

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Antonio Vitorino*(11. december 2003)*

Kommissionen er opmærksom på den debat, der foregår i Nederlandene vedrørende den nationale cannabispolitik, specielt med hensyn til »coffee shops«.

Kommissionen kan i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet ikke deltage eller blande sig i den debat, der finder sted på nationalt plan vedrørende medlemsstaternes politik på dette område.

Kommissionen vil dog træffe de nødvendige foranstaltninger i tilfælde af en eventuel overtrædelse af traktaterne.

(2004/C 78 E/0249)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3268/03
af Christopher Huhne (ELDR) til Kommissionen***(4. november 2003)*

Om: Kommissionens ansatte

Kan Kommissionen oplyse andelen af ansatte pr. nationalitet i hver af de ti højeste lønklasser i Kommissionens stillingsfortegnelse?

Kan Kommissionen endvidere oplyse antallet af ansatte pr. nationalitet i hver af de ti højeste lønklasser i Kommissionens stillingsfortegnelse?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Neil Kinnock*(8. december 2003)*

Kommissionens forstår spørgsmålet således, at man anser hele kategori A (lønkasse 8 til 1) og de to højeste lønklasser i kategori B (lønkasse 1 og 2) for at være de ti højeste lønklasser i Kommissionens karrieresystem.

Tabel 1, som er sendt direkte til det ærede medlem og til Parlamentets sekretariat, viser antallet af ansatte i kategori A sammen med de to højeste lønklasser i kategori B efter nationalitet. Tabel 2, som ligeledes er sendt direkte til det ærede medlem og til Parlamentets sekretariat, viser forholdet mellem disse ansatte og det samlede antal ansatte i hver lønklasse inden for stillingsfortegnelsen for drifts- og forskningsbudgetter.

(2004/C 78 E/0250)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3273/03
af Bart Staes (Verts/ALE) til Kommissionen***(5. november 2003)*

Om: Udledning af kølemedler fra (nederlandske) søgående skibe

Den 27. august 2003 forelagde det nederlandske Ministerium for Boliganliggender, Fysisk Planlægning og Miljø (VROM) en undersøgelse om udledningen af kølegasser fra kuttere og trawlere (http://www.vrom.nl/docs/milieu/koudemiddelen_het_schip_in_juni2003.pdf). De skulle udlede indtil ti gange så mange kølegasser som køleinstallationer på land. Kølegasserne angriber ozonlaget og bidrager til at øge drivhuseffekten.

Af undersøgelsen fremgår det, at køleinstallationer på trawlere årligt i gennemsnit mister halvdelen af kølegasserne og for kutternes vedkommende hele 80 %. Dette er langt mere end den gennemsnitlige udsivning på 4,5 % for køleinstallationer på land. Sammenlignet med køleinstallationer på land bidrager skibsfarten da også uforholdsmæssigt meget til udledningen af kølemedler med alle følgerne heraf. Køleinstallationer på skibe tegner sig kun for 5 % af den samlede mængde kølemedler i Nederlandene, men er ansvarlig for 35 % af den samlede udsivning.

Kan Kommissionen oplyse, om dette problem er begrænset til den nederlandske flåde, eller om det forholder sig på samme måde i andre medlemsstater?

Finder Kommissionen, at der inden for skibsfarten er truffet afgørende foranstaltninger vedrørende udledningen af drivhusgasser, som er nævnt i bilaget til Kyoto-protokollen: kuldioxid (CO₂), metan (CH₄), kvælstofoxid (N₂O), fluorbrinter (HFC), perfluorkulbrinter (PFC) og svovlhexafluorid (SF₆)? I hvilken grad tyder VROM's målinger på, at artikel 17 »Udsivning af kontrollerede stoffer« i forordning (EF) 2037/2000 er overtrådt?

Hvilke forholdsregler skal Kommissionen tage for at mindske udledningen af ozonnedbrydende stoffer og drivhusgasser i CO₂-ækvivalenter inden for skibsfarten.

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Margot Wallström

(22. december 2003)

Kommissionen hilser den undersøgelse, som Nederlandene har foretaget om udledning af kølegasser fra kuttere og trawlere velkommen, især hvis det tjener som grundlag for nye foranstaltninger med henblik på at reducere udledningen af kølemedler. I henhold til artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2037/2000 af 29. juni 2000 om stoffer, der nedbryder ozonlaget (¹) skal medlemsstaterne sikre, at der »træffes alle praktisk gennemførlige sikkerhedsforanstaltninger for at undgå og minimere udsivning af kontrollerede stoffer. Navnlig skal fast udstyr med et kølevæskeindhold på mere end 3 kg kontrolleres for udsivning hvert år«.

Kommissionen ligger på nuværende stadium ikke inde med oplysninger om tal for udsivning fra køle- og luftkonditioneringsanlæg, der findes om bord på lignende skibe fra andre medlemsstater. Der findes ingen normer for specifikke procenttal for udledning af ozonnedbrydende stoffer fra sådanne anlæg i forordning (EF) Nr. 2037/2000, men forordningen indeholder bestemmelser om krav til de minimumskvalifikationer, som personale, der arbejder med sådanne anlæg, skal være i besiddelse af. Kommissionen mener, at det, at der benyttes kvalificeret personale til at foretage vedligeholdelse af køle- og luftkonditioneringsanlæg, kan få stor betydning for medlemsstaternes bestræbelser på at mindske udsivning af ozonnedbrydende stoffer. Derudover har medlemsstaterne pligt til at underrette Kommissionen om initiativer, der tager sigte på at mindske udsivning af ozonnedbrydende stoffer. Hvis Kommissionen modtog præcise oplysninger om medlemsstaternes programmer, herunder udsivningssatser for ozonnedbrydende stoffer fra køle- og luftkonditioneringsanlæg, ville den bedre kunne fremme europæiske standardsatser for udsivning fra anlæg i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 17 i forordning (EF) nr. 2037/2000.

