

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer

(COM(2004) 143 def. — 2004/0049 (COD))

(2005/C 221/02)

De Raad heeft op 28 april 2004 overeenkomstig artikel 71 van het EG-Verdrag besloten om het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over voornoemd voorstel.

De gespecialiseerde afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 17 januari 2005 goedgekeurd. Rapporteur was de heer **Chagas**.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 9 en 10 februari 2005 gehouden 414e zitting (vergadering van 9 februari 2005) onderstaand advies met 119 stemmen vóór en 1 stem tegen, bij 4 onthoudingen, goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1 Onderhavig voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer (hierna: „Verordening reizigersvervoer”) maakt deel uit van het zogenoemde **derde spoorwegpakket**, dat op 3 maart 2004 door de Europese Commissie is goedgekeurd. De overige elementen van dit pakket zijn:

- een wijziging van Richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (COM(2004) 139 def.);
- het voorstel voor een richtlijn inzake de certificering van treinpersoneel (COM(2004) 142 def.);
- het voorstel voor een verordening betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor (COM(2004) 144 def.);

alsook

- de Mededeling van de Commissie inzake voortzetting van de integratie van het Europese spoorwegsysteem (COM(2004) 140 def.);
- het werkdocument van de diensten van de Commissie betreffende de geleidelijke openstelling van de markt voor internationale passagiersdiensten per spoor (SEC(2004) 236).

1.2 Het zogenoemde **eerste spoorwegpakket** (ook infrastructuurpakket genoemd) werd op 15 maart 2001 van kracht en moest uiterlijk op 15 maart 2003 zijn omgezet in nationale wetgeving. Dit pakket omvat het volgende:

- wijziging van Richtlijn 91/440/EEG: o.m. openstelling van de markt voor het internationale goederenvervoer per spoor op het trans-Europese spoorwegnet voor goederenvervoer op uiterlijk 15 maart 2003, en liberalisering van het gehele internationale goederenvervoer per spoor op uiterlijk 15 maart 2008 ⁽¹⁾;
- uitbreiding van het toepassingsgebied van Europese vergunningen voor spoorwegondernemingen (wijziging van Richtlijn 95/18/EG) ⁽²⁾;
- harmonisatie van de bepalingen inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids-certificering (komt in de plaats van Richtlijn 95/19/EG) ⁽³⁾.

1.3 In oktober 2003 heeft de Commissie negen lidstaten voor het Europees Hof van Justitie gedaagd, omdat ze geen maatregelen hadden aangemeld om het eerste spoorwegpakket in nationale wetgeving om te zetten. In mei 2004 hadden vijf lidstaten dat nog steeds niet gedaan, en twee lidstaten hadden de bepalingen slechts ten dele in hun nationale wetgeving geïntegreerd.

⁽¹⁾ Richtlijn 2001/12/EG - PB L 75 van 15 maart 2001, blz. 1 - Advies van het EESC - PB C 209 van 22 juli 1999, blz. 22.

⁽²⁾ Richtlijn 2001/13/EG - PB L 75 van 15 maart 2001, blz. 26 - Advies van het EESC - PB C 209 van 22 juli 1999, blz. 22.

⁽³⁾ Richtlijn 2001/14/EG - PB L 75 van 15 maart 2001, blz. 29 - Advies van het EESC - PB C 209 van 22 juli 1999, blz. 22.

1.4 Het zogenoemde **tweede spoorwegpakket** is op 30 april 2004 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie en moet op uiterlijk 30 april 2006 zijn omgezet in nationale wetgeving. Dit pakket omvat het volgende:

- wijziging van Richtlijn 91/440/EEG: vervroeging van de openstelling van de markt voor het internationale goederenvervoer per spoor naar 1 januari 2006, en liberalisering van het nationale goederenvervoer per spoor (met inbegrip van cabotage) per 1 januari 2007 ⁽¹⁾;
- Richtlijn over de veiligheid op de communautaire spoorwegen ⁽²⁾;
- Verordening tot oprichting van een Europees spoorwegbureau ⁽³⁾;
- wijziging van de Richtlijnen betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem (RL 96/48/EG) en van het conventionele spoorwegnet (RL 2001/16/EG) ⁽⁴⁾.

