

**Loyola de Palacion komission puolesta antama vastaus***(3. syyskuuta 2001)*

Komissio on tunnustanut Euroopan laajuisen pitkien pyöräilyreittien verkon kehittämisen edut ja osallistunut aiemmin EuroVelo-verkon rahoittamiseen. EuroVelo on pitkien pyöräilyreittien muodostama verkosto. Verkon yksittäisiä kohteita (esimerkiksi Pohjanmeren pyöräilyreitit) rahoitetaan edelleen komission ohjelmista, muun muassa Interreg-aloitteesta.

Komissio on tietoinen pyöräilyn merkityksestä ruuhkien, ilmansaasteiden ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä sekä näiden ongelmien ja laajempien ympäristö- ja terveyskysymysten välisistä yhteyksistä. EuroVelo-verkko edistää vapaa-ajan pyöräilyä ja pyörämatkailua ja auttaa myös näiden ongelmien ratkaisemisessa, koska reitit kulkevat kaupunkien läpi.

Lisäksi komissio auttaa kansallisia viranomaisia hyödyntämään muiden maiden kokemuksia kansallisten pyöräilysuunnitelmien toteutuksesta osallistumalla vertailevaan pyöräilypoliittiseen ohjelmaan (National Cycling Policy Benchmark Initiative) ja sen rahoittamiseen neljän maan (Alankomaat, Suomi, Iso-Britannia ja Tšekki) kansallisten viranomaisten kanssa. Komissio kokoaa tietokantaa hyvistä lähi- ja paikallisliikenteen toimintatavoista. Tietokanta on osa paikallisliikennetiedotusta koskevaa European Local Transport Information Service -palvelua ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)) ja se sisältää jo yli 100 esimerkkiä pyöräilyn hyvistä toimintatavoista.

Pyöriä käytetään lyhyillä matkoilla, ja Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) on pääasiassa kansainvälisen rahti- ja matkustajaliikenteen multimodaalinen verkko. Toissijaisuusperiaatteen vuoksi TEN-T-verkkoon ei aiota liittää tämänhetkisten suunnitelmien perusteella pyöräilyreittejä.

Rautatieyhtiöt ja kansalliset viranomaiset saavat itse päättää polkupyörien kuljettamisjärjestelyistä junissa. Mikäli rautatieyhtiöt pitävät pyörien kuljetusta kannattamattomana, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26. kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) 1191/69<sup>(1)</sup> (sellaisena kuin se on muutettuna 20. kesäkuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) 1893/91<sup>(2)</sup>) nojalla sisällyttää rautatieyhtiöiden kanssa tehtäviin sopimuksiin veloitteen kuljettaa polkupyöriä, mikäli ne korvaavat aiheutuneet lisäkustannukset. Asianomaiset viranomaiset voivat itse päättää veloitteen asettamisesta.

<sup>(1)</sup> EYVL L 156, 28.6.1969.

<sup>(2)</sup> EYVL L 169, 29.6.1991.

(2002/C 40 E/122)

**KIRJALLINEN KYSYMYS E-1852/01****esittäjä(t): Rosa Miguélez Ramos (PSE) komissiolle***(26. kesäkuuta 2001)*

*Aihe:* Kalastusta koskevat neuvottelut Liettuan jäsenyyttä silmällä pitäen

Komissio ja Liettuan hallitus ovat saaneet päätökseen Liettuan jäsenhakemukseen liittyvät kalastusta koskevat neuvottelut. Liettuan asiasta vastaava ministeri on tuonut julki tyytyväisyytensä siitä, että Liettuan on mahdollista viedä kalastustuotteita ilman tullirajoituksia.

Onko olemassa olevan yhteisön laivaston mahdollista kalastaa Liettuan vesillä laajentumisen jälkeisten Liettuan ja nykyisten EU:n jäsenvaltioiden välisten läheisempien kalatalousalaa koskevien suhteiden perusteella?

Onko komissio ottanut huomioon sen mahdollisuuden, että yhteisön laivasto voi kalastaa unioniin liittyvien maiden vesillä ja päinvastoin?

