

De stad Perugia neemt als een van in totaal zes contractsluitende partijen deel aan dit positief beoordeelde voorstel APPEEL. Het contractnummer is 4.1031/Z/02-025. De totale begroting voor het contract bedraagt 484 406 EUR en de totale communautaire steun 242 203 EUR. Het aandeel van de stad Perugia in de begroting bedraagt 42 000 EUR en de communautaire steun voor de stad Perugia 21 000 EUR. Het contract wordt momenteel opgesteld.

(2003/C 268 E/192)

**SCHRIFTELIJKE VRAAG E-0975/03**

**van Erik Meijer (GUE/NGL) aan de Commissie**

(26 maart 2003)

*Betreeft:* Gevolgen van privatiseringen voor handhaving van het alomvattende Europese reserveringssysteem voor treinreizigers en Europese treinabonnementen

1. Is het de Commissie bekend dat het in Europa functionerende reserveringssysteem voor treinreizen naar, door en in andere staten wordt aangetast als gevolg van het ontstaan van afzonderlijke geprivatiseerde spoorwegmaatschappijen, waarvoor zelfs bij het bestaan van een reserveringsplicht niet meer op de gebruikelijke manier kan worden gereserveerd door doorgaande reizigers vanuit het buitenland? Verandert dit in 2004 door invoering van een technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI) op het gebied van passagierstelematica?
2. Hoe valt te verklaren dat lokettisten op spoorwegstations sinds de nieuwe dienstregelingen van 15 december 2002 zulke treinen weliswaar nog wel in hun computer kunnen opzoeken maar tot hun verrassing geen reserveringen daarvoor kunnen verkopen en zelfs niet de informatie kunnen leveren of reserveringen los van plaatsbewijzen worden verkocht en of regionale treinabonnementen zoals Eurodomino, Interrail, Scanrail of Railplus op zulke lijnen geldig zijn, zodat de passagier toch kaartjes voor de volledige prijs moet kopen zonder recht van annulering?
3. Zijn reserveringen van zitplaatsen, ligplaatsen en slaapplekken vanuit het buitenland thans alleen nog mogelijk indien en voor zover de betrokken spoorwegmaatschappijen met elkaar een afzonderlijk contract hebben gesloten? In welke gevallen ontbreken zulke contracten en waarom? Hoeveel private maatschappijen staan daardoor nu buiten het Europese reserveringssysteem?
4. Acht u het aanvaardbaar dat de Zweedse Tågkompaniet, die vanaf januari 2000 tot de overdracht aan Connex in juli 2003 de 1543 km lange grensoverschrijdende lijn met nachtverbinding exploiteert tussen de Zweedse hoofdstad Stockholm en de Noorse haven Narvik, de reizigers uit andere staten laat kiezen tussen vroegtijdige betaling met toezending per post en het ophalen aan een eigen loket in Zweden, waardoor reservering voor de gehaaste doorgaande reiziger vrijwel onmogelijk wordt?
5. Is het inmiddels uw voornemen om Verordening (EEG) nr. 2299/89<sup>(1)</sup> betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingssystemen te herzien, mede om het alomvattende Europese reserveringssysteem en de verkoop van volledig geldige spoorkaartjes vanuit het buitenland ook na het eventueel opsplitsen van nationale spoorwegmaatschappijen te laten voortbestaan?

<sup>(1)</sup> PB L 220 van 29.7.1989, blz. 1.

**Antwoord van mevrouw de Palacio namens de Commissie**

(15 mei 2003)

Ook de Commissie is van mening dat de informatie- en reserveringssysteem voor het internationale reizigersvervoer per spoor kunnen worden verbeterd en beter worden geïntegreerd. Momenteel bestaat er een versnippering over verscheidene niet-geïntegreerde systemen. De Commissie meent dat dit niet in het belang van de reizigers is, zoals ook is gezegd op de door de Commissie georganiseerde hoorzitting over de rechten van spoorwegpassagiers op 15 november 2002<sup>(1)</sup>.

Spoorwegondernemingen kunnen vrij reserveringssystemen opzetten voor zitplaatsen en bedden in treinen, overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap<sup>(2)</sup>, waarin het volgende beginsel wordt gehanteerd: „De spoorwegondernemingen dienen te worden beheerd volgens de beginselen die van toepassing zijn op handelsvennootschappen”.