1.5 Met het eerste en het tweede spoorwegpakket werd de rechtsgrondslag gelegd voor een interne markt voor goederenvervoer per spoor. De maatregelen hebben betrekking op de openstelling van de markt, de verlening van vergunningen en veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen, de toegang tot de spoorweginfrastructuur en de heffing van rechten voor het gebruik daarvan, het scheppen van een rechtskader voor de veiligheid op het spoor, alsook maatregelen voor de technische interoperabiliteit van het spoorwegnet.

1.6 Zoals het EESC in zijn advies over het tweede spoorwegpakket ⁽⁵⁾ reeds heeft opgemerkt, vereist dit nieuwe, via het eerste en tweede spoorwegpakket gecreëerde rechtskader een volledige reorganisatie van de sector, waarbij nieuwe instanties en bevoegdheden in het leven worden geroepen.

1.7 De Commissie stelt nu voor om reizigers in het internationale spoorwegvervoer soortgelijke bescherming te geven als in de luchtvaart, waar passagiers bij overboekingen en vertragingen meer rechten hebben.

2. Het Commissievoorstel

2.1 Aansprakelijkheid en schadevergoeding

2.1.1 In de voorgestelde verordening wordt de aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen in geval van dood of letsel van reizigers en in geval van beschadiging of verlies van bagage geregeld.

⁽¹⁾ Richtlijn 2004/51/EG - PB L 164 van 30 april 2004, blz. 164 - Advies van het EESC - PB C 61 van 14 maart 2003, blz. 131.

⁽²⁾ Richtlijn 2004/49/EG - PB L 164 van 30 april 2004, blz. 44 - Advies van het EESC - PB C 61 van 14 maart 2003, blz. 131.

⁽³⁾ Verordening (EG) nr. 881/2004 - PB L 164 van 30 april 2004, blz. 1 - Advies van het EESC - PB C 61 van 14 maart 2003, blz. 131.

⁽⁴⁾ Richtlijn 2004/50/EG - PB L 164 van 30 april 2004, blz. 114 - Advies van het EESC - PB C 61 van 14 maart 2003, blz. 131.

⁽⁵⁾ PB C 61 van 14 maart 2003, blz. 131.

2.1.2 Voor vertragingen worden minimale schadevergoedingen vastgesteld (zie bijlage III), die aan reizigers moeten worden uitgekeerd zonder dat zij het recht op vervoer verliezen.

Bijlage III

Type dienst	Duur van de dienst	50% schadevergoeding in geval van	100% schadevergoeding in geval van
Internationale reizen op (gedeeltelijk) reguliere hogesnelheidsdiensten	Maximaal 2 uur	30-60 minuten vertraging	Meer dan 60 minuten vertraging
	Meer dan 2 uur	60-120 minuten vertraging	Meer dan 120 minuten vertraging
Internationale reizen op reguliere niet-hogesnelheidsdiensten	Maximaal 4 uur	60-120 minuten vertraging	Meer dan 120 minuten vertraging
	Meer dan 4 uur	120-240 minuten vertraging	Meer dan 240 minuten vertraging

2.1.3 Voorts wordt tot in detail aangegeven welke rechten reizigers hebben wanneer zij hun aansluiting missen of hun trein uitvalt en welke bijstand aan reizigers moet worden verleend als zij vertraging hebben opgelopen of hun aansluiting hebben gemist.

2.2 Informatieverstrekking en kaartverkoop

2.2.1 In bijlage I wordt vastgesteld welke informatie spoorwegondernemingen ten minste moeten verstrekken aan reizigers vóór, tijdens en na hun reis. In bijlage II wordt voorgeschreven welke gegevens ten minste op het vervoerbewijs moeten worden vermeld.

