

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego oraz Rady w sprawie praw i obowiązków pasażerów kolei międzynarodowych

(COM(2004) 143 końcowy — 2004/0049 (COD))

(2005/C 221/02)

Dnia 28 kwietnia 2004 r. Rada postanowiła, zgodnie z art. 71 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, odpowiedzialna za przygotowanie prac na ten temat, wydała swoją opinię w dniu 17 stycznia 2005 r. Sprawozdawcą był **Eduardo Manuel Chagas**.

Na 414 sesji plenarnej (posiedzenie z dn. 9 lutego 2005 r.) Komitet stosunkiem głosów 119 przy 4 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

1. Wstęp

1.1 Obecny projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego oraz Rady w sprawie praw i obowiązków pasażerów kolei międzynarodowych (zwany dalej „Dyrektywą Jakości w sprawie Transportu Pasażerskiego”) stanowi element **trzeciego pakietu kolejowego**, który przyjęty został przez Komisję Europejską 3 marca 2004 r. Pozostałe elementy to:

- poprawka do dyrektywy nr 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (COM(2004) 139 końcowy);
- wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie certyfikacji załóg pociągów (COM(2004) 142 końcowy);
- wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie odszkodowań w wypadku niezgodności z umownymi wymaganiami jakościowymi dotyczącymi usług transportu kolejowego towarów (COM(2004) 144 końcowy)

oraz

- komunikat Komisji w sprawie dalszej integracji europejskiej sieci kolejowej (COM(2004) 140);
- dokument roboczy Komisji w sprawie stopniowego otwarcia rynku na międzynarodowe usługi kolejowego transportu pasażerskiego (SEC(2004) 236).

1.2 **Pierwszy pakiet kolejowy** (zwany także pakietem infrastrukturalnym) wszedł w życie dnia 15 marca 2001 r. i miał być przeniesiony do ustawodawstwa krajowego do 15 marca 2003 r. Składa się on z następujących elementów:

- poprawki do dyrektywy nr 91/440/EWG, obejmującej, między innymi, wolny dostęp do rynku dla międzynarodowego kolejowego przewozu towarów w ramach transeuropejskiej sieci transportu kolejowego towarów do 15 marca 2003 r. oraz całkowitej liberalizacji międzynarodowego kolejowego przewozu towarów do 15 marca 2008 r. ⁽¹⁾;
- rozszerzenia zakresu Europejskiej Licencji dla Operatorów Kolejowych (poprawka do dyrektywy nr 95/18/WE) ⁽²⁾;
- harmonizacji przepisów dotyczących przydziału przepustowości infrastruktury kolejowej oraz pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz certyfikat bezpieczeństwa (zastępuje dyrektywę nr 95/19/WE) ⁽³⁾.

1.3 W październiku 2003 r. Komisja Europejska pozwała do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dziewięć Państw Członkowskich za niepoinformowanie o nieprzeniesieniu pierwszego pakietu kolejowego do ustawodawstwa krajowego. Do maja 2004 r. pięć krajów nadal nie poinformowało o przeniesieniu, zaś dwa Państwa Członkowskie przeniosło do ustawodawstwa krajowego jedynie niektóre postanowienia.

⁽¹⁾ Dyrektywa nr 2001/12/WE – Dz.U. L 75 z 15.03.2001, s. 1 – opinia EKES – Dz.U. C 209 z 22.07.1999, s. 22.

⁽²⁾ Dyrektywa nr 2001/13/WE – Dz.U. L 75 z 15.03.2001, s. 26 – opinia EKES – Dz.U. C 209 z 22.07.1999, s. 22.

⁽³⁾ Dyrektywa nr 2001/14/WE – Dz.U. L 75 z 15.03.2001, s. 29 – opinia EKES – Dz.U. C 209 z 22.07.1999, s. 22.

