

Byen Perugia deltager som en af de seks kontraherende parter i det godkendte APPEEL-projekt. Kontraktens nummer bliver 4.1031/Z/02-025. Det samlede budget er på 484 406 EUR og den samlede fællesskabsstøtte på 242 203 EUR. Byen Perugia skal selv afholde et beløb på 42 000 EUR, og fællesskabsstøtten til Perugia andrager 21 000 EUR. Kontrakten er under forberedelse.

(2003/C 268 E/192)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0975/03**

**af Erik Meijer (GUE/NGL) til Kommissionen**

(26. marts 2003)

Om: Følgerne af privatisering for gennemførelsen af det omfattende europæiske reservationssystem for togrejsende og europæiske togpas

1. Har Kommissionen kendskab til, at det fungerende reservationssystem i Europa for togrejser til, via og inden for andre stater bringes i fare som følge af, at der opstår særlige privatiserede jernbaneselskaber, således at der, selv om pladsreservation fortsat er obligatorisk, ikke længere kan foretages den sædvanlige pladsreservation af rejsende i transit fra udlandet? Vil dette ændre sig i 2004 ved indførelsen af en teknisk specificering vedrørende interoperabilitet (TSI) inden for passagertematik?

2. Hvad er forklaringen på, at personalet i billetlugerne på jernbanestationer siden de nye køreplaners ikrafttræden den 15. december 2002 kan søge efter sådanne tog i deres computere, men at de til deres overraskelse ikke kan foretage pladsreservations og ikke selv kan oplyse, hvorvidt pladsreservations kan sælges separat uden billet, og om de regionale togpas, som f.eks. Eurodomino, Interrail, Scanrail eller Railplus, er gyldige på sådanne strækninger, således at de rejsende dog må købe billetter til fuld pris uden ret til annullering?

3. Er reservation af siddepladser, liggepladser eller sovevognspladser fra udlandet nu fortsat kun mulig, hvis de pågældende jernbaneselskaber har indgået en særlig kontrakt med hinanden? I hvilke tilfælde er der ikke blevet indgået sådanne kontrakter og hvorfor? Hvor mange private selskaber er som følge heraf nu ikke længere med i det europæiske reservationssystem?

4. Finder Kommissionen det acceptabelt, at det svenske jernbaneselskab, som fra januar 2000 indtil overdragelsen til Connex i juli 2003 driver den 1 543 km lange grænseoverskridende togforbindelse med nattog mellem den svenske hovedstad Stockholm og den norske havn Narvik, giver rejsende fra andre medlemsstater mulighed for at vælge mellem forudbetaling med tilsendelse af billetter med post og afhentning ved en speciel billetluge i Sverige, hvorved det gøres praktisk talt umuligt for transitrejsende, der har travlt, at foretage en reservation?

5. Agter Kommissionen i mellemtiden at ændre forordning (EØF) nr. 2299/89<sup>(1)</sup> om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer især for at sikre, at det omfattende europæiske reservationssystem bevares, og at der fortsat vil kunne sælges fuldt ud gyldige togbilletter i udlandet selv efter den eventuelle opsplitning af nationale jernbaneselskaber?

<sup>(1)</sup> EFT L 220 af 29.7.1989, s. 1.

**Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio**

(15. maj 2003)

Kommissionen er enig i, at informations- og reservationssystemerne til jernbanepassagertransporten kan blive bedre og mere integrerede. I øjeblikket sker der en opdeling i flere systemer, som ikke er integrerede. Kommissionen mener ikke, det kan være i passagerernes interesse, hvilket den gjorde opmærksom på ved den høring om jernbanepassagerers rettigheder, den arrangerede den 15. november 2002<sup>(1)</sup>.

De enkelte jernbaneselskaber kan frit oprette reservationssystemer til sidde-, ligge- og sovevogne ifølge artikel 5 i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>(2)</sup>. Her hedder det, at jernbaneselskaber skal forvaltes efter de principper, der gælder for kommercielle handelsvirksomheder.

Kommissionen har ikke fået meddelelse om de ændringer, der er sket efter de nye køreplaners ikrafttræden den 15. december 2002, eller ændringerne i reservationssystemerne til togene mellem Stockholm og Narvik. Men intet tyder på, at EU-lovgivningen er blevet overtrådt i nogen af tilfældene.

Kommissionen er bekendt med Den Internationale Jernbaneunions forsøg på at integrere jernbanepassagerinformationen og i sidste instans billet-/reservationssystemet på EU-plan (nationalt). Disse projekter kaldes henholdsvis Merits og Prifis og bør være gennemført i løbet af de næste tre til fire år. På nuværende tidspunkt samarbejder mere end 30 jernbaneselskaber om disse projekter. Samtidig arbejder Den Europæiske Jernbanesammenslutning på at udforme og gennemføre et charter om passagerservice, som skal indeholde en klar forpligtelse over for passagererne til at tilvejebringe rejseinformation.

Projekterne er i overensstemmelse med Kommissionens arbejde. Inden for operabilitetsrammerne vil der blive udarbejdet en teknisk specifikation om interoperabilitet (TSI) vedrørende passagertelematik. De i den sammenhæng etablerede standarder har til formål at lette informationsudvekslingen. En sådan teknisk specifikation forventes færdiggjort i 2006. Parallelt hermed arbejder Kommissionen på et forslag om jernbanepassagerers rettigheder, som også kan omhandle eventuelle grundlæggende regler for integration af informations- og billetsystemer. For indeværende gælder Rådets forordning (EØF) nr. 2299/89 af 24. juli 1989 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer først og fremmest flyreservations-systemer. Den dækker kun jernbaneselskabernes reservationer, i den udstrækning disse er integreret i luftfartsselskabernes edb-reservationssystemer. Der er gennemført tilbunds gående høringer med interessenterne med henblik på at revidere denne forordning. De har bl.a. vist, at når der er etableret en fælles standard på grundlag af erfaringerne med den tekniske specifikation om interoperabilitet, vil jernbaneselskabernes systemer sandsynligvis i høj grad blive integreret i de edb-reservationssystemer, som ofte anvendes inden for luftfarten. Det kan kræve en yderligere revision af den nævnte forordning i 2006.

<sup>(1)</sup> Se også referatet på netstedet <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/doc/pv15nov2002-en.pdf>.

<sup>(2)</sup> EFT L 237 af 24.8.1991.

(2003/C 268 E/193)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL P-0976/03**

**af José Ribeiro e Castro (UEN) til Kommissionen**

(20. marts 2003)

*Om: Struktur- og samhørighedsfondene i Portugal*

I et interview med *Diário Económico*, som udkom den 3. marts i år, svarede kommissær Günter Verheugen, adspurgt om fremtidige struktur- og samhørighedsaktioner i Portugal i anledning af udvidelsen af Den Europæiske Union og stigningen i Portugals BNP, sammenlignet med EU-gennemsnittet – som ligger ud over loftet på 75 % – at Kommissionen havde gjort det klart, at den statistiske effekt af udvidelsen, som vil bevirke, at lande som Portugal bliver rige på papiret, men ikke i virkeligheden, ikke bør få som konsekvens, at samhørighedspolitikken ophører. Lidt senere udtaler han, at hvis der viser sig vellykkede programmer, som kan hjælpe Portugal til at forberede sig, skabe mere vækst, flere job og flere muligheder for folk, så er det i EU's egen interesse at fortsætte disse programmer.

Endvidere sluttede han af med at forsikre, at Kommissionen vil foreslå, at størrelsen af støtten til Portugal i den kommende finanspakke bliver mere eller mindre den samme som nu.