2.2.2 Vervoerbewijzen en rechtstreekse vervoerbewijzen dienen door de spoorwegondernemingen voor de hoofdspoorwegstations en de daaromheen liggende gebieden te worden verkocht. Spoorwegondernemingen moeten samenwerken en overeenkomsten sluiten, zodat de verkoop van rechtstreekse vervoerbewijzen wordt gegarandeerd. Dergelijke vervoerbewijzen dienen aan het loket, via kaartautomaten, telefonisch of op internet te worden aangeboden. Is het loket gesloten of de kaartautomaat defect, dan moeten internationale vervoerbewijzen in de trein kunnen worden aangeschaft. Alle spoorwegondernemingen dienen gebruik te kunnen maken van de faciliteiten op het gebied van informatieverstrekking en kaartverkoop die door systeemverkopers worden aangeboden.

2.2.3 Spoorwegondernemingen dienen het publiek op de hoogte te brengen van plannen om internationale diensten te beëindigen.

2.3 Personen met verminderde mobiliteit

2.3.1 In het verordeningvoorstel wordt aangegeven welke bijstand op het station, in de trein en bij het in-, uit- en overstappen moet worden verleend aan personen met een verminderde mobiliteit. Zij dienen 24 uur van tevoren door te geven dat zij dergelijke bijstand nodig hebben.

2.4 Dienstkwaliteitsnormen en klachtenprocedures

2.4.1 De spoorwegondernemingen moeten dienstkwaliteitsnormen (omschreven in bijlage IV) definiëren en een kwaliteitsbeheersysteem opzetten. Zij dienen in hun jaarverslag in te gaan op de kwaliteit van hun diensten.

2.4.2 De spoorwegondernemingen moeten een klachtenprocedure invoeren en dienen de reiziger te antwoorden in de taal waarin deze de klacht indient. Klachten kunnen in een van de talen van de landen die de betreffende internationale trein aandoet, en altijd in het Duits, Engels of Frans worden ingediend. Dat geldt ook voor klachten die bij een verkooppunt worden ingediend.

3. Opmerkingen van het EESC

3.1 Algemene opmerkingen

3.1.1 De voorgestelde verordening heeft betrekking op twee verschillende gebieden. De bepalingen t.a.v. aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen, schadevergoeding in geval van vertragingen, uitval van treinen, lichamelijk letsel en beschadiging van bagage, en bijstand aan personen met verminderde mobiliteit houden ruwweg hetzelfde in als de bepalingen in de Verordening inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten⁽¹⁾. In onderhavig verordeningvoorstel wordt dit soort rechten van reizigers voor een tweede vervoerssector, het spoorwegvervoer, op Europees niveau geregeld.

3.1.2 Het tweede gebied waarop de Commissie regels voorstelt, betreft een ander aspect van het reizigersvervoer per spoor. De spoorwegondernemingen worden nu verplicht zodanig samen te werken dat inlichtingen over dienstregelingen en tarieven, en vervoerbewijzen kunnen worden verkregen via één systeem waarbinnen de ondernemingen blijven concurreren. Dat systeem moet zowel de treindiensten tussen de zgn. hoofdspoorwegstations als de diensten van en naar de spoorwegstations in de zone rondom het dichtstbijgelegen hoofdspoorwegstation omvatten. De desbetreffende voorstellen houden nauw verband met het voorstel tot wijziging van Richt-

(1) Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91.

lijn 91/440/EEG en de liberalisering van de markt voor het internationale reizigersvervoer.

3.1.3 Momenteel wordt het internationale reizigersvervoer per spoor verzorgd via samenwerkingsverbanden tussen spoorwegondernemingen of door internationale groepen, waarbij reeds aan de voorgestelde normen voor de verstrekking van informatie over dienstregelingen en tarieven en — behoudens een paar uitzonderingen (bijv. Thalys en Eurostar) — aan de normen voor de afgifte van vervoerbewijzen wordt voldaan. Als spoorwegondernemingen binnen het voorgestelde systeem elkaar gaan beconcurreren, dienen deze normen te blijven bestaan en via wet- of regelgeving te worden verbeterd.

3.2 Werkingssfeer

3.2.1 De voorgestelde verordening geldt voor het internationale reizigersvervoer per spoor. De bepalingen hebben echter ook betrekking op de treindiensten van de hoofdspoorwegstations naar spoorwegstations in de omgeving.

3.2.2 Het EESC wijst erop dat de verlening van aansluitende treindiensten in openbare-dienstcontracten kan zijn geregeld.

