

Η πόλη της Ρεγυγία συμμετέχει ως ένα από τα έξι — συνολικά — αντισυμβαλλόμενα μέρη στην επιτυχώς αξιολογηθείσα πρόταση APPEEL. Ο αριθμός συμβάσεως θα είναι 4.1031/Z/02-025. Ο συνολικός προϋπολογισμός για τη σύμβαση ανέρχεται σε 484 406 ευρώ και η συνολική κοινοτική στήριξη σε 242 203 ευρώ. Το μερίδιο της πόλης της Ρεγυγία στον προϋπολογισμό ανέρχεται σε 42 000 ευρώ και η κοινοτική στήριξη για την πόλη της Ρεγυγία σε 21 000 ευρώ. Η σύμβαση καταρτίζεται.

(2003/C 268 E/192)

### ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-0975/03

υποβολή: Erik Meijer (GUE/NGL) προς την Επιτροπή

(26 Μαρτίου 2003)

Θέμα: Συνέπειες των ιδιωτικοποιήσεων για τη διατήρηση του ευρωπαϊκού συστήματος κρατήσεων θέσεων για ταξίδια με τρένο και ευρωπαϊκά εισιτήρια ορισμένης χρονικής ισχύος

1. Γνωρίζει η Επιτροπή ότι το σύστημα κρατήσεων θέσεων που λειτουργεί στην Ευρώπη για ταξίδια με τρένο προς άλλα κράτη, σε ένα κράτος καθώς και μέσω άλλων, προσβάλλεται λόγω της δημιουργίας ξεχωριστών, ιδιωτικοποιημένων σιδηροδρομικών γραμμών, όπου, ακόμη και με την ύπαρξη υποχρεωτικής κράτησης, περαστικοί ταξιδιώτες από το εξωτερικό δεν μπορούν να κάνουν κράτηση με τον συνηθισμένο τρόπο; Θα αλλάξει αυτή η κατάσταση το 2004, λόγω της εφαρμογής μιας τεχνικής προδιαγραφής διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για τις τηλεματικές εφαρμογές που αφορούν τους επιβάτες;

2. Πώς εξηγείται το γεγονός ότι οι υπάλληλοι στις θυρίδες των σιδηροδρομικών σταθμών, από τις 15.12.2002 οπότε άρχισαν να εφαρμόζονται τα νέα δρομολόγια, μπορούν μεν να βρουν αυτά τα δρομολόγια στον υπολογιστή τους, αλλά προς έκπληξή τους, δεν μπορούν να προπωλήσουν εισιτήρια για αυτά ούτε να ενημερώσουν τους ενδιαφερόμενους για το εάν μπορούν να γίνουν κρατήσεις χωριστά από τα εισιτήρια και εάν περιφερειακά εισιτήρια ορισμένης χρονικής ισχύος όπως το Eurodomino, Interrail, Scanrail ή Railplus ισχύουν σε τέτοιες γραμμές, με αποτέλεσμα ο επιβάτης να υποχρεούται να αγοράσει εισιτήρια με την πλήρη τιμή χωρίς δικαίωμα ακύρωσης;

3. Κρατήσεις για θέσεις, θέσεις-κρεβάτι κλινάμαξας και καμπίνες από το εξωτερικό γίνονται μόνο εάν και εφόσον, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές γραμμές έχουν συνάψει χωριστή σύμβαση; Σε ποιες περιπτώσεις δεν υπάρχουν τέτοιες συμβάσεις και γιατί; Πόσες ιδιωτικές εταιρίες βρίσκονται τώρα για αυτό το λόγο εκτός του ευρωπαϊκού συστήματος κρατήσεων θέσεων;

