

La opinión del Consejo para las Zonas Rurales sobre la política del Gobierno neerlandés va en la misma línea (Carta de Dictamen «Voor een dubbeltje op de eerste rang» [A bajo precio], de 18 de febrero de 2003).

El Consejo recomienda a la Administración Pública que:

- siga asumiendo su entera responsabilidad en lo que respecta a la EHS;
- procure que se disponga de medios para alcanzar los objetivos fijados;
- con objeto de utilizar estos medios, permita tales formas de financiación que éstos puedan estar disponibles de forma duradera para la naturaleza nueva y existente;
- aproveche todas las oportunidades que se presenten en relación con la EHS, promoviendo para ello, asimismo, las condiciones necesarias para conservar igualmente la naturaleza agraria y privada.

¿Conoce la Comisión Europea el contenido de las citadas publicaciones?

¿Comparte la Comisión Europea esta preocupación por la política gubernamental neerlandesa en relación con la EHS?

¿Está la Comisión Europea dispuesta a obligar al Gobierno neerlandés a que asuma su responsabilidad por lo que respecta a la plena aplicación de las Directivas sobre aves y hábitats?

Respuesta de la Sra. Wallström en nombre de la Comisión

(5 de junio de 2003)

Al igual que ocurre con los otros Estados miembros, la Comisión está supervisando la aplicación de la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres⁽¹⁾ (Directiva de protección de las aves) y de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres⁽²⁾ (Directiva de los hábitat) en los Países Bajos. Los Países Bajos hicieron sus primeras contribuciones a la red Natura 2000 de áreas protegidas designando 76 zonas de protección especial conforme a la Directiva de protección de las aves y proponiendo 78 lugares de importancia comunitaria propuestos conforme a la Directiva de los hábitat. Se ha anunciado la comunicación a la Comisión de una lista adicional de 56 lugares propuestos de importancia comunitaria conforme a la Directiva de los hábitat, así como la ampliación del área de seis zonas de protección especial conforme a la Directiva de protección de las aves. Este aumento del número y la superficie total de los lugares Natura 2000 de los Países Bajos representará una contribución sustancial a la protección de la biodiversidad en los Países Bajos y la Unión.

En cuanto a la transposición de la Directiva de los hábitat a la legislación holandesa, la Comisión ha decidido remitir los Países Bajos al Tribunal de Justicia debido a defectos de aplicación en la legislación holandesa de la Directiva de los hábitat. Actualmente, la legislación vigente no proporciona salvaguardias adecuadas para los lugares Natura 2000, no prevé adecuadamente la supervisión de hábitats y especies y omite medidas para ciertas especies de plantas protegidas conforme a la Directiva. Entretanto, se ha presentado ante el Parlamento holandés una propuesta de revisión de la ley holandesa de protección de la naturaleza de 1998, con objeto de mejorar la situación referida.

La Comisión no tiene conocimiento de las publicaciones mencionadas por Su Señoría. Sin embargo, la Comisión continuará insistiendo en que los Países Bajos cumplan íntegramente las Directivas de los hábitat y de protección de las aves.

⁽¹⁾ DO L 103 de 25.4.1979.

⁽²⁾ DO L 206 de 22.7.1992.

(2003/C 280 E/157)

PREGUNTA ESCRITA E-1408/03 de Kathleen Van Brempt (PSE) a la Comisión

(23 de abril de 2003)

Asunto: El peligro de las señalizaciones viales para los motociclistas

En muchas carreteras, los motociclistas se enfrentan a calzadas y señalizaciones resbaladizas. Cuando llueve, estas señalizaciones resbalan mucho y constituyen un peligro para los motociclistas. A menudo, las autoridades eligen la solución menos onerosa en lugar de optar por una buena pintura antideslizante de alta calidad. Por otra parte, la pintura en cuestión es objeto de un control insuficiente por lo que respecta a

las normas que debe cumplir. Además se observan problemas relacionados con la pez utilizada para realizar pequeñas reparaciones en la calzada. Cuando llueve, estas superficies de pez son muy resbaladizas, por lo que los motociclistas resbalan con gran facilidad sobre dichas superficies y se incrementa la distancia de frenado. Asimismo, el material utilizado no es duradero, pese a que existen productos más seguros y duraderos para reparar calzadas.

¿Ha adquirido la Comisión conocimiento de estos problemas?

¿Qué iniciativas está emprendiendo la Comisión para evitar que las calzadas y señalizaciones sean resbaladizas?

¿Conoce la Comisión alternativas para la pez y las pinturas clásicas con las que se señalizan las carreteras?
¿Qué opina acerca de las mismas?

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

(27 de mayo de 2003)

El peligro que ofrecen algunos tramos de calzada preocupa a la Comisión, que considera que la resistencia al deslizamiento constituye un factor determinante a la hora de garantizar la seguridad vial. No obstante, ha de recordarse que el mantenimiento de las carreteras, incluida la señalización vial horizontal y la utilización de firmes adecuados es competencia de los Estados miembros.

Siguiendo el mandato de la Comisión, CEN⁽¹⁾ adoptó una norma sobre materiales para señalización de carreteras que ofrecen un agarre adecuado aún con el firme mojado (norma EN 1423:1997 — Materiales de señalización vial horizontal. Materiales de postmezclado. Microesferas de vidrio, granulados antideslizantes y mezclas de ambos). Por lo que se refiere a los firmes para calzadas, CEN/TC 227 está a punto de preparar una norma para los productos con la marca CE con arreglo a la Directiva sobre productos de construcción (Directiva 89/106/CEE del Consejo de 21 de diciembre de 1988 relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros sobre los productos de construcción⁽²⁾) una vez sea adoptada. Las clases de calidades definidas en estas normas permiten a las autoridades competentes emplear pinturas con aditivos de mucho mejor rendimiento en materia de seguridad.

También es preciso controlar la calidad antiderrapaje de las señalizaciones horizontales y firmes de calzada una vez instalados. En este momento, todos los Estados miembros utilizan uno o dos del total de los doce distintos modelos de aparatos de medición antiderrapaje. En un intento por hacer que las condiciones de seguridad sean comparables entre los distintos Estados miembros, el grupo CEN TC 227 WG 5 está desarrollando un proyecto de norma para definir un procedimiento uniforme para determinar la resistencia al deslizamiento mediante una medición dinámica.

La Comisión da apoyo a estas actividades a través de los proyectos de investigación Format (mantenimiento de los firmes de las calzadas) y Silvia (firmes de bajo nivel de ruido), ambos lanzados en 2002. La Comisión tiene previsto en su programa 2003 presentar al Parlamento y al Consejo una Directiva sobre la gestión de los puntos negros y las auditorías en materia de seguridad. Tales medidas facilitarán la identificación de las secciones de alto riesgo y el desarrollo de soluciones rentables y específicas para las secciones críticas de puntos de la red.

⁽¹⁾ Committee European Normalisation.

⁽²⁾ DO L 40 de 11.2.1989.

(2003/C 280 E/158)

PREGUNTA ESCRITA P-1410/03 de Kathleen Van Brempt (PSE) a la Comisión

(14 de abril de 2003)

Asunto: Parachoques rígidos

La propuesta de Directiva relativa a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública en caso de colisión con un vehículo de motor⁽¹⁾ se refiere, entre otros aspectos, a los parachoques rígidos. Los constructores de automóviles se comprometen a dejar de instalar parachoques rígidos en sus vehículos y a dejar de venderlos como piezas de recambio. En la práctica, resulta que entre los vendedores