3.2.3 De werkingssfeer van de voorgestelde verordening wordt niettemin door de in artikel 2, sub 1, gegeven omschrijving van spoorwegondernemingen ingeperkt. Bedoeld worden namelijk alleen maar spoorwegondernemingen waarvan de hoofdactiviteit reizigersvervoer is. Daaruit zou kunnen worden afgeleid dat de verordening niet van toepassing is op spoorwegondernemingen die zich ook met goederenvervoer bezighouden. Dat is onaanvaardbaar.

3.3 Aansprakelijkheid en schadevergoeding

3.3.1 Het EESC staat in principe achter de invoering van Europese regels inzake schadevergoeding aan reizigers bij niet geleverde diensten of tekortschietende dienstverlening en inzake de aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen.

3.3.2 Bij de invoering van dergelijke bindende rechtsbepalingen moet er echter op worden gelet dat de verschillende, elkaar beconcurrerende vervoerwijzen gelijk worden behandeld.

3.3.3 Opvallend is dat reizigers in het internationale spoorwegvervoer eerder aanspraak kunnen maken op schadevergoeding dan in het luchtvervoer, hoewel bij vervoer over spoor — dat altijd over land plaatsvindt — vaak langere reistijden gelden en de kans op vertragingen groter is. Zo moet in de luchtvaartsector pas bij vertragingen van meer dan vijf uur het vervoerbevijs worden terugbetaald.

3.3.4 Bij treinreizen dienen in geval van vertragingen aan de reizigers gratis maaltijden te worden verstrekt, die in een redelijke verhouding tot de wachttijd moeten staan. Bij vliegvluchten moeten pas in geval van wachttijden van meer dan twee uur gratis maaltijden worden verstrekt.

3.3.5 In de luchtvaartsector hoeft geen schadevergoeding te worden uitgekeerd als vluchten worden geannuleerd vanwege „uitzonderlijke omstandigheden”. Een dergelijke bepaling die aansprakelijkheid uitsluit, bestaat niet voor het reizigersvervoer per spoor.

3.3.6 Bovendien bevat de Verordening voor het luchtvervoer geen bepalingen voor vergoeding van gevolgschade in geval van vertragingen of annuleringen, terwijl zulks voor het spoorwegvervoer wel wordt voorgesteld. Daar komt bij dat deze vergoeding van gevolgschade niet aan een maximum is gebonden.

3.3.7 Er worden verschillende aansprakelijkheidsgrenzen voorgesteld voor verlies of beschadiging van handbagage en overige bagage: resp. 1 800 euro en 1 300 euro. Uit de toelichting valt op te maken dat de Commissie zich daarbij heeft gebaseerd op verschillende, maar vergelijkbare verdragen (de voor het spoorwegvervoer geldende CIV en het voor de luchtvaartsector geldende Verdrag van Montreal). Voor reizigers is echter niet te begrijpen waarom zo'n onderscheid wordt gemaakt.

3.3.8 Het verordeningvoorstel bevat verschillende bepalingen over schuld aansprakelijkheid en risicoaansprakelijkheid van spoorwegondernemingen t.a.v. reizigers. Een spoorwegonderneming is bijv. alleen aansprakelijk voor verlies of beschadiging van handbagage als dat haar schuld is. In andere gevallen is de onderneming altijd aansprakelijk, ook al heeft zij geen schuld.

3.3.9 De spoorwegondernemingen zijn niet aansprakelijk voor vertragingen die het gevolg zijn van uitzonderlijke weersomstandigheden, natuurrampen, oorlogsdaden of terrorisme. Heeft de vertraging een andere oorzaak, dan is de onderneming altijd aansprakelijk, ook al heeft zij geen schuld.

3.3.10 In principe vindt het EESC dat in iedere vervoerssector bij vertraging risicoaansprakelijkheid moet gelden. Het gaat hier niet over schadevergoeding in enge zin, maar over compensatie van niet geleverde diensten. Voor consumenten/reizigers doet het niet ter zake of een onderneming schuld heeft aan een vertraging. De voorgestelde aansprakelijkheidsbepalingen zijn redelijk.