4. Κρίνει η Επιτροπή αποδεκτό το γεγονός ότι η σουηδική Tågkompaniet, η οποία από τον Ιανουάριο του 2000 μέχρι τη μεταβίβαση στην Connex τον Ιούλιο 2003, εκμεταλλεύεται τη διασυνοριακή γραμμή μήκους 1 543 χλμ. με νυχτερινά δρομολόγια που συνδέουν τη Στοκχόλμη με το νορβηγικό λιμάνι Narvik, υποχρεώνει τους επιβάτες από άλλα κράτη να διαλέξουν μεταξύ προπληρωμής με ταχυδρομική αποστολή του εισιτηρίου ή παραλαβής από δική της θυρίδας στη Σουηδία, με αποτέλεσμα οι κρατήσεις να γίνονται σχεδόν αδύνατες για τον βιαστικό περαστικό ταξιδιώτη;

5. Μπορεί να αναφέρει η Επιτροπή εάν προτίθεται, αφενός να αναθεωρήσει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89<sup>(1)</sup> για τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων, αφετέρου δε να διατηρήσει το ευρωπαϊκό σύστημα κρατήσεων θέσεων και την πώληση εισιτηρίων από το εξωτερικό ακόμη και μετά την ενδεχόμενη διαίρεση των εθνικών σιδηροδρομικών γραμμών;

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 220 της 29.7.1989, σελ. 1.

### Απάντηση της κυρίας de Palacio εξ ονόματος της Επιτροπής

(15 Μαΐου 2003)

Η Επιτροπή συμφωνεί με την άποψη ότι τα συστήματα ενημέρωσης και κράτησης θέσεων για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών επιδέχονται βελτίωση και πληρέστερη ενοποίηση. Αυτό τον καιρό παρατηρείται πολυδιάσπαση σε ασύνδετα μεταξύ τους συστήματα. Η Επιτροπή πιστεύει ότι αυτό δεν είναι προς όφελος των επιβατών, άποψη που εκφράστηκε και κατά την ακροαματική διαδικασία που διοργάνωσε η Επιτροπή σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών στις 15 Νοεμβρίου 2002<sup>(1)</sup>.

Οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων είναι ελεύθερες να εκπονούν συστήματα κράτησης θέσεων και κλιών σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>(1)</sup>, όπου (εννοείται στο άρθρο 5) προβλέπεται ότι η διαχείριση αυτών των επιχειρήσεων πρέπει να γίνεται με βάση τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες.

Η Επιτροπή δεν έχει ενημερωθεί σχετικά με τις μεταβολές που σημειώθηκαν μετά την αλλαγή του πίνακα δρομολογίων στις 15 Δεκεμβρίου 2002 ούτε σχετικά με τις αλλαγές στα συστήματα κράτησης θέσεων στα τρένα μεταξύ Στοκχόλμης και Narvik. Με βάση τις υπάρχουσες πληροφορίες, δεν στοιχειοθετείται παραβίαση του κοινοτικού δικαίου στις συγκεκριμένες αυτές περιπτώσεις.

Η Επιτροπή είναι ενήμερη σχετικά με τις πρωτοβουλίες που λαμβάνονται σήμερα από τη Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων ώστε να ενοποιηθούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι πληροφορίες που αφορούν τους επιβάτες σιδηροδρόμων σε εθνικό επίπεδο και τελικώς τα συστήματα έκδοσης/κράτησης εισιτηρίων. Τα έργα αυτά ονομάζονται αντιστοίχως Merits και Prifis και θα πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή μέσα στην επόμενη τριετία ή τετραετία. Στα έργα αυτά συνεργάζονται σήμερα περισσότερες από 30 ευρωπαϊκές επιχειρήσεις σιδηροδρόμων. Παράλληλα, η ομοσπονδία των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων εργάζεται για την καθιέρωση και εφαρμογή ενός χάρτη εξυπηρέτησης επιβατών ο οποίος θα προβλέπει σαφείς δεσμεύσεις απέναντι στους επιβάτες σχετικά με την ταξιδιωτική τους ενημέρωση.

