

Σε περίπτωση που η αίτηση έχει υποβληθεί μετά την εν λόγω ημερομηνία, το έργο περιλαμβάνεται σε αυτά του παραρτήματος II της οδηγίας 97/11/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 1997<sup>(2)</sup> η οποία τροποποιεί την οδηγία 85/337/ΕΟΚ. Στην περίπτωση αυτή, η απόφαση να πραγματοποιηθεί, ή όχι, εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, συνιστά επίσης αρμοδιότητα του κράτους μέλους, κατ'εφαρμογήν οριακών τιμών ή κριτηρίων, ή λαμβάνει κατά περίπτωση αποφάσεις, και οπωσδήποτε κατ'εφαρμογήν των κριτηρίων που καθορίζονται στο παράρτημα III.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 175 της 5.7.1985.

(<sup>2</sup>) ΕΕ L 73 της 14.3.1997.

(2001/C 187 E/066)

#### ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-3847/00

**υποβολή: Riitta Myller (PSE) προς την Επιτροπή**

(7 Δεκεμβρίου 2000)

**Θέμα:** Προώθηση των μαζικών μέσων μεταφοράς

Η προώθηση των μαζικών μέσων μεταφοράς αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο στην προσπάθεια υλοποίησης μιας πολιτικής των μεταφορών η οποία θα συνάδει με την αιφύρο ανάπτυξη. Τα μαζικά μέσα μεταφοράς μειώνουν τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και αποτελούν παράγοντα κοινωνικής ισότητας και, ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρούνται ως μια υπηρεσία προς την κοινωνία που δίκαιον είναι να χρηματοδοτείται ακόμη και από δημόσιους πόρους. Η πρόταση κανονισμού της Επιτροπής σχετικά με τις θεμελιώδεις αρχές των συμφωνιών στον τομέα της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σιδηροδρομικώς, οδικώς και μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας έχει εγείρει φόβους για μια ενδεχόμενη μείωση των λειτουργικών δυνατοτήτων των μέσων μαζικής μεταφοράς. Σε χώρες όπως η Φινλανδία, όπου οι αποστάσεις που πρέπει να καλύπτονται είναι ιδιαίτερα σημαντικές, η απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών θα είχε ως αποτέλεσμα, π.χ., την πτώση του επιπέδου των υπηρεσιών. Ταυτόχρονα, η διάθεση του δημοσίου χρήματος αποκλειστικά και μόνον υπέρ συγκεκριμένων κατηγοριών επιβατών θα καθιστούσε την ανταγωνιστικότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς επαχθή για τους διακινούμενους εργαζόμενους ενώ, ταυτόχρονα, θα είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί η χρησιμοποίηση των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων. Θα μπορούσε, άραγε, η Επιτροπή να αναφέρει με ποιον τρόπο σκοπεύει να διασφαλίσει ότι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των μεταφορών θα προαγάγει τις αρχές της αιφύρου ανάπτυξης, το σεβασμό του περιβάλλοντος και της ισότητας ανάμεσα στις περιφέρειες και τους κόλπους της κοινωνίας;

#### Απάντηση της κας de Palacio εξ ονόματος της Επιτροπής

(9 Μαρτίου 2001)

Η Επιτροπή συμφωνεί πλήρως με την άποψη ότι η μεγαλύτερη χρήση των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς αποτελεί έναν από τους βασικούς συντελεστές της αιφύρου ανάπτυξης, της διαφύλαξης του περιβάλλοντος και της κοινωνικής και περιφερειακής συνοχής, όπως ορίζεται στο άρθρο 161 (πρώην άρθρο 130δ) της συνθήκης ΕΚ.

Συμφωνεί επίσης ότι στον τομέα αυτόν μια προσέγγιση η οποία στηρίζεται ολοκληρωτικά στην καθαρόαιμη ανοικτή αγορά, δεν θα ήταν η πλέον κατάλληλη. Μεταξύ άλλων προβλημάτων, η εν λόγω προσέγγιση θα συνεπαγόταν τον κίνδυνο της περικοπής, εκ μέρους των φορέων εκμετάλλευσης, κοινωνικά και περιβαλλοντικά σημαντικών υπηρεσιών.