3.3.11 Uit het verordeningvoorstel blijkt niet duidelijk of reizigers die hun reis wegens vertraging willen annuleren, hun vervoerbewijs volledig terugbetaald krijgen. Bij zakenreizen bijvoorbeeld, kan vertraging ertoe leiden dat de reis nutteloos is geworden.

3.4 *Bijstand aan personen met verminderde mobiliteit en aan andere reizigers*

3.4.1 Het EESC kan zich vinden in de voorgestelde bepalingen voor de verlening van bijstand aan personen met verminderde mobiliteit.

3.4.2 Spoorwegondernemingen zouden ervoor moeten zorgen dat informatie voor alle reizigers — m.i.v. personen met verminderde mobiliteit, zoals gedefinieerd in artikel 2, sub 21), van het verordeningvoorstel — toegankelijk is, bijv. door de hoogte van loketten en informatiestands aan te passen, grotere lettertypen te gebruiken en teksten gemakkelijk leesbaar te maken.

3.5 *Informatieverstrekking aan de reizigers en over vervoerbewijzen*

3.5.1 Het EESC staat achter de voorgestelde regels voor informatieverstrekking aan de reiziger vóór, tijdens en na de reis (bijlage I). Vooral tekortschietende informatie vóór en tijdens de reis bij vertragingen leidt regelmatig tot veel ergernis bij reizigers.

3.5.2 Bij de gegevens die ten minste op het vervoerbewijs moeten worden vermeld (bijlage II), zou ook moeten worden aangegeven of en wanneer het vervoerbewijs kan worden ingewisseld en of de prijs ervan dan geheel wordt terugbetaald. Omdat zeer verschillende boekingsystemen worden gebruikt, is dat voor de reiziger vaak niet duidelijk.

3.5.3 In het verordeningvoorstel wordt bepaald (artt. 3, 5 en 6) dat

— spoorwegondernemingen en/of touroperators langs al hun verkoopkanalen (loket, telefonische boekingsdienst, internet of andere toekomstige verkoopsystemen) informatie ter beschikking dienen te stellen over reistijden, tarieven, de voorwaarden voor fietsvervoer e.d. van alle spoorwegondernemingen die internationale treinreizen aanbieden;

— de spoorwegondernemingen moeten samenwerken om ervoor te zorgen dat langs alle verkoopkanalen rechtstreekse vervoerbewijzen kunnen worden verkocht.

3.5.4 Het EESC vindt het in principe wenselijk om voor alle soorten treinreizen en bijbehorende diensten boekings- en informatiesystemen te creëren die reizigers de mogelijkheid bieden in één keer alles voor hun reis te regelen.

3.5.5 Het EESC wil wel wijzen op een aantal bijzondere kenmerken van het spoorwegvervoer:

— de afhankelijkheid van een railnet en de verwevenheid van het internationale lange-afstandsvervoer, het nationale lange-afstandsvervoer en het korte-afstandsvervoer (m.i.v. treindiensten waarvan de uitvoering in openbare-dienstcontracten is geregeld en waarvoor dus andere verplichtingen gelden);

- de mogelijkheid op korte termijn (dus spontaan) een reis te boeken, onderweg in te stappen en (vaak) geen zitplaats te hoeven reserveren;
- niet-persoonsgebonden vervoerbewijzen.

3.5.6 In een — rechtstreeks van toepassing zijnde — verordening kan onvoldoende rekening worden gehouden met het complexe karakter van een netwerk dat zowel internationaal reizigersvervoer als regionaal vervoer omvat en waarop elkaar beconcurrerende aanbieders van lijndiensten actief zijn. Het aantal stations bijvoorbeeld waarvoor het verordeningvoorstel geldt (de hoofdspoorwegstations en de stations in een zone daaromheen), is aanzienlijk.

3.5.7 Het EESC wijst erop dat momenteel reeds grotendeels wordt voldaan aan de voorgestelde normen voor het internationale reizigersvervoer per spoor en bijbehorende diensten. Als spoorwegondernemingen elkaar echter binnen het voorgestelde systeem gaan beconcurreren, dienen deze normen te blijven bestaan en via adequate wetgeving te worden verbeterd.

