

Απάντηση της κας de Palacio εξ ονόματος της Επιτροπής*(3 Σεπτεμβρίου 2001)*

Η Επιτροπή έχει αναγνωρίσει την αξία που έχει η ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μεγάλων αποστάσεων και έχει συγχρηματοδοτήσει στο παρελθόν την ανάπτυξη του δικτύου EuroVelo, το οποίο είναι ένα δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών μεγάλων αποστάσεων. Οι επιμέρους συνδέσεις στο δίκτυο αυτό συνεχίζουν να χρηματοδοτούνται μέσω προγραμμάτων της Επιτροπής, όπως το Interreg — παραδείγματος χάρη, οι ποδηλατικές διαδρομές της Βορείου Θαλάσσης.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η χρήση του ποδηλάτου μπορεί να συμβάλει στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ρύπανσης και των εκπομπών CO₂, όπως και ότι υπάρχει σχέση μεταξύ των προβλημάτων αυτών και των ευρύτερων ζητημάτων που άπτονται του περιβάλλοντος και της υγείας. Παράλληλα με την προώθηση της ποδηλασίας για λόγους αναψυχής και τουρισμού, το δίκτυο EuroVelo αναμφίβολα συμβάλλει στην εν λόγω μείωση, αφού οι διαδρομές του διέρχονται από πόλεις.

Επιπλέον, μέσω της Πρωτοβουλίας Συγκριτικής Αξιολόγησης των Εθνικών Πολιτικών υπέρ του Ποδηλάτου, την οποία συγχρηματοδοτεί η Επιτροπή μαζί με τέσσερις εθνικές αρχές (Κάτω Χώρες, Φινλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο και Τσεχική Δημοκρατία), η Επιτροπή βοηθεί τις εθνικές αρχές να μάθουν από τις προσπάθειες η μία της άλλης, με σκοπό την εισαγωγή εθνικών σχεδίων υπέρ του ποδηλάτου. Μέσω της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Πληροφόρησης για τις Τοπικές Μεταφορές (www.eltis.org), η Επιτροπή συγκροτεί μια βάση δεδομένων σχετικά με τις ορθές πρακτικές στις τοπικές και περιφερειακές μεταφορές, η οποία ήδη περιλαμβάνει περισσότερα από 100 παραδείγματα ορθής πρακτικής στη χρήση του ποδηλάτου.

Τα ποδήλατα χρησιμοποιούνται για μικρότερες διαδρομές και το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) είναι ένα διατροπικό δίκτυο, κυρίως για διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Λόγω της αρχής της επικουρικότητας, δεν προγραμματίζεται να συμπεριληφθούν οι ποδηλατικές διαδρομές στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Οι ρυθμίσεις για τη μεταφορά των ποδηλάτων σιδηροδρομικώς εναπόκεινται στους επιμέρους φορείς εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων και στις εθνικές αρχές. Σε περίπτωση που οι φορείς εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων κρίνουν ότι αυτό είναι οικονομικά ασύμφορο, οι αρμόδιες αρχές στα κράτη μέλη δύνανται, βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽¹⁾ (που τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 1991⁽²⁾) να συμπεριλαμβάνουν, στις συμβάσεις με φορείς εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων, την υποχρέωση μεταφοράς ποδηλάτων και να καλύπτουν τις επιπρόσθετες δαπάνες. Εναπόκειται στις εν λόγω αρχές κατά πόσον θα επιλέξουν να κάνουν χρήση αυτής της δυνατότητας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 156 της 28.6.1969.

⁽²⁾ ΕΕ L 169 της 29.6.1991.

(2002/C 40 E/122)

ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-1852/01

υποβολή: Rosa Miguélez Ramos (PSE) προς την Επιτροπή

(26 Ιουνίου 2001)

Θέμα: Διαπραγματεύσεις για την αλιεία ενόψει της προσχώρησης της Λιθουανίας

Η Επιτροπή και η κυβέρνηση της Λιθουανίας ολοκλήρωσαν τις διαπραγματεύσεις τους για το κεφάλαιο που αφορά την αλιεία, ενόψει της προσχώρησης της χώρας αυτής στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο Υπουργός της Λιθουανίας εξέφρασε την ικανοποίησή του, δεδομένου ότι τα αλιευτικά προϊόντα της χώρας του θα μπορούν να εξάγονται χωρίς δασμολογικούς περιορισμούς.

Στο πλαίσιο των στενών αλιευτικών σχέσεων ανάμεσα στη Λιθουανία και τα σημερινά κράτη μέλη της ΕΕ, θα μπορεί ο σημερινός κοινοτικός αλιευτικός στόλος να αλιεύει, μετά τη διεύρυνση, στα λιθουανικά χωρικά ύδατα;

Εξετάζει η Επιτροπή τη δυνατότητα να μπορεί ο κοινοτικός στόλος να αλιεύει στα χωρικά ύδατα των χωρών που πρόκειται να ενταχθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αντιστρόφως;

Απάντηση του κ. Verheugen εξ ονόματος της Επιτροπής*(31 Ιουλίου 2001)*

Η διάσκεψη για την προσχώρηση της Λιθουανίας στην Ένωση αποφάσισε, στη σύνοδό της που πραγματοποιήθηκε στις 11/12 Ιουνίου 2001, να κλείσει προσωρινά το κεφάλαιο διαπραγματεύσεων για την αλιεία.

