. novembril 2001 toimunud esimesel lugemisel. Nõukogu ei ole siiani ühist seisukohta vastu võtnud, mistõttu ei ole olnud võimalik õigusloomemenetlust jätkata.***

¹ KOM(2000)0007, 26.7.2000, EÜT C 365 E, 19.12.2000, lk 169.

Begründung

Es gilt festzuhalten, dass das Europäische Parlament bereits vor drei Jahren zu dem Kommissionsvorschlag Stellung genommen hat und dass anscheinend der Rat eine Revision der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht für dringend erforderlich hält. Siehe ferner die Einzelbegründung zu Änderungsantrag 7

Muudatusettepanek 5
PÕHJENDUS 7 A (uus)

(7 a) Spetsiaalsete infrastruktuuride, näiteks kiirliinide loomiseks vajavad raudtee-ettevõtjad plaanimis- ja õiguskindlust, mis vastab mahukate ja pikaajaliste investeeringute tähtsusele. Seetõttu peaks neil olema võimalik sõlmida reeglina 10-aastse kestusega raamkokkuleppeid. Selleks tuleb direktiivi 2001/14/EÜ vastavalt muuta.

Begründung

Auch als Ausgleich für den neuen Wettbewerb durch die Öffnung der Netze ebenfalls für den Personenverkehr sollten den Eisenbahnunternehmen verbesserte Modalitäten eingeräumt werden, ihrerseits die Nutzung der Netze wirkungsvoller gerade für Hochgeschwindigkeitsverbindungen zu gestalten.

Muudatusettepanek 6
PÕHJENDUS 8

(8) Käesoleva direktiivi kohaldamisele tuleb anda hinnang komisjoni *raporti* põhjal, mille viimane peab esitama kaks aastat pärast *rahvusvahelise* reisijateveo turu avamist.

(8) Käesoleva direktiivi kohaldamisele tuleb anda hinnang komisjoni **kahe** aruande põhjal, mille viimane peab esitama **vastavalt** kaks aastat pärast *rahvusvaheliste ja siseriiklike* reisijateveo *teenuste* turu avamist. **Aruanded sisaldavad komisjoni esimest hinnangut selle kohta, milline on esimese ja teise raudteelaste õigusaktide paketi mõju avalike teenuste kvaliteedistandarditele ning sotsiaalsetele standarditele tööhõive ja keskkonna valdkonnas. Esimene aruanne, mis sisaldab hinnangut siseriiklike reisijateveo teenuste võrkude avamisega seotud mõjule, esitatakse 31. detsembriks 2005.**

Muudatusettepanek 7
PÕHJENDUS 10

(10) Direktiivi 91/440/EMÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

(10) Direktiivi 91/440/EMÜ **ja direktiivi 2001/14/EÜ** tuleks seetõttu vastavalt muuta,

Begründung

Siehe die Änderungsanträge Nummer 5 und 13.

Muudatusettepanek 8
ARTIKLI 1 PUNKT 6

6. punktides 1, 3, 4 ja 5 eelnevalt osutatud **sätted** jõustuvad 1. jaanuaril **2010**;

6. punktides 1, 3, 4 ja 5 eelnevalt osutatud **muudatused** jõustuvad 1. jaanuaril **2008**;

Muudatusettepanek 9 ARTIKLI 1 PUNKT 7 Artikli 10 lõige 3 a (direktiiv 91/440/EMÜ)

3 a. Artikli 2 reguleerimisalasse kuuluvatele raudtee-ettevõtjatele antakse **hiljemalt 1. jaanuariks 2010 kõikides liikmesriikides õigus juurdepääsuks** infrastruktuurile, **et neil oleks võimalik osutada rahvusvahelist reisijateveo teenust**. Rahvusvahelise reisijateveo teenuse osutamisel on raudtee-ettevõtjatel õigus võtta reisijaid peale **igast rahvusvahelisel marsruudil asuvas jaamast** ja lasta neil väljuda **teises jaamas, kaasa arvatud samas liikmesriigis asuvates jaamades**.