1.4 **Drugi pakiet kolejowy** opublikowany został w Dzienniku Urzędowym Wspólnoty Europejskiej dnia 30 kwietnia 2004 r. i winien zostać przeniesiony do ustawodawstwa krajowego do 30 kwietnia 2006 r. Składa się on z następujących elementów:

- poprawki do dyrektywy nr 91/440/WE: umożliwienie wolnego dostępu do rynku dla międzynarodowego kolejowego przewozu towarów do 1 stycznia 2006 r. oraz liberalizacja krajowego transportu kolejowego towarów, w tym kabotażu, od dnia 1 stycznia 2007 r. ⁽¹⁾;
- dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na kolei we Wspólnocie ⁽²⁾;
- rozporządzenia powołującego Europejską Agencję Kolejową ⁽³⁾;
- poprawki do dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei dużych prędkości (96/48/WE) oraz systemu kolei konwencjonalnych (2001/16/WE) ⁽⁴⁾.

1.5 Pierwszy i drugi pakiet kolejowy stanowiły podstawę prawną do stworzenia jednolitego rynku transportu kolejowego. Przyjęte środki dotyczą dostępu do rynku, licencjonowania i certyfikacji bezpieczeństwa przedsięwzięć kolejowych, dostępu do infrastruktury oraz naliczania opłat za jej użytkowanie, stworzenia ram prawnych dla bezpieczeństwa kolei, a także środków mających zapewnić techniczną interoperacyjność systemu kolejowego.

1.6 Niniejsze ramy prawne, wdrożone pierwszym i drugim pakietem kolejowym, wymagają, zgodnie z opinią EKES w sprawie drugiego pakietu kolejowego ⁽⁵⁾, całkowitej restrukturyzacji sektora i stworzenia nowych władz oraz kompetencji.

1.7 W bieżącym projekcie Komisja proponuje uchwalenie przepisów umożliwiających ochronę pasażerów kolei międzynarodowych podobną do tej, jaką cieszą się już pasażerowie linii lotniczych, których prawa w wypadku overbookingu i opóźnień są chronione w lepszy sposób.

2. Projekt Komisji

2.1 Odpowiedzialność i odszkodowanie

2.1.1 Projekt rozporządzenia określa odpowiedzialność operatorów w wypadku śmierci lub obrażeń ciała pasażerów, czy też utraty lub zniszczenia ich bagaży.

⁽¹⁾ Dyrektywa nr 2004/51/WE – Dz.U. L 164 z 30.04.2004, s. 164 – opinia EKES – Dz.U. C 61 z 14.03.2003, s. 131.

⁽²⁾ Dyrektywa nr 2004/49/WE – Dz.U. L 164 z 30.04.2004, s. 44 – opinia EKES – Dz.U. C 61 z 14.03.2003, s. 131.

⁽³⁾ Dyrektywa nr 2004/881/WE – Dz.U. L 164 z 30.04.2004, s. 1 – opinia EKES – Dz.U. C 61 z 14.03.2003, s. 131.

⁽⁴⁾ Dyrektywa nr 2004/50/WE – Dz.U. L 164 z 30.04.2004, s. 114 – opinia EKES – Dz.U. C 61 z 14.03.2003, s. 131.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 61 z 14.03.2003, s. 131.

2.1.2 Ustalono minimalne kwoty odszkodowań dla opóźnień (załącznik III); wypłaty te nie mają wpływu na prawo pasażera do skorzystania z transportu.

Załącznik III

Rodzaj usługi	Czas podróży	50% odszkodowanie w wypadku	100% odszkodowanie w wypadku
podróże międzynarodowe w całości lub w części kursowym pociągiem szybkobieżnym	do dwóch godzin	opóźnienia od 30 do 60 minut	opóźnienia ponad 60 minut
	ponad dwie godziny	opóźnienia od 60 do 120 minut	opóźnienia ponad 120 minut
podróże międzynarodowe kursowymi pociągami innymi niż szybkobieżne	do czterech godzin	opóźnienia od 60 do 120 minut	opóźnienia ponad 120 minut
	ponad cztery godziny	opóźnienia od 120 do 240 minut	opóźnienia ponad 240 minut

2.1.3 Projekt rozporządzenia dokładnie określa prawa pasażerów spóźniających się na swoje połączenia lub których pociągi zostały odwołane, jak również kwestię zajmowania się klientami w wypadku połączeń opóźnionych lub na które pasażer się spóźnił.

