

Staden Perugia deltar som en av sammanlagt sex avtalsparter i detta antagna projektförslag APPEEL. Projektets avtalsnummer kommer att vara 4.1031/Z/02-025. Den sammanlagda projektbudgeten uppgår till 484 406 euro, och gemenskapens bidrag uppgår till 242 203 euro. Staden Perugia bidrar med 42 000 euro, och gemenskapens bidrag till Perugia är 21 000 euro. För närvarande förbereds avtalet.

(2003/C 268 E/192)

**SKRIFTLIG FRÅGA E-0975/03**

**från Erik Meijer (GUE/NGL) till kommissionen**

(26 mars 2003)

*Ämne:* Konsekvenserna av att man privatiserat skötseln av det europaomfattande platsbeställningssystemet för tågresande i Europa och för europeiska tågsekort

1. Känner kommissionen till att det system för platsbeställning som finns för järnvägstrafiken till, genom och i andra stater i Europa blir lidande på att det kommit till särskilda privatiserade järnvägsbolag, så att utländska passagerare på genomresa inte kan beställa plats från utlandet, inte ens i sådana fall att platsbeställning på tåget är obligatorisk för att man skall få resa med det? Kommer det att bli någon förändring då det 2004 införs en teknisk specifikation för driftskompatibilitet för telekommunikationer som berör passagerare?
2. Vad finns det för förklaring till att man i biljettluckorna på järnvägsstationerna sedan de nya tidtabellerna trädde i kraft den 15 december 2002 visserligen kan söka upp sådana tåg på dator men överraskande nog inte kan beställa plats på dem och inte ens kan få upplysningar om det går att beställa plats utan att det säljs någon platsbiljett eller om regionala tågsekort såsom Eurodomino, Interrail, Scanrail eller Railplus gäller på sådana sträckor, så att de resande trots allt blir tvungna att köpa biljetter till fullt pris utan att kunna annullera dem?
3. Är det så, att det inte längre går att beställa sitt-, ligg- och sovplatser från utlandet annat än om de berörda järnvägsbolagen ingått ett särskilt avtal med varandra? I vilka fall saknas sådana avtal och vilken är orsaken till detta? Hur många privata järnvägsbolag står nu till följd av detta utanför det europeiska platsbeställningssystemet?
4. Tycker kommissionen det går an, att Tågkompaniet i Sverige som från och med januari 2000 till och med den förestående överföringen till Connex i juli 2003 trafikerar den 1 543 km långa gränsöverskridande sträckan mellan Stockholm och den norska hamnstaden Narvik låter resande från andra stater välja mellan att betala på förhand och få sig biljetterna tillställda per post eller att uppsöka en biljettlucka i Sverige, varvid det för en resenär som är på genomresa och har ont om tid ofta blir omöjligt att beställa några platser?
5. Har kommissionen för avsikt att ändra förordning (EEG) nr 2299/89<sup>(1)</sup> om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem, också för att det europaomfattande platsbeställningssystemet och möjligheten att köpa fullt ut giltiga järnvägsbiljetter utomlands skall finnas kvar också efter att de nationella järnvägsbolagen eventuellt spjälkats upp?

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

**Svar från Loyola de Palacio på kommissionens vägnar**

(15 maj 2003)

Kommissionen håller med om att informations- och platsbeställningssystemen för internationella tågresenärer kan förbättras och integreras bättre. För närvarande sker en splittring i flera system som inte är integrerade. Kommissionen anser att detta inte är i resenärernas intresse, vilket också uttrycktes i den hearing kommissionen organiserade om tågresenärers rättigheter den 15 november 2002<sup>(1)</sup>.

Järnvägsföretag har rätt att införa platsbeställningssystem för sitt- och liggplatser på tåg enligt artikel 5 i rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar<sup>(2)</sup>. I denna artikel fastställs principen att "järnvägsföretag skall drivas enligt de principer som gäller för kommersiella företag".

Kommissionen har inte underrättats om några ändringar efter tidtabellsändringen den 15 december 2002 eller om ändringar i platsbeställningssystemen för tåg mellan Stockholm och Narvik. De uppgifter frågeställaren lämnar i dessa särskilda fall innehåller inga indikationer om brott mot gemenskapslagstiftningen.

Kommissionen känner till att Internationella järnvägsunionen gör ansträngningar för att på europeisk nivå integrera (nationell) tågpassagerarinformation och på sikt biljettbeställnings-/platsbeställningssystemen. Dessa projekt kallas Merits respektive Prifis och kommer antagligen att genomföras inom tre eller fyra år. För närvarande samarbetar mer än 30 europeiska järnvägsföretag i dessa projekt. Samtidigt arbetar Europeiska järnvägarnas gemenskap med att inrätta och genomföra en garanti för passagerartjänster, med tydliga åtaganden gentemot resenärerna beträffande reseinformation.

Sektorns initiativ ligger i linje med kommissionens arbete. En TSD (teknisk specifikation om driftskompatibilitet) kommer att utarbetas för användning av s.k. telematiktjänster för tågresenärer, vilket bör underlätta informationsutbytet genom att inrätta standarder för detta. En TSD på detta område förväntas vara färdig 2006. Parallellt arbetar kommissionen med ett förslag om tågresenärers rättigheter, vilket också kan behandla grundläggande bestämmelser för integration av informations- och biljettsystem. För närvarande gäller rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem främst för flygbokningssystem. Platsbeställningssystem för järnvägen omfattas endast i den mån de är integrerade i de obegränsade huvudmenyerna i flyglinjernas datoriserade bokningssystem. Omfattande samråd har hållits med berörda parter med sikte på en översyn av denna förordning. Vid dessa samråd har det bland annat kommit fram att när det väl finns en gemensam standard för driftskompatibilitet, är det troligt att järnvägstjänster i stor utsträckning kommer att integreras i de datoriserade bokningssystem som allmänt används för flyget. Beroende på utvecklingen kan det därmed behövas en ny översyn av förordningen 2006.

<sup>(1)</sup> Se även protokollet på följande adress: <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/doc/pv15nov2002-en.pdf>.

<sup>(2)</sup> EGT L 237, 24.8.1991.

(2003/C 268 E/193)

### SKRIFTLIG FRÅGA P-0976/03

från José Ribeiro e Castro (UEN) till kommissionen

(20 mars 2003)

Ämne: Strukturfonderna och Sammanhållningsfonden i Portugal

I en intervju i tidningen *Diário Económico* publicerad den 3 mars 2003 ställdes kommissionsledamot Günther Verheugen en fråga om framtidsutsikterna för struktur- och sammanhållningsåtgärderna i Portugal mot bakgrund av Europeiska unionens utvidgning och det följaktligen ökade värdet på bruttonationalprodukten i Portugal i förhållande till genomsnittet i gemenskapen, dvs. en ökning upp till ett värde som överstiger 75 procent av genomsnittet. Verheugen svarade då att Europeiska kommissionen slagit fast att den statistiska effekt av utvidgningen som kommer att märkas i länder som Portugal blir viktig på papperet men inte i verkligheten, och att detta inte bör innebära ett slut på sammanhållningspolitiken. Senare i intervjun fastställer han dock att om det existerar framgångsrika program som bidrar till att utveckla Portugal och åstadkomma mer tillväxt, mer sysselsättning och fler möjligheter för människorna ligger det i EU:s intresse att fortsätta med sådana program.

Kommissionsledamoten avslutade dessutom med att garantera att kommissionen kommer att föreslå att stödnivån för Portugal i nästa finansiella stödpaketet skall vara mer eller mindre oförändrad.