Kommissionen træffer i medfør af artikel 17 i forordning (EF) nr. 2037/2000 en række foranstaltninger til at nedbringe emissioner af ozonnedbrydende stoffer fra skibsfarten. Den mest effektive ordning på området består i, at brugen af sådanne stoffer udfases. Inden for den kommercielle skibsfart i EU må ikke længere installeres eller foretages vedligeholdelse af køle- og luftkonditioneringsanlæg, hvor der benyttes chlorfluorcarboner (CFC'er). Eksisterende utætte anlæg, der benytter CFC'er, bør derfor nødvendigvis udskiftes, når de ophører med at fungere på grund af manglende kølemiddel. Endvidere har EU's skibsfartsindustri nok ret til at foretage vedligeholdelse af køle- og luftkonditioneringsanlæg, hvor der anvendes ubrugte hydrochlorfluorcarboner (HCFCs), som er en midlertidig erstatning for CFC'er, indtil 2010 og genvundne indtil 2015, men der er forbud mod installering af nye anlæg, der benytter HCFC'er.

I betragtning af haloners ozonnedbrydende potentiale er deres udfasning i brændslukkere om bord på skibe muligvis endnu vigtigere. Brandsikringssystemer, der indeholder haloner, skal være afskaffet inden den 31. december 2003, og halonen genvunden i overensstemmelse med artikel 16 i forordningen.

Hvad angår nedbringelse af skibes emissioner af drivhusgasser, der er omfattet af Kyotoprotokollen i almindelighed, mener Kommissionen, at der stadig er meget at gøre. I en kvantificeret undersøgelse af udslip fra skibe, der er foretaget for Kommissionen, skønnedes det, at emissioner fra skibe i EU's farvande udgjorde 157 mio. tons carbondioxid i 2000 — mere end landbaserede emissioner i hver især af ni medlemsstater. Kyotoprotokollen behandler ikke emissioner fra skibsfarten direkte, men dens artikel 2, stk. 2, opfordrer parterne til at fortsætte med at begrænse eller nedbringe emissioner af drivhusgasser fra internationale skibes bunkerolie gennem Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Derfor har IMO overtaget ansvaret for dette spørgsmål, og dens udvalg for havmiljøbeskyttelse har udarbejdet et resolutionsudkast om en IMO-strategi vedrørende drivhusgasser, som der skal tages stilling til på IMO's 23. samling i december 2003. Ministerrådet for Den Europæiske Union har presset IMO med henblik på vedtagelse en konkret og ambitiøs strategi om drivhusgasser, og Kommissionen og en række medlemsstater, herunder Nederlandene, deltager aktivt i drøftelserne om IMO-resolutionen med henblik på at sikre, at den strategi, der vedtages, bliver både konkret og ambitiøs.

Hvad angår EU's foranstaltninger til nedbringelse af drivhusgasemissioner fra skibsfarten, anmodes Kommissionen i den 6. miljøhandlingsplan om at fastlægge og iværksætte specifikke aktioner for at nedbringe drivhusgasemissioner fra søfarten, hvis der inden for IMO ikke opnås enighed om et sådant tiltag senest i 2003. Dette fandt genklang i Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet for ikke så længe siden om en EU-strategi for reduktion af søgående skibes emissioner til luften⁽²⁾, hvori der foreslås en EU-målsætning for nedbringelse af individuelle skibes emissioner af carbondioxid, og som forpligter Kommissionen til at overveje EU-foranstaltninger til at reducere drivhusgasemissionerne, hvis der ikke vedtages konkrete foranstaltninger i IMO i 2003.

⁽¹⁾ EFT L 244 af 29.9.2000.

⁽²⁾ KOM(2002) 595 endelig, Bind I.

(2004/C 78 E/0251)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3278/03

af José Ribeiro e Castro (UEN) til Kommissionen

(5. november 2003)

Om: Macau — Forum for Økonomisk og Handelsmæssigt Samarbejde

Den 12, 13, og 14. oktober afholdtes i Macau Forum for Økonomisk og Handelsmæssigt Samarbejde — Ministerkonference mellem Kina og de portugisisktalende lande.

Dette tema havde været genstand for udtrykkelig opmærksomhed i EP's beslutning af 8. april 2003 om Kommissionens rapport til Rådet og til Europa-Parlamentet om den Særlige Administrative Region Macau: første og anden årsrapport, hvoraf det navnlig fremgik, at »Macau som følge af sine historiske og langvarige forbindelser til Europa, især via Portugal, er særdeles egnet til at fungere som brohoved mellem Den Europæiske Union og Folkerepublikken Kina« og »den politiske linje, som såvel regeringen i SAR Macao som regeringen i Folkerepublikken Kina for nylig har afstukket rammerne for og nu er i gang med at følge med henblik på at styrke Macaos stilling som privilegeret centrum for Kinas forhold til hele den portugisisktalende del af verden«.