2.2 Dostępność informacji oraz sprzedaż biletów

2.2.1 Załącznik I określa minimalne informacje, jakie operatorzy kolejowi winni zapewnić przed, w trakcie oraz po podróży. Załącznik II określa minimalne informacje, jakie powinny znaleźć się na bilecie.

2.2.2 Operatorzy kolejowi winni sprzedawać bilety i/lub bilety bezpośrednie do stacji węzłowych oraz na przyległe obszary. Kilku operatorów kolejowych winno współpracować w tym celu i podpisać umowy, aby zapewnić sprzedaż biletów bezpośrednich. Bilety te muszą być oferowane do sprzedaży w kasach biletowych, w automatach, za pośrednictwem telefonu lub Internetu. Jeśli kasy biletowe będą zamknięte, lub też automaty nieczynne, bilety międzynarodowe muszą być dostępne w pociągu. Sprzedawcy muszą być dostępni dla wszystkich operatorów kolejowych w celu udostępnienia informacji oraz sprzedaży biletów.

2.2.3 Operatorzy kolejowi muszą informować społeczeństwo o planach zawieszenia usług międzynarodowych.

2.3 Osoby o ograniczonej zdolności poruszania się

2.3.1 Dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się proponowane rozporządzenie określa pomoc na dworcu i w pociągu, jak również podczas wsiadania, wysiadania i przesiadania się. Potrzeba pomocy winna być zgłoszona z 24-godzinnym wyprzedzeniem.

2.4 Standardy jakości usług oraz procedury reklamacyjne

2.4.1 Operatorzy kolejowi winni określić standardy jakości usług (określone w załączniku IV) i wdrożyć system zarządzania jakością. Informacje na temat spełnienia standardów jakości winny być publikowane w raporcie rocznym.

2.4.2 Należy ustalić procedurę reklamacyjną, zgodnie z którą do klienta winna być przesłana odpowiedź w języku, w jakim reklamacja została złożona. Może ona być złożona w języku kraju, przez który przejeżdża pociąg międzynarodowy. Języki angielski, francuski i niemiecki są zawsze dopuszczalne. Dotyczy to również skarg składanych osobiście w kasach biletowych.

3. Ocena projektu

3.1 Uwagi ogólne

3.1.1 Projekt Komisji zajmuje się jednocześnie dwoma obszarami. Projekty dotyczące odpowiedzialności operatorów oraz odszkodowań w wypadku opóźnień, odwołań, obrażeń ciała lub zniszczenia mienia, jak również pomocy udzielanej osobom o ograniczonej zdolności poruszania się, mają zasadniczo ten sam zakres, co rozporządzenie ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów⁽¹⁾. Niniejszy projekt zajmuje się prawami pasażerów w innym sektorze transportu, tj. na kolei.

3.1.2 Drugi obszar obejmuje odrębny zakres problemów. Wymaga on od operatorów współpracy w celu zapewnienia pasażerom możliwości uzyskania informacji o rozkładach jazdy oraz cenach przejazdu, jak również zakupu biletów w jednym punkcie w konkurencyjnej sieci. Obejmuje to zarówno połączenia między stacjami węzłowymi, jak i stacjami na obszarze otaczającym najbliższą stację węzłową. Projekt ten jest ściśle związany z projektem mającym poprawić dyrektywę nr 91/440/EWG oraz z liberalizacją międzynarodowego transportu pasażerskiego.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91.

3.1.3 Standardy dotyczące informacji na temat rozkładów jazdy oraz opłat za przejazdy, jak również z drobnymi wyjątkami (np. Thalys, Eurostar) standardy dotyczące wydawania biletów spełniane są w obecnym systemie, w którym międzynarodowy transport pasażerów koleją prowadzony jest na mocy porozumień zawartych między operatorami kolejowymi lub grupami międzynarodowymi. W ramach systemu konkurencyjnych przedsięwzięć, postanowienia te należy zachować i ulepszyć w drodze uregulowania prawnego lub ustawodawstwa.

