

Ifølge de disponible oplysninger er det ikke muligt at bevise, at projektet i form af anlæggelsen af en golfbane skulle have nogen væsentlig indvirkning på Natura 2000-lokaliteten.

Kun i tilfælde af at dette projekt skulle kunne få en mærkbar effekt på en Natura 2000-lokalitet, vil bestemmelserne i artikel 6 i Rådets direktiv 92/43/EØF⁽¹⁾ af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter kunne finde anvendelse.

For så vidt angår anmodning om en eventuel fællesskabsfinansiering via Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), kan Kommissionen oplyse det ærede medlem om, at den ikke ligger inde med oplysninger om de enkelte projekter, medlemsstaterne måtte have udvalgt.

Som konklusion har Kommissionen ingen informationer med hensyn til dette projekt. I betragtning af at det ikke har været muligt at finde den nøjagtige fastsatte beliggenhed af denne fritidsmæssige infrastruktur, vil Kommissionen nu anmode om yderligere oplysninger fra de spanske myndigheder, navnlig for så vidt angår de følger, projektet i givet fald vil kunne få på Natura 2000-lokaliteten, og for så vidt angår den mulige fællesskabsfinansiering.

⁽¹⁾ EFT L 175 af 5.7.1985.

⁽²⁾ EFT L 73 af 14.3.1997.

⁽³⁾ EFT L 206 af 22.7.1992.

(2003/C 268 E/044)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3545/02
af Michel-Ange Scarbonchi (GUE/NGL) til Kommissionen

(11. december 2002)

Om: Oprettelse af et europæisk kystvagtværn

Efter Erikas forlis vidner olieudslippet fra tankskibet Prestige den 19. november 2002 ud for Galiciens kyst i Spanien om, at der fortsat er utilstrækkelig kontrol og overvågning af skibe til havs.

Kommissionen bør reagere så hurtigt som muligt på sådanne økologiske katastrofer. Den beslutning, der blev truffet på topmødet mellem Frankrig og Spanien i Malaga, om i overensstemmelse med artikel 56 i FN's havretskonvention at begrænse adgangen til den eksklusive økonomiske zone for de farligste olietankskibe til mindst 200 sømil (360 kilometer) fra kysterne, skaber håb.

Alligevel kræver det drama, som ethvert olieudslip udgør for de berørte indbyggere og lokalsamfund, samt konsekvenserne for miljøet og de økonomiske aktiviteter så som havet og turismen, at der på europæisk plan udarbejdes nye regler for transport af farligt gods og nye kontrolforanstaltninger.

Forsigtighedsprincippet leder nu tanken hen på indsættelsen af et reelt europæisk havpoliti. Med oprettelsen af et europæisk kystvagtværn ville overholdelsen af søfartsreglerne kunne kontrolleres mere effektivt.

Talrige argumenter taler for en ny administrativ enhed, som Europa-Parlamentet ville kunne føre kontrol med og EU-landenes søfartsmyndigheder have ansvar for. Det ville være et stærkt budskab at sende ud til det maritime Europa på tærskelen til den kommende udvidelse af Den Europæiske Union. Hvad mener Kommissionen om dette?

Kan Kommissionen udarbejde forslag, der kan anvendes som fælles basis for en plan for den europæiske kamp for maritim sikkerhed, og som lægger vægt på en skarp kontrol af skibe til havs?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio

(4. februar 2003)

Kommissionen forelagde den 3. december 2002 en meddelelse om skærpelse af sikkerheden til søs efter olietankeren »Prestige«s forlis⁽¹⁾. Den 6. og den 9. december 2002 vedtog Rådet en række konklusioner, som støttede de initiativer, Kommissionen har taget for at hindre en gentagelse af denne type katastrofer og imødegå følgerne.

