

Komission jäsenen Hans van den Broekin komission puolesta antama vastaus

(7. toukokuuta 1999)

Komissio ilmoittaa arvoisalle parlamentin jäsenelle, että Tshernobylin ydinvoimalan kolmas reaktori otettiin jälleen käyttöön 6. maaliskuuta 1999 suunnitellun kolmen kuukauden pituisen tarkastus- ja huoltokatkoksen jälkeen.

G7-maiden, komission ja Ukrainan vuonna 1995 allekirjoittamassa yhteisymmärryspöytäkirjassa Ukraina sitoutui sulkemaan Tshernobylin ydinvoimalan vuoteen 2000 mennessä.

Komissio katsoo, että vuoden 1995 yhteisymmärryspöytäkirjan toteuttaminen edistyy ja odottaa erityisesti, että Ukraina noudattaa sitoumustaan sulkea Tshernobylin ydinvoimala vuoteen 2000 mennessä.

(1999/C 370/212)

KIRJALLINEN KYSYMYS E-1000/99

esittäjä(t): Ian White (PSE) komissiolle

(20. huhtikuuta 1999)

Aihe: Neuvoston asetus (ETY) 95/93

Voiko komissio kertoa, mitkä julkisen liikenteen velvoitteet ovat hyväksytyjä 18. tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) 95/93 ⁽¹⁾ 9 artiklan mukaisesti ja kuuluvatko Ison-Britannian lounaisosat nykyisin tämän asetuksen piiriin? Jos alue ei kuulu asetuksen piiriin, voiko komissio ilmoittaa syyn siihen? Velvoitteet ovat nimittäin lentokenttien elinkyvyn kannalta tärkeitä lähtö- ja saapumisaikojen saamisen vuoksi.

⁽¹⁾ EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1.

(1999/C 370/213)

KIRJALLINEN KYSYMYS E-1001/99

esittäjä(t): Ian White (PSE) komissiolle

(20. huhtikuuta 1999)

Aihe: Neuvoston asetuksen (ETY) 95/93 muuttaminen

Voiko komissio antaa tarkat tiedot siitä, kuinka alueelliset lentokentät, joilla on tällä hetkellä vaikeuksia saada sopivia lähtö- ja saapumisaikoja suurilla lentokentillä (esim. Frankfurtissa), hyötyvät 18. tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) 95/93 ⁽¹⁾ ilmoitetusta muuttamisesta?

⁽¹⁾ EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1.

(1999/C 370/214)

KIRJALLINEN KYSYMYS E-1002/99

esittäjä(t): Ian White (PSE) komissiolle

(20. huhtikuuta 1999)

Aihe: Lentokentillä tapahtuva avoin kaupankäynti lähtö- ja saapumisaajoilla

Onko komissio tietoinen siitä, että lentoyhtiöiden mahdollinen avoin kaupankäynti lähtö- ja saapumisaajoilla johtaa siihen, että pienet alueelliset yhtiöt joutuvat pois merkittävistä lentoliikenteen keskuksista kaupallisten paineiden vuoksi? Eikö tämä ole vastoin aluepolitiikan periaatteita ja alueellisen lentoliikenteen saatavuuden periaatetta?