3.2 Zakres zastosowania

3.2.1 Projekt dotyczy międzynarodowego transportu pasażerów kolei. Tym niemniej, postanowienia dotyczą również połączeń ze stacji węzłowych do stacji na pobliskim obszarze.

3.2.2 EKES wskazuje, iż usługi dotyczące takich połączeń mogą podlegać kontraktom na usługi publiczne.

3.2.3 Tym niemniej, zakres rozporządzenia ogranicza jego definicja 'przedsiębiorstwa kolejowego' (art. 2 ust.1). Obejmuje ono jedynie przedsiębiorstwa, których zasadnicza działalność to transport pasażerów. Może to sugerować, iż przedsiębiorstwa kolejowe, które prowadzą również przewozy towarowe, wyłączone są z postanowień rozporządzenia. Jest to nie do przyjęcia.

3.3 Odpowiedzialność i odszkodowanie

3.3.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje zasadę wprowadzenia ustawodawstwa europejskiego w sprawie odszkodowań dla pasażerów w wypadku niesatysfakcjonującego poziomu lub braku usługi w ogóle, jak również w sprawie odpowiedzialności operatorów kolejowych.

3.3.2 Tym niemniej, ważne jest, aby zapewnić, iż obowiązujące prawo traktować będzie różnych konkurujących ze sobą operatorów w sposób równy.

3.3.3 Widoczne jest, iż odszkodowanie dla pasażerów kolei międzynarodowych należne jest wcześniej niż pasażerom linii lotniczych, choć lądowy ruch kolejowy często oznacza dłuższy czas podróży oraz większe prawdopodobieństwo przerw w podróży. Dla przykładu, zwrot kosztów podróży dla pasażerów linii lotniczych ma miejsce dopiero w wypadku opóźnień dłuższych niż pięć godzin.

3.3.4 W wypadku opóźnienia pociągu należy pasażerom zaofiarować darmowe napoje i posiłki odpowiednie do czasu oczekiwania. W wypadku transportu lotniczego, próg ten wynosi dwie lub więcej godzin.

3.3.5 W wypadku odwołanych lotów odszkodowanie nie musi być wypłacane, jeśli odwołanie lotu następuje z powodu „nadzwyczajnych okoliczności”. Taka podstawa do zwolnienia z odpowiedzialności nie istnieje w wypadku transportu pasażerów koleją.

3.3.6 Podobnie, rozporządzenie w sprawie podróży drogą lotniczą nie zapewnia odszkodowania za znaczne szkody wynikające z opóźnień lub odwołań, podczas gdy rozporządzenie w sprawie podróży koleją to czyni. Co więcej, proponowane rozporządzenie nie określa górnej granicy w wypadku znacznych szkód.

3.3.7 Maksymalna granica odpowiedzialności określana jest inaczej dla bagażu podręcznego, a inaczej dla pozostałego: 1 800 € w wypadku bagażu podręcznego i 1 300 € w wypadku pozostałego bagażu. Z oświadczenia wyjaśniającego wynika, iż Komisja zawarła różne, choć porównywalne porozumienia (CIV dla sektora kolejowego oraz Konwencję Montrealską dla sektora lotniczego). Z punktu widzenia pasażerów różnica ta jest niezrozumiała.

3.3.8 Proponowane rozporządzenie zawiera różne postanowienia dotyczące odpowiedzialności operatora wobec klienta w zależności od tego, czy wina leżała po stronie operatora, czy też nie. Dlatego też operator odpowiada za utratę lub zniszczenie bagażu podręcznego pasażera jedynie w sytuacji, gdy wina leży po jego stronie. W innych wypadkach operator jest odpowiedzialny niezależnie od tego, czy wina leży po jego stronie, czy też nie.

