

**Απάντηση της κας de Palacio εξ ονόματος της Επιτροπής***(25 Μαΐου 2000)*

Η ομάδα δράσης Start, η οποία είχε συγκροτηθεί με πρωτοβουλία της Επιτροπής και τερμάτισε τις εργασίες της το 1994, είχε ως αντικείμενο να αξιολογήσει τα μέτρα που θα επέτρεπαν να επιτευχθεί επαρκές επίπεδο διαλειτουργικότητας και εξυπηρέτησης στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο (TERN). Στο πλαίσιο αυτό, η ομάδα είχε εκπονήσει συστάσεις για την εναρμόνιση της οδικής σήμανσης.

Ωστόσο οι συζητήσεις στο Συμβούλιο υπό τη γαλλική προεδρία το πρώτο εξάμηνο του 1995, έδειξαν ότι το Συμβούλιο δεν έκρινε ότι έπρεπε να δοθεί προτεραιότητα στις εν λόγω συστάσεις ή σε οιοδήποτε άλλο ισοδύναμο ή συμπληρωματικό μέτρο στον τομέα της εναρμόνισης της οδικής σήμανσης.

Η Επιτροπή προτίθεται όμως να εξετάσει και πάλι το θέμα επ'ευκαιρία της έκθεσής της για την αναθεώρηση των κατευθύνσεων για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΔΜ). Η έκθεση θα υποβληθεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο το προσεχές θέρους.

Όσον αφορά την εναρμόνιση των ορίων ταχύτητας, η Επιτροπή είχε υποβάλει το 1998 πρόταση οδηγίας<sup>(1)</sup> για την εναρμόνιση των μέγιστων ορίων ταχύτητας των εμπορικών οχημάτων στην Ευρώπη. Η πρόταση δεν εγκρίθηκε λόγω της αδυναμίας των κρατών μελών να συμφωνήσουν για τα εναρμονισμένα όρια, για την ταξινόμηση των οδών όπου θα ίσχυαν τα γενικά όρια και επίσης διότι ορισμένα κράτη μέλη επικατέστησαν την αρχή της επικουρικότητας.

Η έκδοση της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ<sup>(2)</sup> του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων στην Κοινότητα, δηλαδή στα βαρέα οχήματα άνω των 12 τόνων και τα πούλμαν και λεωφορεία άνω των 10 τόνων, έδωσε εντωμεταξύ εναλλακτική λύση στην καθιέρωση γενικευμένων ορίων ταχύτητας για τα βαρέα φορτηγά οχήματα στην Ευρώπη.

Η Επιτροπή έθεσε στην ανακοίνωσή της για την οδική ασφάλεια<sup>(3)</sup>, της 17ης Μαρτίου 2000, ως μια από τις προτεραιότητες την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας στα πιο ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

Για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή θα αποσείρει σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες την παλαιά πρόταση για την εναρμόνιση των ορίων ταχύτητας. Η Επιτροπή δεν πρόκειται να υποβάλει βραχυπρόθεσμα νέα πρόταση επί του θέματος.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 33 της 9.2.1989.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 57 της 2.3.1992.

<sup>(3)</sup> COM(2000)125 τελικό.

(2001/C 53 E/036)

**ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-0858/00****υποβολή: Carles-Alfred Gasòliba i Bòhm (ELDR) προς την Επιτροπή***(22 Μαρτίου 2000)*

**Θέμα:** Διαφορά σε σχέση με τη χρησιμοποίηση σήματος κατατεθέντος

Η Επιτροπή σκέπτεται να προτείνει στην Παγκόσμια Οργάνωση Εμπορίου τη διοργάνωση ενός πάνελ για την πιθανή επίλυση της διαφοράς με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής σε σχέση με μια ρύθμιση που ισχύει στη χώρα αυτή από το 1998, το τμήμα 211 του Omnibus Appropriation Act.

Στην πραγματικότητα, η πρόταση αυτή σχετίζεται με μια διαφορά που αφορά τη χρησιμοποίηση του σήματος κατατεθέντος «Havana Club», στην οποία ενέχονται αφενός μια εταιρία που ανήκει κατά 50 % σε γαλλικό όμιλο και κατά 50 % στην κουβανική κυβέρνηση και, αφετέρου, η εταιρία που ισχυρίζεται ότι νομίμως κατέχει το σήμα.

Για ποιους λόγους παρεμβαίνει η Επιτροπή σε μία σαφώς ιδιωτική διαφορά;

Μπορούμε να θεωρήσουμε ότι, εάν τελικά η Επιτροπή προτείνει τη διοργάνωση του εν λόγω πάνελ, προσπαθεί να υποστηρίξει τη σημερινή κουβανική κυβέρνηση;

Λαμβάνει υπόψη η Επιτροπή ότι η κουβανική κυβέρνηση χρησιμοποιεί αγαθά και τίτλους ιδιοκτησίας που έχουν κατασχεθεί χωρίς να χορηγεί την αποζημίωση που θα έπρεπε να προβλέπει ένα κράτος δικαίου;

**Απάντηση του κ. Lamy εξ ονόματος της Επιτροπής**

(19 Απριλίου 2000)

Η υφιστάμενη διαφορά στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ) αφορά έναν αμερικανικό νόμο, το τμήμα 211 του Omnibus Appropriations Act 1998, ο οποίος, κατά την άποψη της Κοινότητας και των κρατών μελών της παραβιάζει σειρά διατάξεων της συμφωνίας ΠΟΕ σε εμπορικά θέματα δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας (συμφωνία TRIP). Κύριος στόχος της Επιτροπής είναι η καλή θέσπιση και εφαρμογή από τις ΗΠΑ της συμφωνίας TRIP του ΠΟΕ, έχοντας υπόψη τους ότι το τμήμα 211 επηρεάζει ενδεχομένως το σύνολο των ευρωπαϊκών εταιρειών που συναλλάσσονται με την Κούβα. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της έχουν συμφέρον να εξασφαλίσουν ότι οι διατάξεις της συμφωνίας TRIP του ΠΟΕ τηρούνται απ' όλα τα μέλη του ΠΟΕ.