Οι πρόσφατες πρωτοβουλίες του κλάδου συμβαδίζουν με τις εργασίες της Επιτροπής. Στο πλαίσιο της διαλειτουργικότητας, μια τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας θα αναπτυχθεί για τις ανάγκες της τηλεματικής επιβατών, η οποία θα διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μέσω της καθιέρωσης σχετικών προτύπων. Μια τεχνική περιγραφή διαλειτουργικότητας αναμένεται για το 2006. Παράλληλα, η Επιτροπή εργάζεται με αντικείμενο μια πρόταση που θα αφορά τα δικαιώματα των επιβατών των σιδηροδρόμων, η οποία θα καλύπτει ενδεχομένως και βασικούς κανόνες για την ολοκλήρωση των συστημάτων ενημέρωσης και έκδοσης εισιτηρίων. Σήμερα, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1989 σχετικά με τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων αφορά πρώτα και κύρια τα συστήματα κράτησης θέσεων για τις αεροπορικές μεταφορές. Η κράτηση θέσεων στους σιδηροδρόμους καλύπτεται μόνο στον βαθμό που έχουν ενσωματωθεί στο πρόγραμμα των αεροπορικών εταιρειών και εμφανίζονται απευθείας στα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης. Προς τον σκοπό της αναθεώρησης του κανονισμού αυτού, διεξάγονται εμπειριστατωμένες διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Από τις διαβουλεύσεις έχει φανεί ότι από τη στιγμή κατά την οποία θα προκύψει από την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας ένα κοινό πρότυπο, είναι πιθανό να ενσωματωθούν και οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών σε ευρεία κλίμακα στα συστήματα κράτησης των αεροπορικών εταιρειών. Στην περίπτωση αυτή, θα χρειαστεί ίσως περαιτέρω αναθεώρηση του υπόψη κανονισμού μέχρι το 2006.

(<sup>1</sup>) Βλ. πρακτικά στον ιστότοπο <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/doc/pv15nov2002-en.pdf>.

(<sup>2</sup>) ΕΕ L 237 της 24.8.1991.

(2003/C 268 E/193)

**ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ P-0976/03**

**υποβολή: José Ribeiro e Castro (UEN) προς την Επιτροπή**

(20 Μαρτίου 2003)

**Θέμα:** Διαρθρωτικά Ταμεία και Ταμείο Συνοχής στην Πορτογαλία

Ο Επίτροπος κ. Günter Verheugen, σε συνέντευξή του στην εφημερίδα «Ντάριο Εκονόμικο», που δημοσιεύθηκε στις 3 Μαρτίου 2003, ερωτηθείς σχετικά με το μέλλον των δράσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής στην Πορτογαλία, λόγω της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την παρεπόμενη αύξηση του πορτογαλικού ΑΕΠ εν σχέση προς τον μέσο κοινοτικό όρο- πέραν του ορίου του 75%- απάντησε ότι «η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποσαφίνισε ότι σύμφωνα με τις στατιστικές επιπτώσεις της διεύρυνσης χώρες όπως η Πορτογαλία θα είναι πλούσιες στα χαρτιά, όχι όμως και στην πραγματικότητα, πράγμα που δεν πρέπει να σημαίνει και το τέλος της πολιτικής συνοχής». Παρακάτω δηλώνει: «Εάν υπήρξαν επιτυχημένα προγράμματα που βοηθούν την Πορτογαλία να προετοιμασθεί, να προωθήσει την ανάπτυξή της, να δημιουργήσει περισσότερες θέσεις εργασίας, να προσφέρει περισσότερες ευκαιρίες στους πολίτες, είναι συμφέρον για την ΕΕ να συνεχισθούν τα προγράμματα αυτά».

Και κατέληξε: «Μπορώ να πω ότι η Επιτροπή θα προτείνει το επίπεδο ενίσχυσης της Πορτογαλίας στο επόμενο χρηματοδοτικό πακέτο θα είναι λίγο πολύ το ίδιο».