3.3.9 Operator nie jest odpowiedzialny za opóźnienia wynikające z nadzwyczajnych warunków pogodowych, klęsk żywiołowych, wojen lub działań terrorystycznych. Operator jest odpowiedzialny za opóźnienia wynikające z innych przyczyn, niezależnie od tego, czy wina leży po jego stronie, czy też nie.

3.3.10 Zasadniczo EKES popiera kwestię odpowiedzialności niezależnie od winy w wypadku opóźnienia we wszystkich sektorach transportu. Nie chodzi tu o odszkodowanie za zniszczenia w wąskim rozumieniu, lecz raczej o odszkodowanie za usługi, których nie wyświadczono. Dla konsumenta/klienta nie ma znaczenia, czy winny jest operator. Proponowane ograniczenia są prawidłowe.

3.3.11 Z proponowanego rozporządzenia nie wynika jasno, czy pasażer może odwołać podróż w wypadku opóźnienia i uzyskać pełny zwrot opłat. Szczególnie w wypadku podróży służbowych opóźnienie może spowodować, iż podróż staje się bezcelowa.

3.4 *Pomoc udzielana osobom o ograniczonej zdolności poruszania się i innym pasażerom*

3.4.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje postanowienia dotyczące pomocy udzielanej osobom o ograniczonej zdolności poruszania się.

3.4.2 Operatorzy kolejowi powinni umożliwić łatwy dostęp do informacji wszystkim pasażerom, w tym osobom o ograniczonej zdolności poruszania się w rozumieniu art. 2 ust. 21, poprzez umiejscowienie okien i stanowisk informacyjnych na odpowiedniej wysokości, jak również przygotowanie tekstów przy użyciu większej czcionki oraz opracowanie ich w łatwy do czytania sposób.

3.5 *Informacje dla pasażerów oraz na biletach*

3.5.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje postanowienia dotyczące informacji dla pasażerów udzielanych przed, w trakcie i po zakończeniu podróży (załącznik I). W szczególności odnosi się to do faktu, iż brak udzielanych informacji dla pasażerów przed i w trakcie podróży w wypadku opóźnienia stale powoduje znaczne niezadowolenie klientów.

3.5.2 W odniesieniu do minimalnych informacji na biletach (załącznik II), należy określić, czy, i kiedy, bilet można zwrócić i odzyskać opłatę. Z powodu znacznych różnic w systemach rezerwacji, często pozostaje to dla pasażerów niejasne.

3.5.3 Rozporządzenie stanowi (art. 3, 5 i 6), iż:

- operatorzy kolejowi i/lub turystyczni winni zapewnić informacje na temat godzin podróży, opłat, transportu rowerów itd. odnośnie wszelkich usług, w tym oferowanych przez innych operatorów, we wszystkich sieciach sprzedaży (kasy biletowe, telefonicznie, za pośrednictwem Internetu, lub w innej formie, która może w przyszłości być dostępna);
- operatorzy winni współpracować, aby sprzedawać bilety bezpośrednio klientom za pośrednictwem wszystkich systemów sprzedaży.

3.5.4 Zasadniczo EKES uważa za pożądane, aby pasażerom oferowano jednostopniowe systemy rezerwacji i informacji dotyczące wszystkich usług transportu kolejowego oraz usług z tym związanych.

3.5.5 Tym niemniej, uwagę zwraca się na szczególne cechy podróży koleją:

- zależność od sieci i współzależność usług dalekobieżnych, krajowych dalekobieżnych i lokalnych, w tym tras usług publicznych, podlegających innym zobowiązaniom umownym;

- korzyści płynące z rezerwacji krótkoterminowych (podróże spontaniczne), możliwość dosiadania się na trasie, a w wielu wypadkach nieobecność wymogu rezerwacji miejsca;
- bilety, które można odstępować innym osobom.

3.5.6 Mające bezpośrednie zastosowanie rozporządzenie nie jest w stanie zapewnić postanowień odpowiadających złożoności wynikającej ze związku między międzynarodowymi usługami pasażerskimi a usługami regionalnymi w systemie obejmującym integrację konkurujących ze sobą operatorów. Przykładowo, liczba stacji, których to dotyczy (stacji węzłowych oraz stacji na pobliskim obszarze) jest duża.