3.6 *Gevolgen van het verordeningvoorstel voor het personeel van spoorwegondernemingen*

3.6.1 In artikel 21 van het verordeningvoorstel wordt bepaald dat spoorwegondernemingen voor hun personeel aansprakelijk zijn. In artikel 22 echter, dat gaat over de mogelijkheid rechtsvorderingen in verband met aansprakelijkheid samen te voegen, worden ook vorderingen tegen het personeel van spoorwegondernemingen genoemd. Het moet volstrekt duidelijk worden gemaakt dat het personeel van spoorwegondernemingen niet door reizigers of derden aansprakelijk kan worden gesteld, maar dat de werkgever (de spoorwegonderneming) altijd verantwoordelijk is.

3.6.2 Hoge schadevergoedingen voor vertragingen mogen er niet toe leiden dat spoorwegondernemingen bereid zijn grotere veiligheidsrisico's te aanvaarden teneinde schadeclaims te voorkomen. Ook moet worden voorkomen dat spoorwegondernemingen hun werknemers onder zware druk zetten, omdat dan het risico bestaat dat die het niet meer zo nauw zullen nemen met werk-, rij- en rusttijden. Voorts moet ervoor worden gezorgd dat voldoende en goed opgeleid personeel voorhanden is, zodat aan de kwaliteitseisen kan worden voldaan.

3.6.3 In bijlage IV (minimumdienstkwaliteitsnormen) moet om die reden ook worden vermeld dat het personeel van spoorwegondernemingen gekwalificeerd moet zijn. Dat geldt zowel voor het treinpersoneel als de stationsmedewerkers en het personeel dat zich bezighoudt met klachtenafhandeling.

4. Conclusies

4.1 Het EESC kan zich vinden in de voorgestelde verordening over de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer. In onderhavig voorstel wordt een aantal bepalingen die de consument beogen te beschermen, maar die tot nu toe alleen in de luchtvaartsector bestonden, ook voor een andere vervoerwijze opgesteld.

4.2 Het EESC wil echter niet dat elkaar beconcurrerende vervoerwijzen ongelijk worden behandeld. De voor het spoorwegvervoer geldende regels mogen niet strenger zijn dan soortgelijke bepalingen voor de luchtvaartsector.

4.3 Volgens het EESC zijn de voorgestelde bepalingen over de aansprakelijkheid voor gevolgschade, de voorgestelde aansprakelijkheidsgrenzen en de voorgestelde aansprakelijkheidsuitsluitingsgronden bij het uitvallen van treinen nog voor verbetering vatbaar.

4.4 Het EESC is er in principe voorstander van dat de reiziger, op basis van risicoaansprakelijkheid van de vervoersonderneming, zijn vervoerbewijs terugbetaald krijgt bij niet geleverde diensten of tekortschietende dienstverlening, mits dit voor alle vervoerssectoren geldt.

4.5 Het EESC is vóór invoering van boekings- en informatiesystemen waarmee reizigers in één keer alles voor hun treinreis kunnen regelen. Zo kan kwalitatief goede dienstverlening worden gewaarborgd. Het vraagt zich echter af of het juist is in één en dezelfde verordening voorschriften over zowel schadevergoeding en aansprakelijkheid als boekings- en informatiesystemen op te nemen.

4.6 Het EESC wijst erop dat het beslist geen eenvoudige opgave zal zijn dit soort boekings- en informatiesystemen te creëren in een geïntegreerd systeem met spoorwegnetbeheerders in het internationale, nationale, regionale en openbare vervoer én elkaar beconcurrerende exploitanten van lijndiensten, al helemaal niet als daar via alle verkoopkanalen gebruik van moet kunnen worden gemaakt.

4.7 Het EESC merkt ten slotte op dat de voorgestelde regels inzake informatieverstrekking aan reizigers en de verkoop van vervoerbewijzen in het internationale treinverkeer nauw verband moeten houden met de wijziging van Richtlijn 91/440/EEG over de liberalisering van de markt voor het internationale reizigersvervoer per spoor.

Brussel, 9 februari 2005

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Anne-Marie SIGMUND