

2. Hidtil har Kommissionen ikke haft noget belæg for, at jernbaneselskaberne i Belgien, Spanien og Østrig skulle have haft særlige ulemper for så vidt angår de internationale togserviceydelser, som følge af opkrævning af høje infrastrukturafgifter.

3. Ifølge alle de informationer, som Kommissionen ligger inde med, er der ingen specifik jernbaneinfrastrukturafgift for grænseoverskridende toglinjer i Italien. For så vidt angår det relative niveau af jernbaneinfrastrukturafgifterne i medlemsstaterne, er Kommissionen fuldt ud klar over, at der findes betydelige variationer. Ifølge en undersøgelse, foretaget af Prognos AG (Basel) for Deutsches Verkehrsforum fra november 2000 (»Netzzugang und Trassenpreisbildung im westeuropäischen Schienenverkehr«), varierede de gennemsnitlige afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen pr. tog-km i 2000 f.eks. fra ca. 0,40 EUR i Nederlandene og over 1,50 EUR i Østrig, 2 EUR i Frankrig, 2,50 EUR i Italien, 3,25 EUR i Tyskland, 3,50 EUR i Schweiz og helt op til 7,50 EUR i Det Forenede Kongerige.

4. Kommissionen er af den opfattelse, at internationale jernbanepassagertjenester over lange distancer, som opfylder jernbanepassagerernes forventninger, er en ønskelig del af Fællesskabets passagertransportssystem. I en meddelelse for nylig (»Mod et integreret europæisk jernbanesystem«) ⁽²⁾ har Kommissionen analyseret situationen for denne sektor nærmere og drøftet en række valgmuligheder med henblik på at videreudvikle de lovgivningsmæssige rammer fremover og herved øge dens konkurrenceevne. Kommissionen er af den opfattelse, at de internationale jernbanetjenester under forbedrede lovgivningsmæssige rammebetingelser enten er konkurrencedygtige, for så vidt angår pris og servicekvalitet, og derfor ikke behøver nogen form for offentlig støtte, eller at de kompetente offentlige myndigheder anser disse tjenester for at være i offentlighedens interesse, og indgår en kontrakt med et jernbaneselskab, hvori der opereres med en fyldestgørende kompensation for den offentlige service. I henhold til Kommissionens forslag til udkast til forordning om offentlige tjenester inden for offentlig transport ⁽³⁾ skulle denne kompensation normalt ydes efter et offentligt udbud. De foreliggende vidnesbyrd viser, at sådanne udbudsprocedurer for passagertrafikken med jernbane er forbundet med omkostningseffektivitet og stigende passagerantal.

5. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering ⁽¹⁾ fastlægger strukturen for systemerne til opkrævning af infrastrukturafgifter i Fællesskabet. Det grundlæggende princip, som de nationale opkrævningsystemer skal stemme overens med, er prisfastsættelse på grundlag af marginalomkostningerne, som indebærer stærke incitamenter til en effektiv udnyttelse af infrastrukturen og ansporer jernbaneselskaberne til at konkurrere. Medlemsstaterne kan i givet fald efter ønske tilføje visse supplementer (»mark-ups«) til det marginale omkostningselement. Medlemsstaterne skal gennemføre bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF i deres egen nationale lovgivning og håndhæve dem senest inden marts 2003.

⁽¹⁾ EFT L 75 af 15.3.2001.

⁽²⁾ KOM(2002) 18 endelig udg.

⁽³⁾ KOM(2002) 107 endelig udg.

(2002/C 229 E/114)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0552/02
af Alexandros Alavanos (GUE/NGL) til Rådet

(4. marts 2002)

Om: Også flysikkerheden er i Iran ramt af embargoen

I de senere år er der noteret adskillige uheld i det iranske luftfartsselskab såsom det, der skete i maj 2001, hvor et russisk bygget fly af typen Jakovlev-40 tilhørende det iranske luftfartsselskab forulykkede i det nordøstlige Iran, og for nylig blev det rapporteret, at et fly af typen Tupolev fra det iranske luftfartsselskab var forulykket med 117 passagerer ombord.

