

(2003/C 242 E/176)

**SCHRIFTELIJKE VRAAG E-0737/03**  
**van Erik Meijer (GUE/NGL) aan de Commissie**

(11 maart 2003)

*Betreft:* Ernstige vertraging in de aanleg van nieuwe spoorweginfrastructuur voor grensoverschrijdende snelle diensten

1. Kan de Commissie bevestigen dat in het verlengde van de in 2004 te voltooien Spaanse hogesnelheidslijn Madrid – Barcelona wordt gewerkt aan het openen in 2006 van een nieuwe grensoverschrijdende spoorverbinding door de Pertuis-tunnel tussen Figueres (E) en Perpignan (F), maar dat dan nog steeds geen aanleg plaatsvindt van de ontbrekende schakel tussen Perpignan en Rédessan ten zuidoosten van Nîmes, dat sinds 2001 het westelijke eindpunt is van de Franse LGV LN5 Méditerranée, terwijl een kleine verlenging van de LGV LN5 via een zuidelijke boog om Nîmes naar Montpellier, die de sterk overbelaste klassieke kustlijn moet ontlasten, waarschijnlijk niet voor 2008 wordt opgeleverd?
2. Kan langdurig een situatie ontstaan die vergelijkbaar is met de sinds 1995 ontbrekende aansluiting op Brits grondgebied tussen de Kanaaltunnel en Londen, waardoor Spanje voorlopig niet op een Europees net kan worden aangesloten? Ligt de reden hiervoor in een binnenlandse strijd in Frankrijk tussen financiële prioriteit voor de verlengde verbindingen naar Bordeaux of die naar Perpignan? In hoeverre speelt hierbij de publieke belangstelling na de stormen en overstromingen in het najaar van 2002 een rol, gezien de kritiek op de wijze van aanleg van nieuwe spoordijken en kunstwerken die het afvloeien van overtollig water naar zee verhinderen?
3. In hoeverre gaat het erom dat de aanleg van nieuwe lijnen over lange afstanden ten goede komt aan andere gebruikers dan die van het fijnmazig regionaal spoorvervoer waarop wordt bezuinigd? Probeert u de bekostiging van hogesnelheidslijnen en conventionele spoorwegen van elkaar te scheiden, zodat er geen reden is voor vrees dat een hogesnelheidsnet ten koste gaat van de voorzieningen voor de grote meerderheid van de treinpassagiers?
4. Op welke wijze probeert u te bewerkstelligen dat de aanleg van nieuwe hogesnelheidsspoorlijnen geen herhaling oplevert van de moeilijkheden bij de aanleg van de eerste conventionele spoorlijnen in de 19e eeuw, toen binnenlandse belangen en conflicten de aanleg van samenhangende grensoverschrijdende netten in de weg stonden?

**Antwoord van mevrouw de Palacio namens de Commissie**

(23 april 2003)

De Commissie kan bevestigen dat zij op de hoogte is dat vertragingen te voorzien zijn bij de ingebruikneming van het baanvak van de TGV Sud vanaf Montpellier tot aan de Spaanse grens – maar deze zijn nog verenigbaar met hetgeen is vastgelegd in het programma Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN), namelijk dat projecten van gemeenschappelijk belang voltooid moeten zijn tegen het jaar 2010. De recente audit van de grote vervoersinfrastructuren die gehouden werd op verzoek van de Franse minister van Vervoer heeft evenwel de urgentie onderstreept van de uitvoering van de totaliteit van de verkeersader binnen redelijke termijnen.

Deze audit heeft ook de prioriteit bevestigd die wordt gegeven aan de uitvoering van de mediterrane vertakking van de TGV sud, die in deze context significante communautaire financiële steun geniet, met name wat het internationale baanvak betreft. Voor wat de door het geachte parlementslid gegeven technische details aangaat, de Commissie is niet op de hoogte van kritiek die zou zijn geformuleerd op de keuzes in verband met de aanleg van de kunstwerken op deze lijn.

De Commissie heeft zeer veel belangstelling voor de ontwikkeling van het spoorwegennet ongeacht de aard ervan. In deze context wordt door middel van de verschillende ter beschikking staande financiële instrumenten (EFRO, Cohesiefonds) alsook in het kader van de TEN-begroting significante communautaire financiële steun toegekend, niet alleen aan de uitvoering van nieuwe lijnen, maar ook aan de verbetering van het conventionele net en het terugdringen van de bottlenecks op de voornaamste spoorwegknooppunten van het net. In het kader van het communautaire initiatief Interreg IIIB (met name de Zuidwest-Europese en West-Mediterrane programma's ervan) kan ook de transnationale samenwerking op het gebied van ruimtelijke ordening, inclusief het spoorwegvervoer, worden medegefinancierd. Deze medefinancieringen dragen bij tot de verbetering van de werking van het net in zijn geheel, ten bate van alle reizigers alsook het vrachtvervoer.