Ωστόσο, η πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό σχετικό με τις δημόσιες υπηρεσίες στον τομέα των δημόσιων μεταφορών<sup>(1)</sup> υιοθετεί μία αρκετά διαφορετική προσέγγιση, βασισμένη στην αρχή του ελεγχόμενου ανταγωνισμού, αντί της πλήρως απελευθερωμένης αγοράς.

Η πείρα από τα κράτη μέλη που έχουν θεσπίσει τον ελεγχόμενο ανταγωνισμό δείχνει ότι, με την κατάλληλη διαχείριση, πρόκειται για έναν αποτελεσματικό μοχλό εξέλιξης των υπηρεσιών προς μια ελκυστικότερη και αποδοτικότερη κατεύθυνση. Όντως αληθεύει ότι ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης που δεν αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό παρέχουν, μολοταύτα, έξοχες υπηρεσίες. Ωστόσο, άλλοι δεν το πράττουν — και το κόστος είναι, γενικά, υψηλότατο. Τα καθεστώτα κλειστής αγοράς φαίνονται να δυσκολεύονται να επιφέρουν αλλαγές εκεί όπου αυτές επιβάλλονται.

Βασικός στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι η προαγωγή της ποιότητας και της αποδοτικότητας στις δημόσιες μεταφορές. Ως κύρια αφετηρία θεωρεί την αναγκαιότητα της δημόσιας χρηματοδότησης.

Με βάση την προσέγγιση αυτή, οι δημόσιες αρχές έχουν ευρείες εξουσίες καθορισμού των αναγκαίων επιπέδων παροχής υπηρεσιών και προτύπων ποιότητας, καθώς και επιλογής του φορέα εκμετάλλευσης που θα υλοποιήσει τα εν λόγω πρότυπα κατά τον αποδοτικότερο — από οικονομικής πλευράς — τρόπο. Ειδική διάταξη στο σχέδιο κανονισμού ενθαρρύνει τις αρχές να εγγυώνται την συνεχή στήριξη κοινωνικά αναγκαίων υπηρεσιών σε αραιοκατοικημένες περιοχές.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η διατήρηση των κοιμίστρων σε προσιτά επίπεδα είναι σημαντικό στοιχείο στην προσπάθεια να καταστούν οι δημόσιες μεταφορές περισσότερο ελκυστικές και προσιτές στον καθένα. Δεν υπάρχει τίποτε στο σχέδιο κανονισμού που να το αποκλείει. Εάν μια αρχή αποφασίσει να μειώσει τα κόμιστρα για όλους τους επιβάτες, ο κανονισμός προτείνει, απλούστατα, ότι η εν λόγω μείωση των κοιμίστρων πρέπει να ενσωματώνεται σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Κατά τον τρόπο αυτό, οι αρχές μπορούν να είναι σίγουρες ότι οι υπηρεσίες παρέχονται σε αποδεκτά επίπεδα ποιότητας και αξιοπιστίας.

Είναι επίσης σημαντικό να εξεταστεί το ζήτημα της νομικής ασάφειας. Την τελευταία δεκαετία, εμφανίστηκαν για πρώτη φορά φορείς εκμετάλλευσης που παρέχουν υπηρεσίες δημόσιας μεταφοράς σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Το γεγονός αυτό προσέδωσε μια ισχυρή κοινοτική διάσταση στο ζήτημα των κρατικών ενισχύσεων και των αποκλειστικών δικαιωμάτων στον εν λόγω τομέα, και οδήγησε σε νομική ασάφεια. Ο προτεινόμενος κανονισμός, με τη θέσπιση σαφούς κανονιστικού πλαισίου, θα παράσχει μια αποδοτική λύση, εξασφαλίζοντας, παράλληλα, την πλήρη ευθυγράμμιση με τους στόχους της πολιτικής μεταφορών, ενισχύοντας εκ παραλλήλου την ανταγωνιστικότητα των δημόσιων φορέων εκμετάλλευσης των μέσων μεταφοράς έναντι αυτής των ιδιωτικών αυτοκινητών.