Ωστόσο, οι διαπραγματεύσεις για το κεφάλαιο αυτό δεν κάλυψαν εμπορικά θέματα. Στο προενταξιακό πλαίσιο, η Επιτροπή και η Λιθουανία έχουν ήδη ολοκληρώσει τις συζητήσεις τεχνικού χαρακτήρα, με ένα χρονοδιάγραμμα που προβλέπει την πλήρη ελευθέρωση.

Η Λιθουανία αποδέχεται πλήρως το κεκτημένο της κοινής αλιευτικής πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων των αρχών της αποκλειστικής αρμοδιότητας της Κοινότητας, της ίσης πρόσβασης στα ύδατα και της σχετικής σταθερότητας.

Τούτο σημαίνει ότι, αμέσως μετά την προσχώρηση, οι αλιείς της Λιθουανίας και των λοιπών κρατών μελών για τα οποία έχουν καθοριστεί ποσοτώσεις στη Βαλτική θα μπορούν να αλιεύουν στα ύδατα της διευρυμένης Κοινότητας με ορισμένους περιορισμούς όσον αφορά την πρόσβαση εντός των 12 ναυτικών μιλίων από τις βασικές ακτογραμμές.

Προς το τέλος των διαπραγματεύσεων για την προσχώρηση της Λιθουανίας, η σχετική σταθερότητα που θα εφαρμοστεί στη Λιθουανία ως κράτος μέλος θα καθοριστεί με βάση περίοδο αναφοράς, η οποία αντιστοιχεί στις πρόσφατες και αντιπροσωπευτικές δραστηριότητες της Λιθουανίας στα κοινοτικά ύδατα, στα ύδατα των τρίτων χωρών και στα ύδατα που εποπτεύονται από τους περιφερειακούς οργανισμούς αλιείας.

(2002/C 40 E/123)

ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-1853/01**υποβολή: Pere Esteve (ELDR) προς την Επιτροπή***(26 Ιουνίου 2001)*

Θέμα: Θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων

Στις 12 Δεκεμβρίου του 2000, το πετρελαιοφόρο Erika ναυάγησε στις ακτές της Βρετάνης, ρυπαίνοντας περισσότερα από 450 χιλιόμετρα της γαλλικής ακτής. Δυστυχώς, τα ατυχήματα κατά την θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων και τοξικών εμπορευμάτων είναι συνηθισμένα σε όλες τις θάλασσες και όλους τους ωκεανούς.

Στη Μεσόγειο, η θαλάσσια μεταφορά τοξικών εμπορευμάτων αποτελεί συνηθισμένη πρακτική, όπως είναι, π.χ. η μεταφορά υδρογονανθράκων.

Το ΑΕΠ των Βαλεαρίδων νήσων εξαρτάται κατά 80 % και πλέον από τον τουρισμό. Η επανάληψη μιας καταστροφής όπως εκείνης του πετρελαιοφόρου Erika, εκτός από τις ανεπανόρθωτες περιβαλλοντικές ζημιές, θα σημάνει την κατάρρευση της οικονομίας των νήσων αυτών, οι οποίες αποτελούν έναν από τους κατ' εξοχήν τουριστικούς προορισμούς στην Ευρώπη.

Ποιες πληροφορίες διαθέτει η Επιτροπή για την μεταφορά τοξικών ή επικινδύνων εμπορευμάτων στη Μεσόγειο; Ποια μέτρα σκοπεύει να λάβει για αυτού του τύπου τις μεταφορές, λαμβάνοντας υπόψη τους υψηλούς κινδύνους των εν λόγω μεταφορών και την οικονομική σημασία της ποιότητας του περιβάλλοντος για τους οικισμούς που βρίσκονται στις ακτές της Μεσογείου;

Απάντηση της κας de Palacio εξ ονόματος της Επιτροπής*(18 Σεπτεμβρίου 2001)*

Η Επιτροπή συμφωνεί με το Αξιότιμο Μέλος του Κοινοβουλίου για τη σημασία της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών, ειδικότερα της μεταφοράς επικινδύνων και τοξικών εμπορευμάτων, όπως το πετρέλαιο και οι χημικές ουσίες, ως μέσου προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς επίσης και προστασίας των παράκτιων ζωνών. Εν προκειμένω, η Επιτροπή υπέβαλε το 2000 δύο δέσμες προτάσεων. Οι προτάσεις «Erika I»⁽¹⁾, περιλαμβάνουν προτάσεις για την ενίσχυση της οδηγίας 95/21/ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα, για τις βελτιώσεις επί των κοινών κανόνων για τους νηογνώμονες και το ρόλο των ναυτικών διοικήσεων (αναθεώρηση της οδηγίας