

Verordnung fallen, die durch einen im Fahrzeug installierten Fahrtenschreiber überwacht und an der Straße und auf dem Gelände von den Vollzugsbehörden überprüft werden können.

(¹) ABl. C 51 vom 26.2.2002.

(2003/C 242 E/121)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE P-0323/03

von Salvador Jové Peres (GUE/NGL) an die Kommission

(4. Februar 2003)

Betrifft: Auswirkungen des Bewässerungsprojekts Segarra – Garrigues auf die Umwelt

Nach welchen Kriterien wurden die für das Projekt Segarra – Garrigues festgelegten bewässerungsfreien Zonen bestimmt? Ist die festgelegte bewässerungsfreie Zone der einzige Lebensraum für die betroffenen Steppentiere? Könnte man diese Zone nicht weniger stark eingrenzen und ausgewogener aufteilen?

Ist die Kommission sicher, dass bei der Festlegung dieser Zonen ausschließlich wissenschaftliche und insbesondere ökologische Kriterien angelegt wurden? Ist die Kommission sicher, dass diese Zonen nicht nach politischen Kriterien bestimmt wurden?

Antwort von Frau Wallström im Namen der Kommission

(3. März 2003)

Es ist ausschließlich Sache der spanischen Behörden, die bewässerungsfreien Zonen im Rahmen des Bewässerungsprojekts Segarra-Garrigues festzulegen. Da dieses Vorhaben jedoch die Erhaltung mehrerer der in Anhang I der Richtlinie 79/409/EWG (¹) aufgeführten Vogelarten gefährden könnte, wird die Kommission überprüfen, ob die Bestimmungen dieser Richtlinie sowie der Richtlinie 92/43/EWG (²) eingehalten werden.

(¹) Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten, ABl. L 103 vom 25.4.1979.

(²) Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen, ABl. L 206 vom 22.7.1992.

(2003/C 242 E/122)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE P-0342/03

von Laura González Álvarez (GUE/NGL) an die Kommission

(5. Februar 2003)

Betrifft: Vergabeverfahren im Rahmen von durch das strukturpolitische Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt (ISPA) finanzierten öffentlichen Ausschreibungen

Trifft es zu, dass im Zusammenhang mit den öffentlichen Ausschreibungen für durch das ISPA und die EBWE kofinanzierte Vorhaben bei der Bewertung für die letztendliche Erteilung des Zuschlags das von der EBWE aufgestellte Verfahren angewandt wird, obwohl diese nur einen Minderheitsanteil an dem Vorhaben finanziert?

Wie kann die Kommission bei diesen Vergaben von Vorhaben in den Kandidatenländern (insbesondere in Polen und Rumänien, wo solche Situationen vorgekommen sind) eine angemessene Überwachung gewährleisten, wo die Verfahren der EBWE als weniger restriktiv und transparent gelten als diejenigen, die in anderen durch das ISPA finanzierten Vorhaben im Rahmen des ISPA angewandt wurden?

Warum wendet die Kommission nicht ihre Auswahl- und Bewertungsverfahren an, die doch überdies der Kontrolle der anderen Gemeinschaftsorgane unterliegen, und verfährt stattdessen lieber nach den Verfahren von Drittstellen?

Antwort von Herrn Barnier im Namen der Kommission

(4. März 2003)

Die „ISPA-Verordnung“⁽¹⁾ gestattet die Anwendung von Verfahren des öffentlichen Auftragswesens, die üblicherweise bei Fördermaßnahmen der Gemeinschaft angewandt werden.

Die Finanzierung durch die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) macht häufig einen Großteil der Finanzmittel aus, die für Umweltvorhaben in den betreffenden Ländern (einschließlich Rumänien und Polen) bereitgestellt werden. Die Anwendung der Vorschriften der EBWE für das Auftragswesen ist nur für die Teile zulässig, die mit einem Darlehen dieser Bank finanziert werden. Für die im Rahmen von ISPA finanzierten Teile gelten andere Regeln.

Die von der EBWE angewandten Maßnahmen und Verfahren für das Auftragswesen entsprechen internationalen Standards und stützen sich auf ähnliche Grundsätze wie die Gemeinschaftsvorschriften, also Nichtdiskriminierung, Fairness und Transparenz. Sie entsprechen außerdem dem Übereinkommen über öffentliches Beschaffungswesen im Rahmen des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT).

Aus technischen Gründen ist die EBWE nicht in der Lage, die Regeln der Gemeinschaft für das öffentliche Auftragswesen auf externe Hilfen anzuwenden, aber diese sind ohnehin für die Ausschreibung von Großaufträgen noch kaum erprobt.

Die EBWE ist eine wichtige Quelle für Kofinanzierungsmittel, ohne die zahlreiche Großprojekte in vielen mittel- und osteuropäischen Ländern insbesondere im Umweltbereich nicht hätten durchgeführt werden können. Dies erklärt auch, weshalb die ISPA-Verordnung im Hinblick auf die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Anwendung der EBWE-Vorschriften zum öffentlichen Auftragswesen (bzw. der Regeln der anderen Finanzierungsquellen, die die ISPA-Maßnahmen kofinanzieren) geändert wurde.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 2382/2001 des Rates vom 4. Dezember 2001 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1267/1999 über ein strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt, ABl. L 323 vom 7.12.2001.

(2003/C 242 E/123)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0355/03**von Konstantinos Hatzidakis (PPE-DE) an die Kommission**

(12. Februar 2003)

Betrifft: Beschwerden über griechische Transportunternehmer

Laut Berichten des griechischen Fernfahrerverbandes (Hellenic Federation of International Road Transports) entfalten einige griechische Transportunternehmer in einem fremden Land ihrer Wahl eine Reihe von Aktivitäten, um dort die Genehmigung zur Ausübung des Berufs des Straßentransportunternehmers sowie die Klassifizierungsgenehmigung für ihre Lastkraftwagen zu erhalten.

Im Einzelnen bieten sie Büros an, richten dort ihren Firmensitz ein, lassen sich die erforderlichen Geschäftsbücher und sonstigen Unterlagen sowie die Erfüllung aller sonstigen Auflagen im Land ihrer Niederlassung bescheinigen mit dem Ziel, für ihre Lastkraftwagen die Zulassung, die Nummernschilder und die gemeinschaftlichen Genehmigungen mit fünfjähriger Gültigkeit zu erhalten. Nach Abschluss des Verfahrens verlassen sie das Land, machen alle obengenannten Praktiken wieder rückgängig und kehren nach Griechenland zurück, wo sie tatsächlich niedergelassen sind. Mit Lastwagen, die in Griechenland nicht angemeldet sind, führen sie illegal sowohl internationale als auch nationale Transporte durch. Wie es scheint, zahlen sie ferner in keinem Land Einkommensteuer, Kfz-Steuer oder sonstige Abgaben, und ihre Geschäftsbücher und -unterlagen können nicht geprüft werden, weil solche am Firmensitz nicht geführt werden. Darüber hinaus ist keine Kontrolle über die Durchführung der technischen Überwachung möglich.

Verfügt die Kommission über Informationen, die diesen Vorwurf bestätigen? Welche Maßnahmen gedenkt sie zu treffen, um den Sachverhalt zu ermitteln und das Phänomen zu bekämpfen, wenn sich dessen Existenz bestätigen sollte?