Η τρέχουσα διαφορά στον ΠΟΕ δεν αφορά το θέμα κατά πόσον οι κατασχέσεις ξένων αγαθών και τίτλων ιδιοκτησίας χωρίς αποζημίωση πρέπει να αναγνωρίζονται από άλλα κράτη ή όχι. Στην πράξη, το τμήμα 211 έχει επιπτώσεις για τα αμερικανικά κατατεθέντα σήματα τα οποία δεν κατεσχέθησαν ή τα οποία δεν ήταν δυνατό να κατασχεθούν από την κυβέρνηση της Κούβας. Τα άτομα και οι εταιρείες τα οποία υπέστησαν κατάσχεση κράτησαν τα δικαιώματα ιδιοκτησίας τους εκτός Κούβας. Ιδιαίτερα, τα δικαιώματά τους όσον αφορά τα κατατεθέντα σήματα στις ΗΠΑ δεν επηρεάστηκαν από την επανάσταση στην Κούβα.

Η διαφορά στον ΠΟΕ αφορά περισσότερο τη μεταχείριση των κατατεθέντων σημάτων στις ΗΠΑ, τα οποία είναι όμοια ή παραπλήσια με σήματα που ανήκαν προηγουμένως σε κουβανούς οι οποίοι δεν ήταν σε θέση να ανανεώσουν τα κατατεθέντα σήματά τους από τις αρχές των ΗΠΑ. Αποτέλεσμα της αποτυχίας αυτής των πρώην κουβανών ιδιοκτητών-που είναι ανεξάρτητη από την κατάσχεση των περιουσιακών τους στοιχείων στην Κούβα από την κυβέρνηση της εν λόγω χώρας-είναι να εμπíπτουν τα αντίστοιχα κατατεθέντα σήματα στο δημόσιο τομέα και να μην ανήκουν πλέον στους κουβανούς ιδιοκτήτες τους, όπως το σήμα κατατεθέν «Havana Club» στο οποίο ανεφέρθη το Αξίοτιμο Μέλος. Οι νέοι ιδιοκτήτες έχουν ωστόσο τη δυνατότητα να καταχωρούν, να ανανεώνουν και να επιβάλουν την ισχύ παρόμοιων κατατεθέντων σημάτων στις ΗΠΑ, αλλά μόνο κάτω από ορισμένους όρους. Οι όροι αυτοί περιλαμβάνονται στο τμήμα 211 του νόμου Omnibus Appropriations Act των ΗΠΑ, ο οποίος ψηφίστηκε στη χώρα αυτή σχεδόν 40 έτη μετά την επανάσταση στην Κούβα.

(2001/C 53 E/037)

**ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-0865/00****υποβολή: W.G. van Velzen (PPE-DE) προς την Επιτροπή**

(22 Μαρτίου 2000)

**Θέμα:** Εφαρμογή της οδηγίας για την ηλεκτρική ενέργεια

Στο κεφάλαιο 4 της οδηγίας για την ηλεκτρική ενέργεια 96/92/ΕΚ (!) ρυθμίζεται ο ρόλος της εκμετάλλευσης του δικτύου μεταφοράς. Στα άρθρα 7.5 και 7.6 αναφέρεται αντιστοίχως: «Ο διαχειριστής του δικτύου μεταφοράς αποφεύγει κάθε διάκριση μεταξύ των χρηστών ή των κατηγοριών χρηστών του δικτύου, και δη κάθε διάκριση υπέρ των θυγατρικών του επιχειρήσεων ή μετόχων του. Εάν το δίκτυο μεταφοράς δεν είναι ήδη ανεξάρτητο από τις δραστηριότητες του τομέα της παραγωγής και της διανομής, ο διαχειριστής πρέπει να είναι ανεξάρτητος, τουλάχιστον σε επίπεδο διαχείρισης, από τις άλλες δραστηριότητες που δεν συνδέονται με το δίκτυο μεταφοράς.» Στο άρθρο 9 αναφέρεται εν συνεχεία: «Ο διαχειριστής του δικτύου μεταφοράς οφείλει να τηρεί την εμπιστευτικότητα των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών οι οποίες περιέχονται εις γνώση του κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του».

Προκειμένου να επιτύχουν οι συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, των κρατών μελών και των Φορέων Εκμετάλλευσης Συστημάτων Μεταφοράς (TSO), μπορεί η Επιτροπή να απαντήσει στις ακόλουθες ερωτήσεις:

1. Μπορεί η Επιτροπή να παράσχει συνοπτική εικόνα του τρόπου με τον οποίο διασφαλίζεται η ανεξαρτησία των επιχειρήσεων μεταφοράς σε κάθε κράτος μέλος της Ε.Ε.;
2. Εάν αποδειχθεί ότι σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη υπάρχουν επιχειρήσεις μεταφοράς που εξακολουθούν να διατηρούν σχέσεις εξάρτησης, είτε φυσικού είτε νομικού χαρακτήρα, με την μητρική επιχείρηση, είναι διατεθειμένη τότε η Επιτροπή να υποδείξει όσο το δυνατόν συντομότερα στους εθνικούς ελεγκτές πώς εκείνες οι επιχειρήσεις μεταφοράς θα καταστούν βραχυπρόθεσμα de jure και de facto ανεξάρτητες από τη μητρική επιχείρηση;