De Commissie is niet op de hoogte gebracht van de veranderingen die zijn ingevoerd na de overgang naar de nieuwe dienstregeling op 15 december 2002, noch over de veranderingen in de reserveringssystemen voor treinen tussen Stockholm en Narvik. De informatie die over deze bepaalde gevallen wordt gegeven bevat echter geen aanwijzingen van een schending van het Gemeenschapsrecht.

De Commissie is wel op de hoogte van lopende industriële initiatieven door de Internationale Spoorwegunie (UIC) om (nationale) informatie- en uiteindelijk ook boekings/reserveringssystemen voor spoorwegreizigers op Europees niveau te integreren. Die projecten, die respectievelijk Merits en Prifis heten, zouden in de loop van de volgende drie of vier jaar ten uitvoer moeten worden gelegd. Momenteel werken meer dan 30 Europese spoorwegondernemingen mee aan deze projecten. Tegelijk werkt de Gemeenschap van Europese Spoorwegen aan de opstelling en invoering van een Handvest voor passagiersdiensten, waarin duidelijke verplichtingen ten aanzien van passagiers zijn opgenomen betreffende het verstrekken van reisinformatie.

De recente industriële initiatieven sluiten aan bij de werkzaamheden van de Commissie. In het kader van de interoperabiliteit zal een Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit (TSI) voor passagierstelematica worden ontwikkeld, waarmee de uitwisseling van informatie moet worden vergemakkelijkt door de opstelling van normen terzake. Een TSI op dit gebied wordt in 2006 verwacht. Daarnaast werkt de Commissie aan een voorstel voor de rechten van spoorwegpassagiers, waarin ook basisregels voor de integratie van informatie- en boekingsystemen kunnen worden opgenomen. Momenteel is Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad van 24 juli 1989 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen in de eerste plaats van toepassing op reserveringssystemen voor luchtvaartmaatschappijen. Het behandelt reserveringen voor spoorwegdiensten alleen voor zover deze geïntegreerd zijn in de belangrijkste ongebonden weergaven van geautomatiseerde boekingsystemen van luchtvaartmaatschappijen. Met het oog op een herziening van deze verordening wordt diepgaand overleg gepleegd met alle belanghebbenden. Deze hebben er onder andere op gewezen dat zodra een gemeenschappelijke norm uit de TSI te voorschijn is gekomen, waarschijnlijk ook spoorwegdiensten op grote schaal zullen worden opgenomen in de geautomatiseerde boekingsystemen die algemeen in de luchtvaart worden gebruikt. Een en ander kan eventueel een verdere herziening van bovengenoemde verordening tegen 2006 nodig maken.

<sup>(1)</sup> Voor de notulen zie de website <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/doc/pv15nov2002-en.pdf>.

<sup>(2)</sup> PB L 237 van 24.8.1991.

(2003/C 268 E/193)

**SCHRIFTELIJKE VRAAG P-0976/03**

**van José Ribeiro e Castro (UEN) aan de Commissie**

(20 maart 2003)

*Betreft:* Structuur- en cohesiefondsen in Portugal

In een interview met de *Diário Económico* dat op 3 maart van dit jaar verschenen is, verklaart commissaris Günther Verheugen, in antwoord op een vraag over het structuur- en cohesiebeleid in Portugal in de toekomst, naar aanleiding van de uitbreiding van de Europese Unie met als gevolg dat het BBP van Portugal in vergelijking met het gemiddelde van de Europese Unie stijgt – tot boven het plafond van 75 % dus – dat het voor de Europese Commissie duidelijk is dat het statistisch effect van de uitbreiding, met andere woorden dat landen als Portugal op papier wel rijk zijn, maar niet in werkelijkheid, niet het einde van het cohesiebeleid tot gevolg mag hebben.

Even later stelt hij dat als er programma's zijn die Portugal op een doelmatige manier helpen om zich voor te bereiden, om meer groei, meer werkgelegenheid en meer kansen voor zijn bevolking tot stand te brengen, dat het dan in het belang van de Europese Unie is om die programma's voort te zetten. En tot besluit heeft hij de verzekering dat de Europese Commissie voor het volgend financieel pakket zal voorstellen dat de hulpverlening aan Portugal min of meer op hetzelfde niveau blijft.