

Ένας μεγάλος αριθμός νότιων παραθαλάσσιων περιφερειών της Κοινότητας είναι επιλέξιμες για τον στόχο 1. Στο πλαίσιο και γύρω από την κοινοτική πρωτοβουλία Interreg, η οποία δίνει σημαντική θέση στην συνεργασία μεταξύ παραθαλάσσιων περιφερειών, η Κοινότητα ασκεί δραστήρια πολιτική υπέρ αυτών των περιφερειών. Σ' άλλους τομείς, όπως είναι η πολιτική σχετικά με τις μεταφορές μικρών αποστάσεων, το πρόγραμμα PACT και η πολιτική για τους θαλάσσιους λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της θέσης της όσον αφορά τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (RTE-T), η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη τις ανάγκες αυτών των περιφερειών οι οποίες έχουν να διαδραματίσουν ρόλο ουσιαστικό για την προώθηση πιο ισόρροπης ανάπτυξης της Κοινότητας.

(2001/C 187 E/042)

ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-3759/00

υποβολή: Gilles Savary (PSE) προς την Επιτροπή

(4 Δεκεμβρίου 2000)

Θέμα: Η θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις διαβουλεύσεις για τα κόμιστρα της IATA (Διεθνής Ένωσης Αερομεταφορέων)

Το σύστημα των διαβουλεύσεων για τα κόμιστρα φορτίων και επιβατών της IATA είναι κύριο στοιχείο του συστήματος διασύνδεσης που εφαρμόστηκε απ' αυτή την οργάνωση, σύστημα που επιτρέπει μια συντονισμένη και ολοκληρωμένη λειτουργία των εναέριων μεταφορικών μέσων σε παγκόσμιο επίπεδο και του οποίου τα ευεργετικά αποτελέσματα για τους καταναλωτές είναι από καιρό αναγνωρισμένα. Αυτό το σύστημα πάντα απολάμβανε την υποστήριξη των κρατών μελών, και στη συνέχεια της Επιτροπής, καθώς η τελευταία θεώρησε ότι αυτές οι πρακτικές μπορούσαν να εξαιρεθούν ομαδικά από την εφαρμογή του άρθρου 81, παράγραφος 1, της συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 81, παράγραφος 3.

Βέβαια, ο κανονισμός (ΕΟΚ) 1617/93 όπως τροποποιήθηκε από τους κανονισμούς (ΕΟΚ) 1523/96⁽¹⁾ και (ΕΟΚ) 1083/1999⁽²⁾ περιορίζει την ομαδική εξαίρεση μόνο σε διαβουλεύσεις για τα κόμιστρα επιβατών. Αίτηση ατομικής απαλλαγής που είχε κατατεθεί το 1997 από την IATA στην Επιτροπή για τις διαβουλεύσεις των κομιστρών φορτίων παραμένει ως σήμερα αναπάντητη.

Ποιες είναι οι προθέσεις της Επιτροπής σχετικά με την ανανέωση της ομαδικής εξαίρεσης όσον αφορά τις διαβουλεύσεις για τα κόμιστρα των επιβατών; Αυτές οι προθέσεις εκφράζουν την θέση της βιομηχανίας, των καταναλωτών και των κρατών μελών;

Για ποιους λόγους η Επιτροπή δεν έχει ακόμα αποφανθεί σχετικά με την αίτηση ατομικής απαλλαγής όσον αφορά τις διαβουλεύσεις για τα κόμιστρα φορτίων, όταν αυτή έχει υποβληθεί πριν από διάστημα μεγαλύτερο των τριών ετών; Ποιες είναι οι προθέσεις της Επιτροπής σχετικά μ' αυτό το θέμα;

⁽¹⁾ ΕΕ L 190 της 31.7.1996, σελ. 11.

⁽²⁾ ΕΕ L 131 της 27.5.1999, σελ. 27.

