

**Respuesta de la Sra. de Palacio en nombre de la Comisión**

(3 de septiembre de 2001)

La Comisión ya ha reconocido el interés que reviste la creación de una red europea de pistas ciclables de largo recorrido, como demuestra la cofinanciación que otorgó en su momento al desarrollo de la red EuroVelo de pistas ciclables de tales características. Además, sigue financiando el desarrollo de los distintos enlaces con dicha red a través de programas como Interreg (tal es el caso, por ejemplo, de las pistas ciclables del Mar del Norte).

La Comisión es consciente tanto de la contribución que puede hacer el uso de la bicicleta para reducir la congestión vial, la contaminación y las emisiones de CO<sub>2</sub>, como de la relación que existe entre esos problemas y otras cuestiones más generales de carácter sanitario o medioambiental. Es innegable que, además de promover el uso de la bicicleta con fines turísticos y de ocio, la red EuroVelo contribuye a los objetivos mencionados, habida cuenta de que su trazado atraviesa diversas zonas urbanas.

Por otra parte, gracias a la cofinanciación en la que colabora con los gobiernos de cuatro países (Países Bajos, Finlandia, Reino Unido y República Checa) para llevar adelante una iniciativa de evaluación comparativa de las políticas nacionales en la materia, la Comisión ayuda a dichos gobiernos a extraer conclusiones de los esfuerzos que todos ellos llevan a cabo al objeto de introducir planes de fomento del uso de la bicicleta a escala nacional. Además, la Comisión ha recurrido al Servicio Europeo de Información sobre el Transporte Local ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)) para poner en pie una base de datos de prácticas correctas en el ámbito del transporte local y regional, en la que ya figuran más de un centenar de ejemplos relativos al uso de la bicicleta.

Mientras que el uso de la bicicleta suele limitarse a desplazamientos cortos, la Red Transeuropea de Transporte es un sistema multimodal destinado, principalmente, al transporte internacional de mercancías y pasajeros. En aplicación del principio de subsidiariedad, no se prevé la inclusión de las pistas ciclables en dicha red.

Las condiciones para el transporte de bicicletas en los trenes son competencia de las compañías ferroviarias y las autoridades nacionales de cada país. En los casos en que las empresas ferroviarias consideren que dicho transporte no es rentable, el Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable<sup>(1)</sup> (modificado por el Reglamento (CEE) n° 1893/91 del Consejo de 20 de junio de 1991<sup>(2)</sup>) habilita a las autoridades competentes a imponer la obligación de transportar bicicletas en los contratos que celebren con dichas empresas, compensando los costes adicionales. Corresponde, pues, a las autoridades en cuestión tomar una decisión en cuanto a la conveniencia de recurrir a esa posibilidad.

<sup>(1)</sup> DO L 156 de 28.6.1969.

<sup>(2)</sup> DO L 169 de 29.6.1991.

(2002/C 40 E/122)

**PREGUNTA ESCRITA E-1852/01**  
**de Rosa Miguélez Ramos (PSE) a la Comisión**

(26 de junio de 2001)

*Asunto:* Negociaciones sobre pesca para la adhesión de Lituania

La Comisión y el Gobierno de Lituania han cerrado la negociación del capítulo sobre pesca, con vistas a la adhesión de ese país a la Unión Europea. El ministro de Lituania ha mostrado su satisfacción porque podrán exportar sus productos pesqueros sin ninguna restricción de tarifas.

En el marco de unas relaciones pesqueras estrechas entre Lituania y los actuales Estados miembros de la UE tras la ampliación, ¿podrá la actual flota comunitaria faenar en los caladeros lituanos?

¿Está la Comisión tomando en cuenta la posibilidad de que la flota comunitaria pueda faenar en los caladeros de los países que vayan a adherirse a la Unión, y viceversa?

**Respuesta del Sr. Verheugen en nombre de la Comisión**

(31 de julio de 2001)

La Conferencia sobre la adhesión de Lituania a la Unión decidió en su reunión de los días 11 y 12 de junio de 2001 dar provisionalmente por cerrado el capítulo de negociaciones sobre la pesca.

No obstante, las negociaciones de este capítulo no se ocuparon de temas comerciales. En el marco de la preadhesión, la Comisión y Lituania ya han celebrado discusiones técnicas con un calendario para la plena liberalización.

Lituania acepta plenamente el acervo de la Política Pesquera Común, incluidos los principios de competencia comunitaria exclusiva, igualdad de acceso a las aguas y estabilidad relativa.

Ello implica que, a partir de la adhesión, los pescadores de Lituania y de otros Estados miembros para los que se hayan fijado contingentes en el Mar Báltico podrán pescar en las aguas de la Comunidad ampliada, con ciertas limitaciones por lo que respecta al acceso a una zona situada a menos de 12 millas náuticas de las líneas de base.

Hacia el final de las negociaciones de adhesión con Lituania, la estabilidad relativa que se aplicará a Lituania como Estado miembro se fijará sobre la base de un período de referencia, correspondiente a las actividades recientes y representativas de Lituania en las aguas comunitarias, en las aguas de terceros países y en las aguas frecuentadas por las organizaciones pesqueras regionales.

(2002/C 40 E/123)

**PREGUNTA ESCRITA E-1853/01  
de Pere Esteve (ELDR) a la Comisión**

(26 de junio de 2001)

*Asunto:* Transporte marítimo de mercancías peligrosas

El pasado 12 de diciembre de 2000, el petrolero Erika se quebró frente a las costas bretonas contaminando más de 450 kilómetros de costa francesa. Lamentablemente, los accidentes en el transporte marítimo de mercancías peligrosas y tóxicas son habituales en todos los mares y océanos.

En el mar Mediterráneo, el transporte marítimo de mercaderías tóxicas es una práctica habitual, como por ejemplo, el transporte de hidrocarburos.

Las islas Baleares son un territorio en el que más del 80 % de su PIB depende del turismo. La repetición de un desastre como el ocurrido con el petrolero Erika, aparte de los irreparables costes medioambientales, representaría un colapso en una economía como la balear, uno de los principales destinos turísticos de Europa.

¿De qué información dispone la Comisión sobre el transporte de mercaderías tóxicas o peligrosas en el mar Mediterráneo? ¿Qué medidas piensa tomar la Comisión ante la existencia de este tipo de transportes, teniendo en cuenta el elevado riesgo que esto representa, y dada la importancia económica que tiene para los pueblos de las orillas del Mediterráneo el poder disfrutar de un medio ambiente en condiciones óptimas?

**Respuesta de la Sra. de Palacio en nombre de la Comisión**

(18 de septiembre de 2001)

La Comisión Europea coincide con Su Señoría en atribuir la mayor importancia a la seguridad del transporte marítimo, en particular el de mercancías peligrosas y tóxicas tales como el petróleo y las sustancias químicas, como medio de proteger tanto el entorno marino como las zonas costeras. En este sentido, la Comisión presentó dos paquetes de propuestas en el año 2000. Las relativas a «Erika I»<sup>(1)</sup> comprenden propuestas para afianzar la Directiva 95/21/CE sobre el control de los buques por el Estado del puerto, impulsar las reglas comunes de las sociedades de clasificación y el papel de las administraciones