

(2003/C 242 E/176)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0737/03
von Erik Meijer (GUE/NGL) an die Kommission**

(11. März 2003)

Betrifft: Gravierende Verzögerung beim Bau neuer Eisenbahninfrastrukturen für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitszüge

1. Kann die Kommission bestätigen, dass im Rahmen der Verlängerung der für 2004 vorgesehenen spanischen Hochgeschwindigkeitsverbindung Madrid – Barcelona zwar an der Eröffnung einer grenzüberschreitenden Bahnlinie durch den Pertuis-Tunnel zwischen Figueres (E) und Perpignan (F) im Jahr 2006 gearbeitet wird, das fehlende Teilstück zwischen Perpignan und Rédessan südöstlich von Nîmes, das seit 2001 den westlichen Endpunkt der französischen LGV LN5 Mittelmeer bildet, aber immer noch fehlt und eine kleine Verlängerung der LGV LN5 mittels eines Bogens südlich von Nîmes nach Montpellier, die die völlig überlastete klassische Küstenlinie entlasten soll, wahrscheinlich nicht vor 2008 fertiggestellt wird?
2. Kann auf lange Sicht eine Situation entstehen, die sich mit dem seit 1995 auf britischer Seite fehlenden Anschluss zwischen dem Kanaltunnel und London vergleichen lässt, so dass Spanien vorläufig nicht an das europäische Netz angeschlossen werden kann? Liegt der Grund dafür in einem innerfranzösischen Streit darüber, welche Strecke bei der Finanzierung Vorrang genießen soll, die Verlängerung nach Bordeaux oder die nach Perpignan? Inwiefern spielt hierbei – im Hinblick auf die Kritik am Bau neuer Bahndämme und anderer Anlagen, die den Abfluss überschüssigen Wassers ins Meer verhindern – das öffentliche Interesse nach den Stürmen und Überschwemmungen im Herbst 2002 eine Rolle?
3. Inwieweit geht es darum, den Bau neuer Bahnlinien langfristig anderen Nutzern zugute kommen zu lassen als den Nutzern eines feinmaschigen regionalen Bahnnetzes, an dem gespart wird? Versucht die Kommission, die Finanzierung von Hochgeschwindigkeitsnetzen und konventionellen Bahnlinien voneinander zu trennen, um dem Eindruck entgegenzutreten, dass das Hochgeschwindigkeitsnetz auf Kosten des Angebots für die große Mehrheit der Bahnreisenden geht?
4. Auf welche Weise versucht die Kommission dafür zu sorgen, dass der Bau neuer Hochgeschwindigkeitslinien keine Neuauflage der beim Bau der ersten konventionellen Bahnlinien im 19. Jahrhundert aufgetretenen Probleme verursacht, als nationale Interessen und Konflikte den Bau zusammenhängender grenzüberschreitender Netze verhinderten?

Antwort von Frau de Palacio im Namen der Kommission

(23. April 2003)

Die Kommission kann bestätigen, dass sie Kenntnis von der voraussichtlichen Verzögerung bei der Inbetriebnahme des Teilstücks des TGV Sud zwischen Montpellier und der spanischen Grenze hat, die jedoch noch mit den Vorgaben des Programms Transeuropäische Verkehrsnetze vereinbar ist, nach denen die Vorhaben gemeinsamen Interesses bis zum Jahr 2010 fertiggestellt sein müssen. Die kürzlich auf Wunsch des französischen Verkehrsministers durchgeführte Rechnungsprüfung großer Verkehrsinfrastrukturprojekte hat allerdings deutlich gemacht, dass die ganze Verkehrsachse so bald wie möglich fertiggestellt werden sollte.

Im Zuge dieser Rechnungsprüfung wurde auch bestätigt, dass der Bau der Mittelmeerstrecke des TGV Sud Vorrang genießt und im Übrigen mit erheblichen Gemeinschaftsmitteln bezuschusst wird, und zwar vor allem der internationale Abschnitt. Mit Blick auf die vom Herrn Abgeordneten aufgeführten technischen Einzelheiten ist der Kommission nichts von Kritik an den Entscheidungen über den Bau von Kunstbauten an dieser Strecke bekannt.

Die Kommission hat sehr großes Interesse am Ausbau des gesamten Eisenbahnnetzes – also des konventionellen und des Hochgeschwindigkeitsnetzes. In diesem Zusammenhang werden aus den verfügbaren Finanzinstrumenten (EFRE, Kohäsionsfonds), aber auch aus dem TEN-Haushalt erhebliche Gemeinschaftszuschüsse gewährt, und dies nicht nur für den Bau neuer Strecken, sondern auch für die Verbesserung des konventionellen Netzes und die Beseitigung von Engpässen an den Hauptknotenpunkten des Eisenbahnnetzes. Aus der Gemeinschaftsinitiative Interreg IIIB (und hier vor allem aus den Programmen Südwesteuropa und Westliches Mittelmeer) kann ebenfalls die internationale Zusammenarbeit im Bereich Raumplanung einschließlich Eisenbahnverkehr kofinanziert werden. Mit diesen Beiträgen wird der Betrieb des gesamten Netzes verbessert, und dies zum Nutzen aller Fahrgäste sowie des Frachtverkehrs.

