

(2003/C 242 E/176)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0737/03**af Erik Meijer (GUE/NGL) til Kommissionen**

(11. marts 2003)

Om: Alvorlig forsinkelse i anlæggelsen af ny jernbaneinfrastruktur til grænseoverskridende højhastighedsstrækninger

1. Kan Kommissionen bekræfte, at der i forlængelse af den spanske højhastighedsstrækning Madrid – Barcelona, som skal være fuldført i 2004, arbejdes på i 2006 at åbne en ny grænseoverskridende jernbanestrækning gennem Pertius-tunnellen mellem Figueres (E) og Perpignan (F), men at der fortsat ikke er anlægsarbejde i gang på den manglende del mellem Perpignan og Rédessan sydøst for Nîmes, der siden 2001 har været den vestlige endestation for den franske togforbindelse LGV LN5 Méditerranée, og at en mindre forlængelse af LGV LN5 via en bue syd om Nîmes til Montpellier, som skal aflaste den stærkt overbelastede klassiske kystlinje, sandsynligvis ikke vil stå klar før 2008?
2. Kan der på lang sigt opstå en situation i stil med den siden 1995 manglende tilslutning på britisk territorium mellem Kanal-tunnellen og London, således at Spanien indtil videre ikke kan blive tilsluttet et europæisk net? Er årsagerne hertil en intern strid i Frankrig om finansieringsprioriteringen for de forlængede strækninger til Bordeaux eller strækningen til Perpignan? Hvorvidt spiller de offentlige interesser efter stormene og oversvømmelserne i efteråret 2002 i denne sammenhæng en rolle i betragtning af kritik, der er fremført over anlæggesmåden for nye jernbanedæmninger og lignende projekter, som vil hindre bortledning af store vandmængder til havet?
3. Hvorvidt er der tale om, at anlæggelsen af nye strækninger over lange afstande vil komme andre brugere til gode end brugerne af det fintmaskede regionale jernbanenet, hvor der spares på udgifterne? Forsøges det at sondre mellem omkostningerne til højhastighedsstrækninger og konventionelle jernbanestrækninger, således at der ikke er nogen grund til at frygte, at et højhastighedsnet bliver etableret på bekostning af faciliteter for det store flertal af togpassagerer?
4. Hvordan forsøges det at udvirke, at anlæggelsen af nye højhastighedsjernbanestrækninger ikke afstedkommer en gentagelse af vanskelighederne ved anlæggelsen af de første konventionelle jernbanestrækninger i det 19. århundrede, da nationale interesser og konflikter stod i vejen for anlæggelsen af sammenhængende grænseoverskridende net?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio

(23. april 2003)

Kommissionen er underrettet om, at idriftsættelsen af højhastighedsstrækningen »TGV Sud« fra Montpellier til den spanske grænse vil blive forsinket, men disse forsinkelser falder stadig ind under fristerne i programmet for udvikling af det transeuropæiske transportnet, hvor det fastsættes, at projekter af fælles interesse skal være udført inden 2010. Den nylige revision af de større transportinfrastrukturer, som blev udført efter anmodning fra den franske trafikminister, understregede dog vigtigheden af at færdiggøre hele strækningen inden for en rimelig tidsramme.

Revisionen bekræftede ligeledes, at anlæggelsen af højhastighedsstrækningen langs Middelhavet har høj prioritet og derfor modtager et betragteligt EU-bidrag, som især går til den grænseoverskridende del af strækningen. Hvad angår de tekniske detaljer, som det ærede medlem fremlægger, har Kommissionen ikke kendskab til, at der skulle være fremført kritik af opførelsen af bygningsværker på strækningen.

Kommissionen er meget interesseret i på enhver måde at udvikle jernbanenettet. I denne forbindelse stiller EU en betydelig økonomisk støtte til rådighed gennem forskellige budgetposter (EFRU, Samhørighedsfonden) og inden for rammerne af TEN-budgettet, ikke blot til anlæggelsen af nye togstrækninger, men også til forbedring af det konventionelle jernbanenet og fjernelse af flaskehalse ved de vigtigste knudepunkter i jernbanenettet. Fællesskabsinitiativet Interreg IIIB (herunder især programmerne for Sydvesteuropa og det vestlige Middelhavsområde) kan også indgå i finansieringen af det grænseoverskridende samarbejde om fysisk planlægning, herunder på jernbaneområdet. Disse finansieringsbidrag medvirker til at gøre det samlede net mere funktionsdygtigt til glæde for alle de rejsende og for godstrafikken.

I EF-traktatens afsnit XV og i særlig grad artikel 154 og 155 fastsættes Fællesskabets arbejdsområde i forbindelse med anlæggelse og udvikling af det transeuropæiske infrastruktur- og transportnet, og bestemmelserne gennemføres ved beslutning nr. 1692/96/EF⁽¹⁾ om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, dets karakteristika, udstrækning og hovedindsatsområderne. Med det formål at fremme udviklingen af disse net har Kommissionen ligeledes foreslået at hæve den øvre grænse for EU-bidrag til samfinansieringen af grænseoverskridende jernbaneprojekter, der vanskeliggøres af en naturlig barriere, til 20 % af de samlede omkostninger (i stedet for de 10 %, som er fastsat i den gældende finansforordning)⁽²⁾.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, EFT L 228 af 9.9.1996).

⁽²⁾ KOM(2003) 38 endelig udg.

(2003/C 242 E/177)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0741/03

af Roberta Angelilli (UEN) til Kommissionen

(11. marts 2003)

Om: Bedrageri med italiensk tomatkonserves

I februar 2003 kom det som følge af en undersøgelse foretaget af Coldiretti, den største landbrugsorganisation i Europa, frem, at i 2002 i Italien var 82 000 tons tomatkonserves ud af en samlet produktion på 396 000 tons importeret fra Kina. Hvis disse oplysninger er sande, vil det sige, at en del af de italienske tomatkonserves indeholder tomatkoncentrat fra Kina. Der findes således uden tvivl en række forarbejdningsvirksomheder, der bringer konserves, hvori det italienske produkt er blandet med det kinesiske, på det italienske marked uden klart at specificere det på etiketten. I dette tilfælde må det dreje sig om bedrageri med fødevarer, eftersom der på disse produkters etiketter slet ikke står noget om produktets oprindelse, men kun om hvor produktet er forarbejdet og pakket, hvorved billedet af de traditionelle italienske dyrkningsområder udnyttes. Dette skaber stor forvirring blandt de italienske forbrugere, der, når de køber produktet, på ingen måde beskyttes eller får de rette oplysninger om produktets egentlige oprindelse.

Dette betyder, at de italienske forarbejdningsvirksomheder, som udelukkende bruger produkter af italiensk oprindelse, og som også er underlagt toldafgifter, lider store indtægtstab, idet Italien er verdens næststørste producent efter USA, og at der derved skabes ulige konkurrencevilkår.

Kan Kommissionen oplyse:

1. om ikke disse forhold er i strid med EF-traktatens artikel 30 og 153 om forbrugerbeskyttelse samt EF-traktatens artikel 85 og 86 om konkurrence?
2. om ikke disse forhold er i strid med direktiv 2000/13/EF⁽¹⁾, særlig betragtning 6 og 8 og artikel 2, 3, 5 og 7 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om mærkning af og præsentationsmåder for levnedsmidler?
3. om ikke disse forhold er i strid med forordning (EF) nr. 178/2002⁽²⁾, særlig betragtning 1, 2, 8, 10 og 22 samt artikel 1, stk. 1, artikel 5, stk. 1, artikel 7, stk. 1, artikel 8, 11, 16, 17 og 18 om, blandt andre foranstaltninger, generelle principper og krav i fødevarerlovningen?
4. hvilke instrumenter den agter at vedtage for at stoppe disse fortsatte overtrædelser af bestemmelserne?

⁽¹⁾ EFT L 109 af 6.5.2000, s. 29.

⁽²⁾ EFT L 31 af 1.2.2002, s. 1.