Απάντηση του κ. Μοντι έξ ονόματος της Επιτροπής

(5 Φεβρουαρίου 2001)

Το σύστημα των διαβουλεύσεων για τον καθορισμό των τιμών των Διεθνών Ενώσεων Αερομεταφορών (IATA) καθιερώθηκε μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου σε μια περίοδο κατά την οποία ο ανταγωνισμός στις αερομεταφορές ήταν πολύ περιορισμένος. Η αγορά των αερομεταφορών σήμερα είναι πολύ διαφορετική, με απελευθέρωση στην Κοινότητα, τις Ηνωμένες Πολιτείες και αλλού η οποία οδηγεί σε ουσιαστικό ανταγωνισμό σε πολλές διαδρομές.

Η Επιτροπή μελετά προς το παρόν εάν θα εξαιρέσει τις διαβουλεύσεις για τις τιμές των επιβατών στα πλαίσια της IATA στα πλαίσια του άρθρου 81, παράγραφος 3 για μια περαιτέρω περίοδο και εάν το πράξει, υπό ποιους όρους. Η ΓΔ-Ανταγωνισμός θα δημοσιεύσει εντός των επομένων λίγων εβδομάδων ένα έγγραφο διαβούλευσης με το οποίο θα ζητείται η άποψη της βιομηχανίας, των καταναλωτών και των άλλων ενδιαφερομένων μερών για τη χρησιμότητα των διαβουλεύσεων της IATA για τις τιμές των επιβατών σε μια ανταγωνιστική αγορά αερομεταφορών και για τις δυνατές ως προς αυτές εναλλακτικές λύσεις.

Η Επιτροπή διαβεβαιώνει ότι η IATA υπέβαλε αίτηση για ατομική εξαίρεση για τις διαβουλεύσεις του 1997 για τους ναύλους των εμπορευμάτων και κατά συνέπεια τούτοι προστατεύονται από τυχόν πρόστιμα γι' αυτές τις συμφωνίες. Όταν η Επιτροπή απέσυρε την ομαδική εξαίρεση για τις διαβουλεύσεις σχετικά με τους ναύλους εμπορευμάτων το 1996 οι λόγοι που δόθηκαν ήταν ότι οι διαβουλεύσεις δεν ήταν πλέον αναγκαίες για να θέσουν σε λειτουργία την αναγνώριση των εισιτηρίων και ότι είχαν ως αποτέλεσμα την καθιέρωση υψηλών ναύλων εις

βάρος των χρηστών. Η Επιτροπή επί του παρόντος εξετάζει την αίτηση της IATA για ατομική εξαίρεση. Τούτο αποτελεί μια σύνθετη υπόθεση και χρειάστηκε κάποιος χρόνος για τη συλλογή των στοιχείων. Η Επιτροπή δεν θεώρησε τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν ικανά για να χορηγήσει ατομική εξαίρεση. Η τελική απόφαση γι' αυτήν την υπόθεση θα ληφθεί στο πρώτο ήμισυ του 2001.

(2001/C 187 E/043)

ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-3761/00

υποβολή: Bart Staes (Verts/ALE) προς την Επιτροπή

(4 Δεκεμβρίου 2000)

Θέμα: Εξυγίανση του ευρωπαϊκού αστικού χώρου και η περίπτωση «Bologna 2» του δήμου Calderara di Reno

Έχοντας υπόψη ότι στο δήμο Calderara di Reno (Μπολόνια), Περιφέρεια Emilia-Romagna (Ιταλία) βρίσκεται ένα τεράστιο συγκρότημα λαϊκής στέγης, γνωστό στην ειδησεογραφία ως «Bologna 2», και ότι το εν λόγω συγκρότημα βρίσκεται σε διαρκή διαρθρωτική και κοινωνική αποσύνθεση· ότι το συγκρότημα «Bologna 2» και η γύρω περιοχή βρίσκονται στα χέρια εγκληματικών συμμοριών οι οποίες διαχειρίζονται την εκμετάλλευση της πορνείας, το χώρο των ναρκωτικών, το λαθρεμπόριο όπλων κλπ·