Για τους παραπάνω λόγους, η Επιτροπή θεωρεί το σχέδιο κανονισμού ως σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη τοπικών και περιφερειακών συστημάτων μεταφορών, ικανών να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις απαιτήσεις των καιρών. Η κανονιστική όμως δράση δεν αποτελεί παρά έναν μόνο από τους εν προκειμένω άξονες δραστηριοποίησης της Επιτροπής. Ταυτόχρονα, η Επιτροπή εγκατέστησε πρακτικούς μηχανισμούς στήριξης της δράσης τοπικών και περιφερειακών αρχών και φορέων εκμετάλλευσης. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται μία μηχανοργανωμένη βάση δεδομένων ορθής πρακτικής, ένα πρόγραμμα που επιτρέπει στους τοπικούς φορείς να προβαίνουν σε συγκριτική αξιολόγηση της ποιότητας των οικείων συστημάτων μεταφοράς, καθώς και εκτεταμένα προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης. Όλα αυτά διαδραματίζουν τον ρόλο τους στην άμβλυση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών και στην προαγωγή της περιφερειακής και κοινωνικής συνοχής.

Στο πλαίσιο της ανάπτυξης στρατηγικών για την προαγωγή της περιβαλλοντικής ενσωμάτωσης και της αειφόρου ανάπτυξης στις παραμονές του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Κάρντιφ, το 1998, η Επιτροπή συνέστησε ομάδα εμπειρογνομόνων αποτελούμενη από στελέχη των Υπουργείων Μεταφορών και Περιβάλλοντος των κρατών μελών. Η ομάδα αυτή υπέβαλε έκθεση στην Επιτροπή, με σειρά εισηγήσεων σχετικά με δράσεις προς την κατεύθυνση των βιώσιμων μεταφορών, προκειμένου να ενισχυθεί η συμβολή της Επιτροπής στην αναθεώρηση της στρατηγικής του Συμβουλίου Μεταφορών για την ενσωμάτωση. Η έκθεση υπάρχει στο Ίντερνετ, στην ακόλουθη διεύθυνση: <http://europa.eu.int/comm/environment/trans>.

(<sup>1</sup>) EE C 365 E της 19.12.2000.

(2001/C 187 E/067)

**ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-3848/00**

**υποβολή: Giovanni Pittella (PSE) προς την Επιτροπή**

(7 Δεκεμβρίου 2000)

**Θέμα:** Εμπόριο ανθρωπίνων οργάνων

Έχοντας υπόψη ότι:

- Στον ευρωπαϊκό τύπο παρουσιάστηκε εν εκτάσει η προειδοποίηση του υπουργού εσωτερικών της Μολδαβίας σχετικά με το εμπόριο οργάνων, προερχομένων κυρίως από φτωχές χώρες όπως η Γουατεμάλα, Βραζιλία, Αργεντινή, Εκουαδόρ, Παραγουάη αλλά και από τη Βόρεια Αφρική και την Ανατολική Ευρώπη και προορίζονται για τη Δύση και τη Μέση Ανατολή·
- στην Ινδία το εμπόριο οργάνων από ζωντανούς είναι νόμιμο και κατά το χρονικό διάστημα 1990-1993 πωλήθηκαν άνω των 2 000 νεφρών σε ευκατάστατους ασθενείς προερχόμενους από της εν λόγω χώρες της Δύσης και της Μέσης Ανατολής·
- βάσει αξιόπιστων εκτιμήσεων που δημοσιεύθηκαν, ανέρχονται σε 960 περίπου οι ασθενείς από τις χώρες του Αραβικού Κόλπου που αγόρασαν ένα νεφρό στην Ινδία, Αίγυπτο, Ιράκ και Φιλιππίνες σε τιμές που το 1998 ανέρχονταν από 30 000 δολάρια για μια καρδιά έως 20 000 δολάρια για ένα νεφρό που αγοράζόταν μέσω Ίντερνετ και ότι το 1999 οι τιμές αυτές ανήλθαν σε 100 000 δολάρια για μια καρδιά και ένα πάγκρεας και 30 000 δολάρια για ένα νεφρό·
- μπροστά σε αυτό όπως και σε άλλα ανησυχητικά φαινόμενα χρειάζεται να ενταθεί η διεθνής συνεργασία και ο ρόλος της Eurogol κατά του εγκλήματος με μια συγκεκριμένη και αυστηρή επιτήρηση και αστυνόμευση στα σύνορα·