Spørgsmålet om søfartssikkerhed var opført på dagsordenen for Det Europæiske Råd i København. Det understreges i konklusionerne, at »EU er fast besluttet på at træffe alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at undgå lignende katastrofer i fremtiden, og ser med tilfredshed på den hurtige reaktion fra Rådets og Kommissionens side«. Videre står der, at »Det Europæiske Råd ser med tilfredshed på den indsats, Kommissionen har gjort for at imødegå de økonomiske, sociale og miljømæssige følger af Prestiges forlis, og på Kommissionens intention om at undersøge behovet for yderligere specifikke foranstaltninger. Blandt disse foranstaltninger skal også spørgsmål vedrørende ansvar og dermed forbundne sanktioner behandles«.

Kommissionen er klar over, at de procedurer, som medlemsstaternes søfartsmyndigheder har indført, er behæftet med visse svagheder. Kommissionen har således erindret medlemsstaterne om deres forpligtelser med hensyn til havnestatskontrol⁽²⁾ og indtrængende anmodet dem om at ansætte et tilstrækkeligt antal inspektører, således at de kan kontrollere mindst 25 % af skibene som fastsat i den gældende fællesskabsret.

Kommissionen har i den forbindelse haft lejlighed til at udtrykke sin forundring over den ringe procentdel, der kontrolleres i visse medlemsstater eller visse havne. I øvrigt har den indklaget Frankrig og Irland, som ikke overholder tærsklen på 25 %, for Domstolen.

Kommissionen mener, at det på baggrund af de seneste begivenheder vil være rimeligt at overveje, om der skal oprettes et europæisk kystvagtværn for effektivt at imødegå risiciene for forurening og opretholde et højt sikkerhedsniveau til søs.

Det europæiske agentur for søfartssikkerhed, som blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002⁽³⁾ og vil være operationelt i løbet af de kommende måneder, skal først og fremmest varetage den tekniske koordinering i forbindelse med gennemførelsen af fællesskabsretten. Agenturets mandat forventes at blive udvidet.

Dette organ skal især spille en væsentlig rolle i forbindelse med styrkelsen af samarbejdet mellem medlemsstaternes kystvagtmyndigheder om søfartssikkerhed og forureningsforebyggelse. Spørgsmålet, om oprettelsen af et europæisk kystvagtværn skal være det næste skridt, skal undersøges i lyset af agenturets erfaringer og vurderes af alle berørte parter.

(¹) KOM(2002) 681 endelig udg.

(²) Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forebyggelsesforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol), EFT L 157 af 7.7.1995.

(³) EFT L 208 af 5.8.2002.

(2003/C 268 E/045)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3617/02

af Erik Meijer (GUE/NGL) til Kommissionen

(16. december 2002)

Om: Fremme på europæisk plan af alternativer til dårlig integration mellem befolkningsgrupper og dannelse af adskilte verdener

1. Er Kommissionen bekendt med, at der, navnlig i byområderne i medlemsstaterne Tyskland, Frankrig, Det Forenede Kongerige, Nederlandene og Belgien, i de seneste årtier som følge af afkoloniseringen og behovet for arbejdskraft har bosat sig mange mennesker, der stammer fra områder uden for Europa, at disse tilflyttere er opvokset med et sprog, en kultur og religion, der afviger fra, hvad der ved deres ankomst var almindeligt i deres nye bolig- og arbejdsmiljø, og at man længe ikke har været tilstrækkeligt opmærksom på integrationen af disse tilflyttere, idet myndigheder, virksomheder, undervisningsinstitutioner og udlejere af boliger formodede, at deres tilstedeværelse kun var midlertidig.

2. Er Kommissionen ligeledes bekendt med, at det i spørgsmål 1 anførte forhold nu har medført, at der er opstået skoler og boligkvarterer, hvor der er en meget høj procentdel af disse nye borgere ved siden af skoler og boligkvarterer, hvor der næsten ingen nye borgere er, til at den første generation af tilflyttere har et utilstrækkeligt kendskab til sprog og adfærdsmønster i deres boligområde, til ringere muligheder på