

I den fælles fiskeripolitik indgår der en række initiativer, der skal begrænse EU-fiskerflådernes bifangster.

Det drejer sig bl.a. om:

- EU-handlingsplan for begrænsning af genudsætning af fisk<sup>(1)</sup>. Denne handlingsplan vedrører problemet med EU-fiskerflådernes genudsætning af fisk overalt, hvor de fisker. Formålet er få et samlet overblik over, hvor stort omfanget af genudsætning er, og at påpege, hvilke biologiske og økonomiske konsekvenser genudsætningen har, og hvilke muligheder der er for at bringe genudsætningen ned ved at begrænse fiskeriindsatsen og udvikle mere selektive fiskeredskaber.
- Fremme af selektive fangstmetoder gennem finansielle incitamentter til anvendelse af selektive fiskeredskaber som fastsat ved Rådets forordning (EF) nr. 2792/1999 af 17. december 1999 om de nærmere regler og betingelser for Fællesskabets strukturforanstaltninger for fiskeriet<sup>(2)</sup> og finansiering af undersøgelser af bifangster og indførelse af eventuelle afhjælpningsforanstaltninger.

Som eksempel på sidstnævnte er der som led i sjette rammeprogram ved at blive lagt sidste hånd på et specifikt treårigt forskningsprojekt, der starter i 2003, og som går ud på at udvikle skånsomme, artsselektive fiskeredskaber og udforme alternative fiskeristrategier for at reducere uønskede virkninger på ikke-målarter. EU's potentielle bidrag udgør 3-4 mio. EUR.

1. Indførelse af foranstaltninger til kontrol af fiskeriindsats for at reducere bifangster af alvorligt nedfiskede bestande i blandede fiskerier (som fx torsk i Nordsøen og vest for Skotland).

Med hensyn til fjernfiskerflåder i tredjelandsfarvande indeholder fiskeriaftalerne i visse tilfælde foranstaltninger til begrænsning af genudsætning, fx i form af bifangstkvoter.

2. Hvad angår overvågning indeholder forordningen om dataindsamling<sup>(3)</sup> en forpligtelse til at overvåge genudsætningen for specifikke bestande. For andre mindre vigtige bestande skal der gennemføres pilotundersøgelser. Habitatdirektivet<sup>(4)</sup> indeholder også overvågningsforpligtelser for bifangst af visse beskyttede arter.

3. For så vidt angår forslaget fra Environmental Justice Foundation (EJF) om at anmode De Forenede Nationers Levnedsmiddel- og Landbrugsorganisation (FAO) om at udarbejde en international handlingsplan for begrænsning af bifangster synes Kommissionen, at det er en rigtig god idé, som den gerne vil støtte. På grund af det store arbejdspress i forbindelse med Kommissionens egen udarbejdelse af en handlingsplan for genudsætning, jf. punkt 1, i forbindelse med hvilken der vil blive truffet en række specifikke foranstaltninger næste år, kan Kommissionen ikke afsætte ressourcer til at tage teten i forberedelsen af andre initiativer på internationalt plan.

<sup>(1)</sup> EFT L 358 af 31.12.2002.

<sup>(2)</sup> KOM(2002) 656 endelig udg.

<sup>(3)</sup> EFT L 337 af 30.12.1999.

<sup>(4)</sup> Rådets forordning (EF) nr. 1543/2000 af 29. juni 2000 om fastlæggelse af en EF-ramme for indsamling og forvaltning af fiskeridata, der er nødvendige til gennemførelse af den fælles fiskeripolitik, EFT L 176 af 15.7.2000.

<sup>(5)</sup> Kommissionens forordning (EØF) nr. 43/92 af 9. januar 1992 om fastsættelse af fristen for medlemsstaternes forelæggelse af regionaliseringsplaner, EFT L 5 af 10.1.1992.

(2004/C 84 E/0067)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3387/03**

**af Armando Cossutta (GUE/NGL) til Kommissionen**

(17. november 2003)

Om: Forhøjelser af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer — oplysningskilder

Med henvisning til min tidligere forespørgsel til Kommissionen (E-1522/03<sup>(1)</sup>) af 23. april 2003 og til kommissær Frederik Bolkesteins svar modtaget den 15. juli 2003 vil jeg gerne bekræfte rigtigheden af de tal, jeg har oplyst angående forhøjelser af bilforsikringspolicer i Italien.