**Günter Verheugenin komission puolesta antama vastaus**

(31. heinäkuuta 2001)

Liettuan unioniin liittymiskonferenssi päätti kokouksessaan 11.–12. kesäkuuta 2001 sulkea väliaikaisesti kalastusta koskevan neuvotteluluvun.

Tätä lukua koskevissa neuvotteluissa ei kuitenkaan käsitelty kauppaan liittyviä asioita. Liittymisen valmisteluissa komissio ja Liettua ovat jo saaneet päätökseen tekniset keskustelut ja sopineet kaupan täyden vapauttamisen aikataulusta.

Liettua hyväksyy täysin yhteistä kalastuspolitiikkaa koskevan yhteisön säännösten, mukaan luettuina yhteisön yksinomaisen toimivallan, vesien tasavertaisen käytön ja suhteellisen vakauden periaatteet.

Tämä tarkoittaa sitä, että unioniin liityttäessä kalastajat Liettuasta ja muista jäsenvaltioista, joille on määritetty Itämeren kiintiö, voivat kalastaa laajentuneilla yhteisön vesillä 12 meripeninkulman etäisyydelle perusviivoista pääsyyn liittyvin tietyin rajoituksin.

Liettuan kanssa käytävien liittymisneuvottelujen loppupuolella Liettuan suhteellinen vakaus jäsenvaltiona määritellään tarkasteluajanjakson ja Liettuan viimeaikaisten ja edustavien yhteisön vesillä sekä yhteisön ulkopuolisten maiden vesillä ja alueellisten kalastusjärjestöjen vesillä toteuttamien toimien perusteella.

(2002/C 40 E/123)

**KIRJALLINEN KYSYMYS E-1853/01**

**esittäjä(t): Pere Esteve (ELDR) komissiolle**

(26. kesäkuuta 2001)

*Aihe:* Vaarallisten aineiden merikuljetus

12. joulukuuta 2000 öljysäiliöalus Erika haaksirikkoutui Bretagnen rannikolla ja saastutti yli 450 kilometrin pituudelta Ranskan rannikkoa. Valitettavasti vaarallisia ja myrkyllisiä aineita kuljettavien alusten onnettomuudet ovat tavallisia merillä ja valtamerillä.

Välimerellä myrkyllisten aineiden, kuten öljyn, merikuljetus on tavallista.

80 prosenttia Baleaarien saarten BKT:stä tulee matkailusta. Erika-öljysäiliöaluksen haaksirikon kaltainen onnettomuus aiheuttaisi korvaamattomien ympäristövahinkojen lisäksi Euroopan tärkeimpiin matkailukohteisiin kuuluvien Baleaarien talouden romahtamisen.

Mitä tietoja komissiolla on käytettävissään myrkyllisten ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta Välimerellä? Mitä kyseistä kuljetusmuotoa koskevia toimia komissio aikoo toteuttaa ottaen huomioon näiden kuljetusten aiheuttaman vakavan riskin ja sen, kuinka tärkeä taloudellinen merkitys parhaimmilla mahdollisilla ympäristöoloilla on Välimeren ranta-alueiden väestölle?

**Loyola de Palacion komission puolesta antama vastaus**

(18. syyskuuta 2001)

Komissio on parlamentin jäsenen kanssa samaa mieltä merikuljetusten turvallisuuden merkityksestä meriympäristön ja rannikkoalueiden suojelulle erityisesti kuljettaessa vaarallisia ja myrkyllisiä aineita, kuten öljyä ja kemikaaleja. Komissio antoi kaksi asiaa koskevaa ehdotuspakettia vuonna 2000. "Erika I" -paketti<sup>(1)</sup> sisältää direktiiviehdotuksen satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 95/21/EY vahvistamisesta, direktiiviehdotuksen laitosten luokittelua sekä merenkulun viranomaisten tehtävää koskevien yhteisten sääntöjen parantamisesta (neuvoston direktiivin 94/57/ETY muuttaminen)