

Antwoord van mevrouw de Palacio namens de Commissie*(3 september 2001)*

De Commissie heeft het belang erkend van de ontwikkeling van een Europees netwerk van fietspaden; in het verleden heeft zij de ontwikkeling gefinancierd van het EuroVelo-netwerk, een netwerk van langeafstandsfietsroutes. Afzonderlijke schakels in dit netwerk worden nog steeds gefinancierd uit programma's van de Commissie, zoals Interreg – bijvoorbeeld de Noordzee-fietsroutes.

De Commissie erkent dat fietsen een belangrijke rol kan spelen met betrekking tot de vermindering van de verkeerscongestie, de verontreiniging en de CO₂-uitstoot, en de verbanden tussen deze problemen en bredere milieu- en gezondheidsvraagstukken. Naast de bevordering van toerisme en fietsrecreatie levert het EuroVelo-netwerk hieraan ongetwijfeld een positieve bijdrage, aangezien de routes ook door steden lopen.

Door middel van het initiatief betreffende het benchmarken van het nationale fietsbeleid, dat door de Commissie in samenwerking met vier regeringen (Nederland, Finland, Verenigd Koninkrijk en Tsjechië) wordt medegefinancierd, helpt de Commissie de nationale instanties om te leren van elkaars inspanningen bij het invoeren van nationale fietsplannen. Via de Europese informatiedienst voor het plaatselijk vervoer (www.eltis.org), stelt de Commissie een databank op van goede praktijken in het plaatselijk en regionaal vervoer. Deze omvat reeds meer dan 100 voorbeelden van goede praktijken op het gebied van fietsen.

Fietsen worden voor vervoer over korte afstand gebruikt, en het Trans-Europees vervoernetwerk (TEN-T) is een multimodaal netwerk voor hoofdzakelijk internationaal vracht- en reizigersvervoer. Vanwege het subsidiariteitsbeginsel zijn er geen plannen om fietsroutes op te nemen in het Trans-Europees vervoernetwerk.

Regelingen voor het vervoer van fietsen per trein vallen onder de verantwoordelijkheid van individuele spoorwegmaatschappijen en nationale instanties. Als spoorwegondernemingen dit type vervoer economisch niet interessant vinden, kunnen de bevoegde instanties in de lidstaten de verplichting om fietsen te vervoeren opnemen in contracten met spoorwegondernemingen, op grond van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren⁽¹⁾ (gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1893/91 van 20 juni 1991⁽²⁾); de aanvullende kosten van dergelijk vervoer komen dan voor rekening van de lidstaat. De betrokken instanties mogen zelf beslissen of zij van deze mogelijkheid gebruik maken.

⁽¹⁾ PB L 156 van 28.6.1969.

⁽²⁾ PB L 169 van 29.6.1991.

(2002/C 40 E/122)

**SCHRIFTELIJKE VRAAG E-1852/01
van Rosa Miguélez Ramos (PSE) aan de Commissie***(26 juni 2001)*

Betreft: Visserijonderhandelingen met het oog op de toetreding van Litouwen

De Commissie en de regering van Litouwen hebben met het oog op de toetreding van dit land tot de Europese Unie de onderhandelingen over het hoofdstuk visserij afgesloten. De minister van Litouwen heeft zijn tevredenheid geuit, omdat Litouwen zijn visserijproducten zonder tariefrestricties kan uitvoeren.

Kan de communautaire vissersvloot – gezien de nauwe betrekkingen op visserijgebied tussen Litouwen en de huidige EU-lidstaten na de uitbreiding – op de visgronden van Litouwen vissen?

Houdt de Commissie rekening met de mogelijkheid dat de communautaire vloot kan vissen op de visgronden van de landen die tot de Unie zullen toetreden en vice versa?

Antwoord van de heer Verheugen namens de Commissie

(31 juli 2001)

Op de vergadering van 11 en 12 juni 2001 is met betrekking tot de toetreding van Litouwen tot de Unie besloten dat het hoofdstuk visserij voorlopig kan worden gesloten.

De onderhandelingen over dit hoofdstuk hadden overigens geen betrekking op handelsvraagstukken. In pretoetredingsverband voerden de Commissie en Litouwen reeds technische besprekingen met een kalender voor volledige liberalisering.

Litouwen aanvaardt de EU-wet- en regelgeving in verband met het gemeenschappelijk visserijbeleid volledig, waaronder beginselen als exclusieve communautaire bevoegdheid, gelijke toegang tot wateren en relatieve stabiliteit.

Dit houdt in dat vissers uit Litouwen en andere lidstaten waarvoor contingenten zijn vastgesteld in de Baltische Zee, vanaf de toetreding, mogen vissen in de uitgebreide communautaire wateren, met enkele beperkingen betreffende de toegang binnen 12 zeemijlen vanaf basislijnen.

Tegen het einde van toetredingsonderhandelingen met Litouwen zal de relatieve stabiliteit, die van toepassing zal zijn op Litouwen als lidstaat, worden vastgesteld op basis van een referentieperiode, die recent is en representatief voor de Litouwse activiteiten in communautaire wateren, wateren van derde landen en wateren vallende onder regionale visserijorganisaties.

(2002/C 40 E/123)

**SCHRIFTELIJKE VRAAG E-1853/01
van Pere Esteve (ELDR) aan de Commissie**

(26 juni 2001)

Betreft: Vervoer van gevaarlijke goederen over zee

Op 12 december 2000 verging de tanker Erika voor de kust van Bretagne waardoor de Franse kust over een lengte van meer dan 450 km werd vervuild. Helaas komen op alle zeeën en oceanen geregeld ongelukken voor bij het vervoer van gevaarlijke en giftige stoffen.

Via de Middellandse Zee worden vaak giftige stoffen zoals koolwaterstoffen vervoerd.

Op de Balearen is het toerisme goed voor 80% van het BBP. Afgezien van de onherstelbare gevolgen voor het milieu zou een ramp zoals met de tanker Erika de nekslag betekenen voor de economie op de Balearen, een van de belangrijkste toeristische bestemmingen in Europa.

Over welke informatie beschikt de Commissie met betrekking tot het vervoer van giftige of gevaarlijke stoffen via de Middellandse Zee? Welke maatregelen denkt de Commissie te nemen met het oog op dit soort vervoer, rekening houdend met het grote risico ervan en met het economische belang dat de volken langs de oevers van de Middellandse Zee erbij hebben over een optimaal milieu te kunnen beschikken?

Antwoord van mevrouw de Palacio namens de Commissie

(18 september 2001)

De Commissie is het met het geachte parlementslid eens dat de zorg voor de veiligheid van het zeevervoer, met name het vervoer van gevaarlijke en giftige goederen, zoals olie en chemicaliën, als een manier om het mariene milieu en de kustgebieden te beschermen, belangrijk is. In dat verband heeft de Commissie in 2000 twee pakketten voorstellen ingediend. De „Erika I”-voorstellen⁽¹⁾ omvatten voorstellen voor het versterken van de havenstaatcontrole-richtlijn 95/21/EG, inzake verbeteringen van de gemeenschappelijke voorschriften voor classificatiebedrijven en de rol van maritieme instanties (herziening Richtlijn 94/57/EEG