I sit svar afgivet på vegne af Kommissionen anfægter kommissær Bolkestein mine tal, der blandt andet viser en uhørt stor prisstigning i bilforsikringspolicer inden for de sidste 12 måneder, mens han refererer til andre tal. I samme dokument citerer Kommissionen sin kilde, nemlig Den Europæiske Forsikringskomité, CEA. Officielt betegner denne komité sig som et organ, der repræsenterer den europæiske privatforsikrings interesser, altså et organ, der kun repræsenterer nogle bestemte interesser. Jeg vil derfor også lige minde kommissæren om, at de tal, jeg citerede, stammer fra den italienske konkurrencemyndighed, der er et uafhængigt organ.

1. Hvordan vil Kommissionen retfærdiggøre brug af oplysninger fra organer, der repræsenterer bestemte interesser, til at gendrive oplysninger, der med sikkerhed ikke er under indflydelse af særlige interesser?
2. Mener Kommissionen ikke, at det strengt taget burde være mere korrekt at benytte sig af egne tal?
3. Vil Kommissionen — i lyset af de oven for beskrevne forhold — genlæse og igen svare på min forespørgsel (E-1522/03) angående uberettigede forhøjelser af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer?

(<sup>1</sup>) EUT C 33 E af 6.2.2004, s. 128.

### Svar afgivet på Kommissionens vegne af Frederik Bolkestein

(29. januar 2004)

Kommissionen er bekendt med situationen i Italien, hvor motorkøretøjsforsikringerne er blevet meget dyrere i den senere tid.

Det ærede medlem påpeger ganske rigtigt, at oplysningerne fra den italienske konkurrencemyndighed (Autorità Garante della concorrenza e del mercato), som er sammenfaldende med Eurostats oplysninger, viser større præmiestigninger i Italien end dem, der er forelagt fra Den Europæiske Forsikringskomité (CEA). Eurostat-oplysningerne viser en generel præmiestigning for motorkøretøjsforsikringer på 135,3% fra januar 1995 til oktober 2003 i Italien, sammenlignet med en gennemsnitlig stigning i EU på 29,3%. Det skal imidlertid bemærkes, at der også har været store præmiestigninger i andre medlemsstater i samme periode, navnlig i Irland (59,3%) og Det Forenede Kongerige (84,5% siden januar 1996).

Det skal imidlertid påpeges, at det ikke er helt enkelt eller ligetil at foretage en sådan sammenligning på tværs af landegrænserne. Som det også forklares i den undersøgelse, der er foretaget af den italienske konkurrencemyndighed, er det meget vanskeligt at få adgang til oplysninger, der er sammenlignelige på tværs af landegrænserne, eftersom oplysningernes art varierer fra den ene medlemsstat til den anden på grund af særlige lokale forhold (f.eks. er der tale om forskellige typer biler, forskellig dækningsgrad for forsikringspolicerne m.m.). Desuden er de undersøgelser, der er foretaget af den italienske konkurrencemyndighed (samt af andre offentlige eller private institutioner som f.eks. Den Europæiske Forsikringskomité, der repræsenterer den europæiske forsikringsbranche) baseret på stikprøver, der kan variere med hensyn til bilisternes alder eller forsikringstagernes køn (f.eks. omfatter den italienske konkurrencemyndigheds statistikker kun mænd). Hertil kommer, at andre faktorer som f.eks. forskellige omkostninger ved reparation af biler og forskellige erstatningsordninger fra det ene land til det andet kan gøre det vanskeligere at sammenligne statistikkerne.

Med henblik på at vurdere præmiestigningerne i Italien skal der endelig også tages hensyn til, at motorkøretøjsforsikringspræmierne blev fastsat af den italienske regering, inden markedet blev liberaliseret med EU-direktiverne i 1994. Ifølge Kommissionens oplysninger oversteg udgifterne til skader — selv efter tarifieringen — i mange år præmieindtægterne i de italienske forsikringsselskabers regnskaber. Dette bekræftes også af den analyse, der er gennemført af den italienske konkurrencemyndighed, som påpeger, at motorkøretøjsforsikringspræmierne først oversteg erstatningerne i 2000. I 2000 og 2001 syntes der stadig at være underskud på motorkøretøjsforsikringerne, navnlig på grund af høje administrationsudgifter.