ότι οι κάτοικοι και οι καταστηματαρχές που αγωνίζονται για την εξυγίανση της περιοχής διακινδυνεύουν διαρκώς τη ζωή τους και οι παρεμβάσεις των δυνάμεων της τάξης και της δικαιοσύνης δεν έχουν σταθερά αποτελέσματα·

ότι ο δήμος Calderara di Reno, επειδή είναι ένας μικρός δήμος 10 000 περίπου κατοίκων, δεν διαθέτει επαρκείς πόρους για να προβεί μόνος του στην εξυγίανση της εν λόγω περιοχής·

Μπορεί να ανακοινώσει η Επιτροπή:

- ποιες πρωτοβουλίες εφαρμόζει σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την εξυγίανση των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών, και ιδιαίτερα των μικρών πόλεων μεσαίου μεγέθους και/ή των μικρών δήμων, που ενδεχομένως συνδέονται μεταξύ τους;
- αν υπάρχουν πρωτοβουλίες σε κοινοτικό επίπεδο οι οποίες προβλέπουν τη χρηματοδότηση προγραμμάτων αστικής εξυγίανσης και συγχρόνως δραστηριοτήτων κοινωνικής ενσωμάτωσης για τις περισσότερο υποβαθμισμένες συνοικίες και αστικές περιοχές;

Απάντηση του κ. Barnier εξ ονόματος της Επιτροπής

(25 Ιανουαρίου 2001)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να χορηγήσει χρηματοδοτική ενίσχυση στις αστικές περιοχές που αντιμετωπίζουν κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα μέσω του προγράμματος της ειδικής κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN II. Εξάλλου, οι περιοχές υπό αναδιάρθρωση είναι επιλεγμένες στο πλαίσιο του στόχου 2 των Διαρθρωτικών Ταμείων.

Όσον αφορά το URBAN II, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε στις 28 Απριλίου 2000 την ανακοίνωση που ορίζει τις κατευθυντήριες γραμμές για την πρωτοβουλία αυτή η οποία αφορά την οικονομική και κοινωνική αναμόρφωση των πόλεων και των προαστίων που αντιμετωπίζουν προβλήματα με σκοπό την προώθηση αειφόρου αστικής ανάπτυξης⁽¹⁾. Κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού 2000-2006, η συνολική συνδρομή του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης για τη νέα αυτή πρωτοβουλία ανέρχεται σε 700 εκατ. ευρώ.

Οι αστικές περιοχές που μπορούν να επωφεληθούν από την εν λόγω πρωτοβουλία πρέπει να έχουν πληθυσμό τουλάχιστον 20 000 ατόμων, το όριο αυτό μπορεί να μειωθεί μέχρι 10 000 στις δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, οι περιοχές πρέπει να πληρούν τουλάχιστον τρεις όρους χαρακτηριστικούς της αβεβαιότητας που αναφέρονται στο σημείο II-11 της ανωτέρω ανακοίνωσης όπως, για παράδειγμα, πολύ υψηλό ποσοστό ανεργίας μεγάλης διάρκειας, ή εγκληματικότητας και διαφθοράς, ή περιβαλλοντικές συνθήκες ιδιαίτερα υποβαθμισμένες.

Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δυνάμει των διατάξεων που προβλέπονται στην εν λόγω ανακοίνωση, εναπόκειται στο σχετικό κράτος μέλος να υποβάλει προτάσεις προγραμμάτων στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας URBAN.

Ο δήμος Calderara di Reno δεν βρίσκεται σε περιοχή επιλέξιμη στο στόχο 2 και άρα δεν μπορεί να επωφεληθεί από τις διαθέσιμες πιστώσεις στο πλαίσιο του στόχου αυτού.

⁽¹⁾ EE C 141 της 19.5.2000.