In Titel XV des EG-Vertrags und hier vor allem in den Artikeln 154 und 155 ist der Tätigkeitsbereich der Gemeinschaft beim Auf- und Ausbau des transeuropäischen Netzes im Sektor Verkehrsinfrastrukturen festgelegt. Die Umsetzung erfolgt über die Entscheidung Nr. 1692/96/EG⁽¹⁾ über gemeinschaftliche Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz, seine Merkmale, seine Ausdehnung sowie die Hauptaktionsbereiche. Um die Verwirklichung dieser Netze zu fördern, hat die Kommission ferner vorgeschlagen, den Höchstsatz für die Kofinanzierung der Arbeiten durch die Gemeinschaft auf 20 % der Gesamtkosten (statt der in der jetzigen Finanzverordnung vorgesehenen 10 %) bei grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekten anzuheben, die natürliche Hindernisse zu überwinden haben⁽²⁾.

⁽¹⁾ Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. L 228 vom 9.9.1996).

⁽²⁾ KOM(2003) 38 endg.

(2003/C 242 E/177)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0741/03

von Roberta Angelilli (UEN) an die Kommission

(11. März 2003)

Betrifft: Fälschung von italienischen Tomatenkonserven

Im Februar 2003, nach einer von der Coldiretti (dem größten europäischen Verband landwirtschaftlicher Unternehmer) durchgeführten Untersuchung, hat sich herausgestellt, dass in Italien im Jahr 2002 von einer Gesamtproduktionsmenge von 396 000 Tonnen Tomatenkonserven etwa 82 000 Tonnen aus China importiert wurden. Sollten diese Angaben stimmen, so hieße dies, dass ein Teil der italienischen Konserven aus China stammendes Tomatenkonzentrat enthält. Offensichtlich existieren daher einige Verarbeitungsbetriebe, die auf dem italienischen Markt Konserven anbieten, bei denen italienische mit chinesischen Produkten zusammen verarbeitet wurden, ohne dass dies eindeutig auf dem Etikett vermerkt wird. In diesem Fall würde es sich um Fälschung von Lebensmitteln handeln, da bei Etiketten solcher Produkte die Herkunftsbezeichnung fehlt und nur der Verarbeitungs- und Verpackungsort des Produktes selbst angegeben wird; somit wird der Eindruck erweckt, dass das Produkt aus traditionellen italienischen Anbaugebieten stammt. All dies führt zu einer großen Verwirrung beim italienischen Konsumenten/Käufer, der beim Kauf weder geschützt noch angemessen über die tatsächliche Herkunft des Produktes informiert wird.

Daraus folgt, dass für italienische Verarbeitungsbetriebe, die nur Produkte italienischer Herkunft verwenden und zudem Zollabgaben leisten müssen, ein enormer Gewinnverlust entsteht, da Italien nach den USA der weltweit zweitgrößte Hersteller und somit eine ungleiche Wettbewerbssituation entsteht.

Kann die Kommission mitteilen,

1. ob die beschriebene Sachlage nicht gegen die Artikel 30 und 153 des EGV über den Verbraucherschutz sowie gegen die Artikel 85 und 86 des EGV über den Wettbewerb verstößt?
2. ob die beschriebene Sachlage nicht gegen die Richtlinie 2000/13/EG⁽¹⁾ und dabei insbesondere gegen die Erwägungen 6 und 8 und gegen die Artikel 2, 3, 5 und 7 über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Etikettierung und Aufmachung von Lebensmitteln verstößt?
3. ob die beschriebene Sachlage nicht gegen die Verordnung (EG) Nr.178/2002⁽²⁾ und dabei insbesondere gegen die Erwägungen 1, 2, 8, 10, und 22 sowie gegen Artikel 1, Absatz 1; Artikel 5, Absatz 1; Artikel 7, Absatz 1; Artikel 8; Artikel 11; Artikel 16; Artikel 17 und Artikel 18 über – neben anderen Maßnahmen – die allgemeinen Grundsätze und Anforderungen des Lebensmittelrechts verstoßen?
4. welche Maßnahmen sie zu ergreifen gedenkt, um diese weiterhin bestehenden Verstöße gegen geltendes Recht zu beenden?

⁽¹⁾ ABl. L 109 vom 6.5.2000, S. 29.

⁽²⁾ ABl. L 31 vom 1.2.2002, S. 1.