I den italienske konkurrencemyndigheds analyse påpeges det imidlertid også, at der er ringe konkurrence på det italienske marked på grund af aftaler mellem forsikringsselskaberne og mellem forsikringsselskaber

og taksatorer, der vurderer erstatningsstørrelsen. Kommissionen vil i den forbindelse gerne påpege, at den ikke råder over oplysninger vedrørende mulige konkurrencestridige aftaler eller samordning mellem forsikringsselskaber på det italienske marked, som er i modstrid med EU's konkurrencelov (artikel 81 i EU-traktaten).

Konkurrencemyndighedens analyse viser desuden, at andre eksterne faktorer bidrog til tariffstigningerne og det høje niveau, herunder de store udgifter til erstatning for personskader og usikkerheden omkring kriterierne for tildeling af denne type erstatning i Italien.

Det var først i 2002, at de fleste forsikringsselskaber nåede en situation, hvor motorkøretøjsforsikringspræmierne oversteg erstatningerne samt udgifter. I 2003 begyndte tariffene tilsyneladende at falde for visse kategorier af bilister, således som det bekræftes af oplysninger fra den italienske overvågningsmyndighed for forsikringssektoren (ISVAP).

I konklusionerne fra ISVAP's 2002-rapport fastslås det med hensyn til den italienske konkurrencemyndigheds overvågning, at det italienske system ikke fuldt ud er sammenligneligt med det, der findes i lande som Frankrig eller Det Forenede Kongerige. Disse medlemsstater har haft frie tariffer i mange år, og i modsætning til Italien var forsikringsselskaberne her ikke forpligtet til at yde erstatning til alle forsikringstagere.

Det ærede medlem bør ligeledes tage hensyn til de relativt store udgifter til de relativt mange ulykker i Italien, som blev påpeget i Kommissionens svar på skriftlig forespørgsel E-1522/03.

Ifølge EU's forsikringslovgivning skal motorkøretøjsforsikringstarifferne være resultatet af de frie markedskræfters spil. Kommissionen tror, at et mere konkurrencepræget og effektivt EU-forsikringsmarked i fremtiden vil føre til mere konkurrencedygtige tariffer til fordel for EU-forbrugerne.

---

(2004/C 84 E/0068)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3448/03**

**af Mihail Papayannakis (GUE/NGL) til Kommissionen**

(20. november 2003)

Om: Drift af stenbrud i et beskyttet område

Komplekset af biotoper i Strofilia og Kotichi på det nordlige Peloponnes (Achaia og Ilia) er omfattet af Ramsar-konventionen, direktiv 79/409<sup>(1)</sup>, og er optaget i Natura 2000-nettet (a/a 128, nr. GR 2320001). I den nordøstlige ende, i området »Mavra Vouna« (hvor biotopen tilføres ferskvand, og hvor der lever mindst 100 fuglearter, hvoraf de 27 er omfattet af fællesskabsdirektiver) er nogle stenbrud siden 1964 blevet brugt til nedbrydning af inert materiale. Disse stenbrud har i de senere år udvidet deres aktiviteter, hvilket har medført alvorlige miljøskader i Mavra Vouna og Kalogria-indsøen. Desuden skaber disse aktiviteter uudholdelige livsbetingelser i det nærliggende Araxos (der dagligt fra klokken fire om morgenen må finde sig i gennemkørsel af hundredvis af lastbiler, der afgiver mægtige støvskyer, idet de ofte er utildækkede. Trafikken skaber en enorm larm og ødelægger grundlæggende infrastrukturer omkring bebyggelsen). Alt dette indebærer talrige overtrædelser af såvel fællesskabsretten som de nationale bestemmelser.

Har Kommissionen kendskab til disse forhold, som der er blevet klaget over af såvel indbyggere, miljøngo'er og lokale selvforvaltningsorganer, og agter den at undersøge, hvorvidt de ovennævnte direktiver overholdes, om de pågældende stenbrud er i besiddelse af de fornødne tilladelser samt om miljøbetingelserne er godkendt og også overholdes? Hvilke foranstaltninger vil der blive truffet for at sikre, at lovgivningen overholdes frem til 2005, hvor disse stenbrud forventes lukket definitivt?

<sup>(1)</sup> EFT L 103 af 25.4.1979, s. 1.