Titel XV van het EG-Verdrag en met name de artikelen 154 en 155 bepalen de actieradius van de Gemeenschap in de context van de totstandbrenging en de ontwikkeling van het trans-Europese net in de sector vervoersinfrastructuren en worden toegepast via Beschikking nr. 1692/96/EG<sup>(1)</sup> tot vaststelling van communautaire richtsnoeren voor het trans-Europese vervoersnet, de kenmerken ervan, de omvang ervan alsook hoofdactielijnen. Teneinde de uitvoering van deze netten te bevorderen heeft de Commissie eveneens voorgesteld het maximale communautaire medefinancieringspercentage voor de werken te verhogen tot 20 % van de totale kosten (in plaats van de bij de huidige financiële regeling vastgestelde 10 %) voor grensoverschrijdende spoorwegprojecten die natuurlijke barrières kruisen<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Beschikking Nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet, PB L 228 van 9.9.1996).

<sup>(2)</sup> COM(2003) 38 def.

(2003/C 242 E/177)

**SCHRIFTELIJKE VRAAG E-0741/03**  
**van Roberta Angelilli (UEN) aan de Commissie**

(11 maart 2003)

*Betreft:* Vervalsing van ingemaakte Italiaanse tomaten

In februari 2003 bleek uit een onderzoek van Coldiretti, de grootste Europese organisatie van landbouwbedrijven, dat in Italië in 2002 op een totaal van 396 000 ton ingemaakte tomaten, meer dan 82 000 ton uit China ingevoerd zouden zijn. Als deze gegevens juist zijn, zou dit betekenen dat een deel van de Italiaanse conserven Chinese tomatenpuree bevat. Blijkbaar zijn er dus enkele voedselverwerkingsbedrijven die uit een mengeling van Italiaanse en Chinese producten bestaande conserven op de markt brengen zonder dit duidelijk op het etiket te vermelden. Het gaat hier dus om vervalsing van levensmiddelen, omdat op de etiketten niet vermeld wordt vanwaar de producten afkomstig zijn, maar enkel waar deze verwerkt en verpakt worden, en omdat hierbij de indruk gewekt wordt dat deze producten afkomstig zijn uit de traditionele Italiaanse landbouwgebieden. Dit leidt tot grote verwarring voor de Italiaanse koper/consument, die op het moment van de aankoop op geen enkele manier meer beschermd is en niet op de juiste manier geïnformeerd wordt over de werkelijke oorsprong van het product.

Italië is na de Verenigde Staten wereldwijd de grootste producent en voor de Italiaanse voedselverwerkingsbedrijven die enkel Italiaanse producten gebruiken en die douanerechten moeten betalen, betekent het voorgaande een enorm inkomensverlies en dus ontstaat er oneerlijke concurrentie.

Kan de Commissie meedelen:

1. of deze situatie niet in strijd is met de artikelen 30 en 153 van het EG-Verdrag (consumentenbescherming) en met de artikelen 85 en 86 van het EG-Verdrag (mededinging);
2. of deze situatie niet in strijd is met richtlijn nr. 2000/13/EG<sup>(1)</sup>, en met name de overwegingen 6 en 8 en de artikelen 2, 3, 5 en 7 ervan, betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgeving der lidstaten inzake de etikettering en presentatie van levensmiddelen;
3. of deze situatie niet in strijd is met verordening (EG) nr. 178/2002<sup>(2)</sup>, en met name de overwegingen 1, 2, 8, 10 en 22 en de artikelen 1, lid 1; 5, lid 1; 7, lid 1; 8; 11; 16; 17 en 18 betreffende, onder andere, de algemene beginselen en voorschriften van de levensmiddelenwetgeving;
4. welke maatregelen zij wil nemen om een einde te maken aan de huidige aanhoudende schendingen van het Gemeenschapsrecht?

<sup>(1)</sup> PB L 109 van 6.5.2000, blz. 29.

<sup>(2)</sup> PB L 31 van 1.2.2002, blz. 1.