Disse uheld tilskrives hovedsagelig den totale mangel på reservedele — der skyldes den amerikanske embargo — til de fly af typen Boeing, som det iranske luftfartsselskab råder over. Selskabet er på grund af omstændighederne nødt til at købe fly med en forældet teknologi fra lande i det tidligere Sovjetunionen. Samtidig hedder det, at Iran Air i de sidste 12 år har forsøgt at købe europæiske fly af typen Airbus, men de bliver mødt med afslag på grund af embargoen.

I betragtning af, at det iranske luftfartsselskabs flysikkerhed rammes direkte af embargopolitikken, hvilket resulterer i tab af uskyldige menneskeliv, bedes Rådet besvare følgende:

1. Kan Rådet bekræfte, at salget af Airbus til Iran Air er blevet nægtet?
2. Føler Rådet sig medansvarligt for de menneskeliv, der er gået tabt?
3. Agter Rådet omgående at tage sin politik op til fornyet overvejelse?

Svar

(26. juni 2002)

De af det ærede medlem rejste spørgsmål henhører ikke under EU's kompetenceområde.

(2002/C 229 E/115)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0555/02

af Giovanni Pittella (PSE), Guido Bodrato (PPE-DE), Luigi De Mita (PPE-DE), Giovanni Fava (PSE), Fiorella Ghilardotti (PSE), Vincenzo Lavarra (PSE), Francesco Musotto (PPE-DE), Giorgio Napolitano (PSE), Mauro Nobilia (UEN), Guido Podestà (PPE-DE), Adriana Poli Bortone (UEN), Guido Sacconi (PSE), Luciana Sbarbati (ELDR), Mariotto Segni (UEN) og Maurizio Turco (NI) til Kommissionen

(28. februar 2002)

Om: Gennemførelse af strukturfundene i programmeringsperioden 1994-1999

- De projekter, der samfinansieredes af strukturfundene i programmeringsperioden 1994-1999, blev afsluttet pr. 31. december 2001.
- På grund af den langvarige godkendelsesprocedure for programmerne kunne de dertil hørende forpligtelser og udbetalinger først gennemføres fra 1995.
- Selv om de endelige tal for gennemførelsen endnu ikke foreligger, hedder det i rapporten om foranstaltningerne og gennemførelsestiderne for de samfinansierede foranstaltninger under strukturfundene, der er offentliggjort af Rådets formandskab, på s. 213, at for så vidt angår ESF, udgjorde udbetalingerne til mål 3 i Italien pr. december 1999 66 % af den samlede støtte.
- I en fælles undersøgelse foretaget af London School of Economics og Castellanza universitet slås der alarm angående Italiens udbetalingskapacitet i forbindelse med strukturfundene, og den 30. juni 2001 berettede dagbladet »Sole 24 Ore«, at der var 5,2 milliarder EUR i manglende udbetalinger.
- Det samlede beløb, der ikke er brugt af Italien, er tilsyneladende over 1 milliard EUR.
- Fondenes udbetalingskapacitet har lidt under indførelsen af nye og meget komplicerede procedurer, der i større omfang inddrager regionerne og provinserne i planlægningen og anvendelsen af støtten.
- Ved udgangen af den programmeringsperiode, der afsluttedes i 1993, blev der oprettet et brodannende program for ikke-anvendte midler.
- Italien halter langt bagefter, for så vidt angår uddannelse i datamatik og telematik samt sprog, og selv om det har opstillet uddannelseskrav vedrørende disse områder og har indført obligatorisk uddannelse for alle læringe, er situationen den, at kravet i vidt omfang ignoreres på grund af manglende midler.

Kan Kommissionen på baggrund af ovenstående give detaljerede oplysninger om, hvor stor en del af strukturfondsstøtten der ikke er blevet anvendt i Italien i programmeringsperioden 1994-1999 og tilsvarende tal for de andre EU-lande?