3 a. Artikli 2 reguleerimisalasse kuuluvatele raudtee-ettevõtjatele antakse **rahvusvahelise reisijateveo teenuste osutamiseks 1. jaanuariks 2008 ja kõikide teiste reisijateveo teenuste liikide osutamiseks hiljemalt 1. jaanuariks 2012 asjakohastel tingimustel juurdepääs** infrastruktuurile. Rahvusvahelise reisijateveo teenuse osutamisel on raudtee-ettevõtjatel õigus võtta reisijaid peale ja lasta neil väljuda **igas lähte- ja sihtkoha vahel asuvas raudteejaamas**.

Muudatusettepanek 10
ARTIKLI 1 PUNKT 7 Artikli 10 lõige 3 b (direktiiv 91/440/EMÜ)

3 b. Liikmesriigid võivad piirata lõikes 3 a määratletud juurdepääsuõigust teenuste osas **sellise lähte- ja sihtkoha vahel**, mis on hõlmatud kehtivatele ühenduse õigusaktidele vastava avaliku teenindamise lepinguga. **Niisugune piirang ei tohi piirata** õigust võtta peale reisijaid **igast jaamast, mis asub rahvusvahelise liini marsruudil** ja lasta neil väljuda **teises jaamas, kaasa arvatud samas liikmesriigis asuvates jaamades, välja arvatud juhul, kui see on vältimatult vajalik avaliku teenindamise lepingus määratletud teenuse majandusliku tasakaalu säilitamiseks ja kui see on heaks kiidetud direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud reguleeriva organi poolt**.

3 b. Liikmesriigid võivad piirata lõikes 3 a määratletud juurdepääsuõigust teenuste osas, mis on hõlmatud kehtivatele ühenduse õigusaktidele vastava avaliku teenindamise lepinguga. **Niisugust piirangut, sealhulgas sellist, mis piirab** õigust võtta peale reisijaid ja lasta neil väljuda **igas jaamas, võib rakendada ainult objektiivse majandusliku analüüsi alusel direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 nimetatud asjakohane reguleeriv organ või kokkuleppel asjakohased reguleerivad organid juhul, kui vastasel korral kaotaks avalik teenus oma elujõulisuse**.

Muudatusettepanek 11
ARTIKLI 1 PUNKT 7 Artikli 10 lõige 3 c (uus) (direktiiv 91/440/EMÜ)

3 c a. Liikmesriikidel on võimalus anda juurdepääsuõigused raudtee-ettevõtjatele ja rahvusvahelistele kontsernidele siseriiklike ja rahvusvaheliste reisijateveo teenuste osas varem. Selliste õiguste kasutamine võib ajutiselt piirduda nende raudtee-ettevõtjatega ning nende otsese ja kaudse kontrolli all olevate tütarettevõtjatega, kellel on litsents liikmesriikides, kus juurdepääsu osas raudteeinfrastruktuurile kehtivad sarnased tingimused.

Muudatusettepanek 12

ARTIKLI 1 PUNKT 8 Artikkel 14 (direktiiv 91/440/EMÜ)

Hiljemalt 31. detsembriks **2012** esitab komisjon parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele, regioonide komiteele ja nõukogule **aruande artikli 10 lõigete 3 a ja 3 b** sätete rakendamise kohta.

Hiljemalt **vastavalt** 31. detsembriks **2009 ja 31. detsembriks 2013** esitab komisjon parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele, regioonide komiteele ja nõukogule **kaks aruannet** sätete rakendamise kohta, **millest esimene käsitleb rahvusvahelise reisijateveo teenuseid ja teine kõiki teisi reisijateveo liike, sealhulgas sisaldavad mõlemad aruanded hinnangut rongiliinide eraldamisele ning avaliku teenindamise lepingute mõjule.**

Muudatusettepanek 13

ARTIKKEL 1 A (uus) Artikli 17 lõige 5 (direktiiv 2001/14/EÜ)

Artikkel 1 a

Direktiivi 2001/14/EÜ artikli 17 lõige 5 sõnastatakse järgmiselt:

"5. Raamkokkulepped sõlmitakse üldjuhul viieks aastaks ja neid on võimalik pikendada kokkuleppe kestuse võrra. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühema või pikema perioodiga. Iga viiest aastast pikemat perioodi tuleb põhjendada ärilepingute, eriotstarbeliste investeeringute või riskidega. Artiklis 24 osutatud eriotstarbelist infrastruktuuri kasutavate teenuste korral, mis nõuavad märkimisväärseid ja pikaajalisi investeeringuid, võib raamkokkuleppe sõlmida kümneks aastaks. Kümnest aastast

pikem kestus on võimalik ainult erandjuhtudel, eriti kui tegemist on ulatuslike, pikaajaliste investeeringutega eelkõige seoses lepinguliste kohustustega, sealhulgas mitmeaastase amortisatsioonikavaga."

BEGRÜNDUNG

1. Hintergrund

Im Weißbuch aus dem Jahr 2001 "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" analysiert die Kommission ausführlich die Situation des Schienenverkehrs in Europa. Sie legt den kontinuierlichen Vormarsch des Strassen- und des Luftverkehrs und die spiegelbildliche, beunruhigende Abnahme des Marktanteils der Eisenbahn dar. Zentrale Ziele des Weißbuchs sind daher, ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen, den Schienenverkehr über die Förderung des Wettbewerbs wiederzubeleben und einen echten Binnenmarkt für den Schienenverkehr zu schaffen.

In Verfolgung dieses Zieles legt die Kommission nun das sogenannte Dritte Eisenbahnpaket vor. Dieses Vorschlagsbündel baut auf dem in der letzten Legislaturperiode behandelten Zweiten Eisenbahnpaket auf und umfasst wiederum vier Rechtsakte. Gegenstand dieses Berichts ist der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, mit dem eine Öffnung des Markts für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste angestrebt wird.

2. Die Öffnung der Netze für den Eisenbahn-Personenverkehr

Die Frage einer diskriminierungsfreien Öffnung der nationalen Schienennetze auch für den Eisenbahn-Personenverkehr durch alle Eisenbahnunternehmen in der Union war bereits bei der Behandlung des Zweiten Eisenbahnpakets ein kontrovers diskutierter Punkt. Im Oktober 2003 hat das Europäische Parlament den Kommissionsvorschlag im Zweiten Eisenbahnpaket dahingehend abgeändert, dass die Netzöffnung auch für alle Personenverkehrsdienstleistungen im Eisenbahnverkehr - d.h. sowohl im Inland als auch grenzüberschreitender Art - zum 1. Januar 2008 gefordert wird. Die Kommission hat seinerzeit in ihrem Kommentar zu den Änderungsanträgen des Parlaments eine Öffnung des Personenverkehrs im Zuge des Zweiten Eisenbahnpakets abgelehnt. Sie führte aus, nach ihrer Auffassung müsse eine genaue Abstimmung mit den Rechtsvorschriften für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verträge erfolgen und verwies auf die bevorstehende Fertigstellung eines Vorschlages hierzu, was nun mit dem vorliegenden Text geschehen ist. Nachdem auch der Rat im Vermittlungsverfahren eine Netzöffnung für den Personenverkehr nicht akzeptierte, wurde ein Kompromiss zwischen Parlament und Rat in Form von Erwägungsgrund (4) gefunden, der in Richtlinie 2004/51/EG aufgenommen wurde:

"...Das Europäische Parlament nahm bereits im Oktober 2003 im gegenwärtigen Gesetzgebungsverfahren eine Änderung an, mit der die Marktöffnung für alle Personenverkehrsdienste bis 2008 bezweckt wird. Das Europäische Parlament und der Rat kamen überein, das dritte Maßnahmenbündel vorrangig zu prüfen. Hinsichtlich der Marktöffnung für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste muss der von der Kommission vorgeschlagene Zeitpunkt des Jahres 2010 als ein Ziel angesehen werden, das es allen Betreibern ermöglicht, sich angemessen vorzubereiten."

3. Der Kommissionsvorschlag

Die Kommission schlägt vor, den Eisenbahnunternehmen spätestens zum 1. Januar 2010 das Recht auf Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten zum Zweck der Durchführung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste einzuräumen.

In aller Regel werden in grenzüberschreitenden Zügen auch Fahrgäste innerhalb eines Mitgliedstaats befördert. Das Ausmaß dieser Kabotage variiert naturgemäß; häufig ist jedoch festzustellen, dass grenzüberschreitende Züge gerade zwischen Haltepunkten innerhalb eines Landes besonders gut besetzt sind. Selbstverständlich hat die Kabotage daher große Auswirkung auf die Kalkulation potenzieller Wettbewerber. Die Ausklammerung der Kabotage bei der angestrebten Marktöffnung würde die Rentabilität eines grenzüberschreitenden Dienstes gefährden und damit ein gravierendes Markteintrittshindernis darstellen. Aus diesem Grund sieht der Vorschlag vor, dass Eisenbahnunternehmen bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes auch das Recht haben, Fahrgäste zwischen Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat zu befördern.

In anderer Hinsicht dagegen macht die Kommission eine Einschränkung bei der Netzöffnung, und zwar in Hinblick auf mögliche konkurrierende Personenverkehrsdienstleistungen von gemeinwirtschaftlichem Interesse.

Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 können Unternehmen, deren Tätigkeit auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr beschränkt ist, Verpflichtungen aus gemeinwirtschaftlichem Interesse auferlegt werden. Damit sind Verpflichtungen angesprochen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang bzw. unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde. Die Auferlegung derartiger Verpflichtungen wird in der Regel durch öffentliche Zuwendungen ausgeglichen. Geregelt werden die Einzelheiten zur Erbringung solcher Verkehrsdienste in gemeinwirtschaftlichen Verträgen zwischen den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates und dem Verkehrsunternehmen.

Die Kommission legt dar, eine ausnahmslose Netzöffnung könne Probleme im Zusammenhang mit dem Bestehen derartiger gemeinwirtschaftlicher Verträge aufwerfen, indem den Mitgliedstaaten die Möglichkeit genommen werde, ausschließliche Rechte für die Nutzung von Eisenbahnstrecken im Rahmen eines gemeinwirtschaftlichen Vertrages zu vergeben. Ihr Lösungsvorschlag sieht nun vor, dass Mitgliedstaaten den Marktzutritt auf Strecken, die Gegenstand eines gemeinwirtschaftlichen Vertrags im Sinne des geltenden Gemeinschaftsrechts sind, einschränken können.

Schließlich verweist die Kommission auch auf die bereits vorliegenden Vorschläge (KOM (2000) 7) und (KOM (2002) 107) zur Revision der genannten Verordnung 1191/69. Kernelement dieser Vorschläge ist die Einführung eines neuen Systems für einen geregelten Wettbewerb im Öffentlichen Personenregionalverkehr und Personennahverkehr (ÖPNV). Das Europäische Parlament hat in Erster Lesung bereits am 14. November 2001 zu dem grundlegenden Kommissionsvorschlag Stellung genommen. Der Rat hat allerdings bisher immer noch keinen Gemeinsamen Standpunkt erlassen, so dass dies Gesetzgebungsverfahren nicht fortgeführt werden konnte. Daher findet als Gemeinschaftsrecht für die

gemeinwirtschaftlichen Regelungen des ÖPNV weiterhin die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Auslegung durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache Altmark Trans vom 24. Juli 2003 Anwendung¹.

4. Die Vorschläge des Berichterstatters und des Ausschusses

Der Berichterstatter nimmt die Auffassung des Europäischen Parlaments wieder auf, das bereits in seiner Zweiten Lesung zum Zweiten Eisenbahnpaket am 23. Oktober 2003 mit überwältigender Mehrheit die Öffnung der Schienennetze nicht nur für den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr, sondern auch für den innerstaatlichen Schienenpersonenverkehr zum 1. Januar 2008 gefordert hatte. Um den Beteiligten die Anpassung an die Netzöffnung zu erleichtern, schlägt der Ausschuss nunmehr ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor, und zwar die Öffnung der nationalen Schienennetze für die diskriminierungsfreie Nutzung durch alle Eisenbahnunternehmen in der Union für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienstleitungen zum 1. Januar 2008 und für alle weiteren Arten des Personenverkehrs zum 1. Januar 2012.

Mit diesem Vorschlag im Rahmen des Dritten Eisenbahnpakets wird die Öffnung der nationalen Schienennetze für alle Arten des Schienenverkehrs abschließend geregelt und insoweit endlich ein echter Europäischer Binnenmarkt auch im Eisenbahnsektor geschaffen. Denn mit dem Zweiten Eisenbahnpaket ist bereits der diskriminierungsfreie Zugang zu den nationalen Netzen für den grenzüberschreitenden Frachtverkehr zum 1. Januar 2006 und für alle weiteren Arten des Frachtverkehrs zum 1. Januar 2007 beschlossen worden.

Die vorgeschlagene Netzöffnung für den Personenverkehr ist sachlich dringend erforderlich, auch um die Zielsetzung des Weißbuchs zur Europäischen Verkehrspolitik zu unterstützen, durch eine Revitalisierung des Eisenbahnverkehrs wieder ein ausgewogenes Verhältnis unter den Verkehrsträgern bis zum Jahre 2010 zu erreichen.

Diese vorgeschlagene Netzöffnung für den Personenverkehr ist auch faktisch möglich, da die Umsetzung der grundlegenden Europäischen Rahmenrechtsakte in das nationale Recht spätestens im Jahre 2006 vollzogen sein muss :

- die Einrichtung der nationalen Regulierungsstellen bis zum 15. März 2003,
- die Bestimmungen zur Öffnung der Netze für Frachtdienste bis zum 31. Dezember 2005,
- die Bestimmungen zur Interoperabilität und zur Eisenbahnsicherheit bis zum 30. April 2006 und
- die Arbeitsaufnahme der Europäischen Eisenbahnagentur zum 1. Mai 2006.

Der Ausschuss unterstützt – in leicht geänderter Fassung – auch den Vorschlag der Kommission, im Rahmen der vorgesehenen Netzöffnung für den Personenschienenverkehr den Mitgliedstaaten zugleich das Recht einzuräumen, die Netzöffnung im Einzelfall zur Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit eines gemeinwirtschaftlichen schienengebundenen Dienstes einzuschränken. Auch wenn für den grenzüberschreitenden Personenverkehr Konfliktfälle zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdiensten auf den gleichen Schienenabschnitten in der Realität kaum vorkommen dürften (siehe beispielhaft den Personenverkehr auf der Strecke Brüssel – Paris),

¹ Urteil in der Rechtssache Altmark Trans vom 24. Juli 2003, Rs. C-280/00.

so ist die Möglichkeit einer Einschränkung der Netzöffnung gerade für den nationalen Personenverkehr durchaus angebracht, da in diesem Bereich Konfliktfälle mit dem Öffentlichen Personenregionalverkehr und -nahverkehr denkbar sind.

Um den Eisenbahnunternehmen im Zuge der Netzöffnung die Einrichtung spezialisierter Infrastrukturen wie neuer Hochgeschwindigkeitsverbindungen zu erleichtern, schlägt der Ausschuss zusätzlich vor, mittels eines neuen Artikels 1 a die Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn u.a. dahingehend zu ändern, dass für derartige Personenverkehrsdienste künftig Rahmenverträge mit einer Laufzeit von in der Regel zehn Jahren abgeschlossen werden können. Denn die Eisenbahnunternehmen bedürfen für die Einrichtung spezialisierter Infrastrukturen wirtschaftlich zumindest einer entsprechend langen Planungs- und Rechtssicherheit für derartig langfristige Investitionen.

Abschließend erinnert der Berichterstatter den Rat an die gemeinsame Übereinkunft im Rahmen des Vermittlungsverfahrens zum Zweiten Eisenbahnpaket, das Dritte Eisenbahnpaket vorrangig zu prüfen. Der Rat würde gegen Geist und Buchstaben des vierten Erwägungsgrundes der Richtlinie 2004/51/EG eklatant verstoßen, würde er sich weigern, zügig Gemeinsame Standpunkte zu allen vier Rechtsakten des Dritten Eisenbahnpakets zu beraten und gemeinsam zu beschließen. Darüber hinaus ist der Ausschuss auf Vorschlag des Berichterstatters der festen Auffassung, dass gleichzeitig das Gesetzgebungsverfahren zur Revision der Verordnung 1191/69 über den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr durch die Verabschiedung eines Gemeinsamen Standpunkts fortgesetzt werden muss.

VÄHEMUSE ARVAMUS

vastavalt kodukorra artikli 48 lõikele 3

Esitajad: Helmuth Markov, Erik Meijer, Jaromír Kohlíček, Pedro Guerreiro

Sooviksime tuua välja põhjused, mis ajendasid meid hääletama transpordikomisjoni poolt heaks kiidetud ettepaneku vastu.

Me ei saa aktsepteerida, et Euroopa Komisjon teeb juba ettepaneku kolmanda paketi kohta, mille eesmärk on kiirendada reisijateveo liberaliseerimist, kuigi hääletati alles teise paketi üle.

Samuti ei saa me toetada parlamendikomisjoni ettepanekuid, millega soovitakse minna veelgi kaugemale ja tehakse ettepanek raudteetranspordi täielikuks liberaliseerimiseks lähimas tulevikus.

Nende ettepanekute esitamisel ei ole arvestatud eelnevate meetmete mõju sotsiaalses ja keskkonna valdkonnas ega seoses tasakaalu taastamisega teiste transpordiliikide suhtes. Ettepanekud on esitatud hindamata, õppimata hukatuslikest kogemustest erinevates riikides, kus liberaliseerimine on juba toimunud, analüüsivõime tõsiselt ja mitmekülgset võimalust, kuidas edendada raudtee arengut Euroopas.

Need ettepanekud ei põhine millelgi muul kui *a priori* ideoloogial, mis muudab ultraliberalismi absoluutseks ja üldkehtivaks reegliks.

Selle asemel nõuame, et Euroopa annaks vajalikku abi sellele Euroopa säästvaks arengu, territoriaalse ühtekuuluvuse ja majandusliku arengu seisukohalt hädavajalikule transpordiliigile. Selliseid meetmeid tuleks meie arvates kaaluda ja esitada koostöös kõikide kõnealuse sektori osalejatega.

MENETLUS

Pealkiri	Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta
Viited	KOM(2004)0139 – C6-0001/2004 – 2004/0047(COD)
Õiguslik alus	art 251 lg 2 ja art 71 (EÜ)
Menetlusalus	art 51
EP-le esitamise kuupäev	4.3.2004
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 15.9.2004
Nõuandev komisjon / Nõuandvad komisjonid istungil teada andmise kuupäev	IMCO 15.9.2004
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	IMCO 31.8.2004
Tõhustatud koostöö istungil teada andmise kuupäev	
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Georg Jarzembowski 28.7.2004
Aseraportöör(id)	
Lihtsustatud menetlus otsuse kuupäev	
Õigusliku aluse vaidlustamine JURI arvamuse kuupäev	
Rahaeraldise määra muutmine BUDG arvamuse kuupäev	
Konsulteerimine Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega istungil otsuse tegemise kuupäev	
Konsulteerimine regioonide komiteega istungil otsuse tegemise kuupäev	
Arutamine komisjonis	6.10.2004 23.11.2004 19.1.2005
Vastuvõtmise kuupäev	19.4.2005
Lõpphääletuse tulemused	poolt: 34 vastu: 8 erapooletuid: 2
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Said El Khadraoui, Robert Evans, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggle, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zile
Lõpphääletuse ajal kohal olnud	Fausto Correia, Den Dover, Willem Schuth

asendusliikmed	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 178 lg 2)	Mieczysław Edmund Janowski
Esitamise kuupäev – A[5]	26.5.2005 A6-0143/2005
Märkused	