3.5.7 Komitet podkreśla, iż w wypadku międzynarodowych usług pasażerskich standardy te są obecnie w dużym stopniu spełniane. W systemie przedsiębiorstw konkurencyjnych przepisy te jednak należy zachować i ulepszyć odpowiednim ustawodawstwem.

3.6 Wpływ rozporządzenia na pracowników

3.6.1 Art. 21 proponowanego rozporządzenia stanowi, iż przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne jest za swój personel. Z drugiej strony, art. 22 wspomina o możliwości roszczeń zbiorowych i obejmuje roszczenia wobec personelu. Należy wyraźnie wyjaśnić, iż personel kolejowy nie będzie podlegał roszczeniom ze strony pasażerów lub innych osób trzecich, a odpowiedzialny będzie pracodawca.

3.6.2 Wysokie odszkodowania za opóźnienia nie może w konsekwencji prowadzić do tego, aby operatorzy kolejowi akceptowali większe ryzyko w kwestii bezpieczeństwa celem uniknięcia roszczeń o odszkodowania. Ponadto, należy wykluczyć naciski przedsiębiorstw kolejowych na pracowników prowadzących do powstania ryzyka związanego z zaniedbaniem czasu pracy, jazdy i odpoczynku. Co więcej, konieczne jest zapewnienie, iż odpowiednia liczba dobrze przeszkolonego personelu będzie dostępna, aby spełnić wymagania jakościowe.

3.6.3 Załącznik IV dotyczący minimalnych standardów jakości usług musi więc obejmować umiejętności stosownego personelu. Dotyczy to nie tylko załóg pociągów, ale również personelu dworców oraz personelu zajmującego się skargami.

4. Wnioski

4.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje projekt rozporządzenia w sprawie praw i obowiązków pasażerów kolei międzynarodowych. Rozszerza ono postanowienia o ochronie konsumenckiej mających obecnie zastosowanie w odniesieniu do transportu lotniczego na inne środki transportu.

4.2 Tym niemniej, EKES sprzeciwia się nierównemu traktowaniu konkurencyjnych środków transportu. Postanowienia dotyczące sektora kolejowego nie mogą być surowsze niż dotyczące podróży lotniczych.

4.3 EKES dostrzega możliwość ulepszenia rozporządzenia odnośnie poszczególnych postanowień dotyczących odpowiedzialności za znaczne szkody oraz określenia górnych granic odpowiedzialności, a także wyjątków w wypadku odwołania pociągu.

4.4 Zasadniczo EKES popiera refundację opłat w wypadku nieświadczenia lub nieodpowiedniego świadczenia usług, niezależnie od tego, czy wina leżała po stronie operatora, czy też nie, o ile mieć to będzie zastosowanie wobec wszystkich środków transportu.

4.5 EKES popiera pomysł jednostopniowych systemów informacji i rezerwacji gwarantujących dobrą jakość usług świadczonych na rzecz pasażerów. Komitet ma jednak zastrzeżenia co do tego, w jaki sposób kwestia ta jest rozstrzygana w tym samym rozporządzeniu w sprawie odszkodowań i odpowiedzialności.

4.6 EKES wskazuje na to, iż ustanowienie jednostopniowych systemów informacji i rezerwacji w zespolonym systemie dostawców w usługach transportu międzynarodowego, krajowego, regionalnego i publicznego, przy dodatkowej komplikacji związanej z konkurencyjnymi operatorami, jest bardzo skomplikowane, szczególnie jeśli system ten ma być dostępny poprzez wszystkie systemy sprzedaży.

4.7 EKES wskazuje na to, iż przedstawienie ustawodawstwa w sprawie informacji dla pasażerów oraz wydania biletów w międzynarodowym transporcie pasażerskim koleją należy rozważyć łącznie z poprawką do dyrektywy nr 91/440/EWG w sprawie liberalizacji międzynarodowego kolejowego transportu pasażerskiego.

Bruksela, 9 lutego 2005 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND