

4. Domstolen har i en dom af 7. marts 2002 erklæret, at Grækenland har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening, idet den ikke inden for den fastsatte frist har vedtaget de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for fuldt ud at efterkomme direktivet. Efter afsigelsen af denne dom har de græske myndigheder vedtaget og tilsendt Kommissionen lov nr. 3010/2002 og bekendtgørelse nr. 15393/2332/2002 og 11014/703/9104/2003. Da Grækenland nu har opfyldt sine forpligtelser med hensyn til gennemførelse af direktiv 96/61/EF og kravene i dommen, har Kommissionen henlagt den verserende overtrædelsessag herom.

5. Direktiv 2000/69/EF er ikke gennemført i Grækenland. Kommissionen har indledt en overtrædelses-procedure i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 226 og sendt Grækenland en begrundet udtalelse.

6. Direktiv 1999/30/EF er gennemført i græsk ret ved ministerrådsakt nr. 34/2002, som er sendt til Kommissionen.

7. Direktiv 2001/81/EF er ikke gennemført i Grækenland. Kommissionen har indledt en overtrædelses-procedure i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 226 og sendt Grækenland en begrundet udtalelse.

⁽¹⁾ EFT L 67 af 9.3.2002.

⁽²⁾ EFT L 35 af 5.2.1997.

⁽³⁾ Rådets Direktiv 96/62/EF af 27. september 1996 om vurdering og styring af luftkvalitet, EFT L 296 af 21.11.1996.

⁽⁴⁾ Rådets direktiv 1999/30/EF af 22. april 1999 om luftkvalitetsgrænseværdier for svovldioxid, nitrogendioxid og nitrogenoxider, partikler og bly i luften, EFT L 163 af 29.6.1999.

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/69/EF af 16. november 2000 om grænseværdier for benzen og carbonmonoxid i luften, EFT L 313 af 13.12.2000.

(2004/C 78 E/0843)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3224/03

af Glyn Ford (PSE) til Kommissionen

(31. oktober 2003)

Om: Kommissionens forslag om at erstatte Rådets forordning (EØF) om køretid

Jeg har modtaget adskillige breve fra velgørende og frivillige organisationer, som er bekymrede over, at ovennævnte nye erstatningsforordning ikke vil indeholde den nuværende undtagelse for »køretøjer, der anvendes som butikker til betjening af lokale markeder eller til dørsalg, til ambulante bank- og sparekasseforretninger, til gudstjenester, til udlån af bøger, plader eller kassetter samt til kulturelle formål eller udstillinger, og som specielt er indrettet hertil«. De er urolige for, at deres køretøj ikke vil leve op til den nye forordnings økonomiske og administrative implikationer og derfor vil skulle tages ud af tjeneste.

Selv om jeg erkender vigtigheden af den nye forordning, beder jeg Kommissionen overveje at genindsætte den nuværende undtagelse, så frivillige organisationer kan fortsætte med at betjene lokalsamfundene.

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio

(8. december 2003)

Kommissionens forslag⁽¹⁾ tilstræber bl.a. at begrænse det enorme antal undtagelser, fravigelser og særordninger, der gælder i forbindelse med den nuværende forordning⁽²⁾, til kun at omfatte de allermost nødvendige, hvorved man begrænser fremtidigt misbrug. Ved udformningen af sit oprindelige forslag fik Kommissionen det råd, at denne særlige undtagelse for længst var forældet og kunne fjernes helt.

Kommissionen har modtaget en række tilsvarende skrivelser fra Det Forenede Kongerige om behovet for at bibeholde denne undtagelse for de særlige Play-bus-køretøjer. Samråd med det britiske transportministerium har bekræftet, at denne undtagelse, som Kommissionen nu ønsker at lade udgå, anvendes af de britiske myndigheder for netop at undtage denne særlige velgørehed. Det bemærkes, at der ikke findes andre undtagelser, som kan dække denne særlige aktivitet, og at Kommissionen derfor er frit stillet med hensyn til at indtage en mere smidig holdning hertil i forbindelse med fremtidige drøftelser af forslaget.

⁽¹⁾ EFT C 51 E af 26.2.2002.

⁽²⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, EFT L 370 af 31.12.1985.

(2004/C 78 E/0844)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3229/03

**af Raffaele Costa (PPE-DE)
og Jas Gawronski (PPE-DE) til Kommissionen**

(31. oktober 2003)

Om: Støtte til anlæggelse af jernbaneforbindelsen Torino-Lyon

Den Europæiske Union skulle efter sigende ikke have til hensigt at opføre jernbaneforbindelsen Torino-Lyon på listen over de 15 prioriterede støtteberettigede projekter, der er udvalgt blandt de 29 projekter, som indgik i det europæiske vækstinitiativ, og som omfattede ovennævnte jernbaneforbindelse.

Hvorledes er dette muligt, når det strategiske sigte med interventionen skulle være europæisk integration, og når planlægningen er mere fremskreden end for adskillige af de øvrige projekter, der tilsyneladende er udvalgt? Det er vigtigt at tage hensyn til, om projektet opfylder de fem kriterier, som Kommissionens formand, Prodi, opstillede den 17. oktober 2003 (og som i henhold til Prodi skulle give konkrete resultater på mindre end tre år).

De nævnte kriterier er:

1. projektets gennemførlighed,
2. projektets grænseoverskridende karakter til fremme af det indre marked,
3. projektets nyttevirkning i lyset af udvidelsen,
4. projektets økologiske bæredygtighed og
5. projektets potentielle med hensyn til teknologisk innovation.

Projektet for jernbaneforbindelsen Torino-Lyon opfylder alle fem kriterier.

Den Europæiske Investeringsbanks formand anførte for nylig, at banken ville finansiere projekter, der var gennemførlige, hvis økonomiske følgevirkninger var positive, og som var rentable (og kunne tiltrække privat kapital), samtidig med at de opfyldte de involverede landes krav. Alle disse kriterier passer tilsyneladende på ovennævnte projekt. Desuden har de vigtigste finansieringsinstitutter (Credit Agricole, San Paolo, Caisse des Dépôts og Dexia) i deres analyser anført, at 30-35 % af udgifterne til projektet kan finansieres med privat kapital, hvilket er en af de højeste satser for infrastrukturer af denne art, og en udsættelse af finansieringen i endnu tre år ville betyde tab af kostbar tid. Kan Kommissionen oplyse, hvorledes den forholder sig til dette spørgsmål?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio

(3. december 2003)

Projekt nr. 6 Lyon — Torino — Milano — Venezia — Trieste figurerer blandt de prioriterede projekter i det transeuropæiske transportnet efter Det Europæiske Råds møde i Essen i 1994. Projektets nytteværdi og dets