

Resposta dada pela Comissária Loyola de Palacio em nome da Comissão

(3 de Setembro de 2001)

A Comissão reconheceu a importância de desenvolver uma rede europeia de itinerários de longo curso para ciclistas e, no passado, co-financiou o desenvolvimento da rede EuroVelo que é uma rede de pistas de longo curso para bicicletas. As ligações individuais a esta rede continuam a ser financiadas através de programas da Comissão, tal como Interreg — por exemplo, os itinerários para ciclistas do Mar do Norte (North Sea Cycle Routes).

A Comissão reconhece a contribuição que o ciclismo pode dar para a redução do congestionamento, da poluição e das emissões de CO₂, bem como as ligações entre esses problemas e as questões mais gerais ambientais e sanitárias. A rede EuroVelo contribui certamente para tal, uma vez que os seus itinerários atravessam zonas urbanas, promovendo igualmente o turismo de lazer e o cicloturismo.

Além disso, através da iniciativa de aferimento dos desempenhos competitivos nacionais na matéria (National Cycling Policy Benchmark Initiative) co-financiada pela Comissão e por quatro autoridades nacionais (Países Baixos, Finlândia, Reino Unido e República Checa) a Comissão assiste as autoridades nacionais a proceder ao intercâmbio dos ensinamentos retirados dos seus esforços de introdução de planos nacionais de ciclismo. Através do serviço europeu de informação sobre os transportes locais, (www.eltis.org), a Comissão está a criar uma base de dados das boas práticas no domínio dos transportes locais e regionais que já conta com mais de uma centena de exemplos de boas práticas na matéria.

As bicicletas são utilizadas para percorrer distâncias mais curtas e a rede transeuropeia de transporte (RTE-T) é uma rede multimodal vocacionada, principalmente, para o transporte internacional de passageiros e de carga. Devido ao princípio da subsidiariedade, não existem planos para incluir os itinerários para ciclistas na RTE-T.

Quanto ao transporte de bicicletas nos comboios, trata-se de um assunto da competência de cada companhia de caminhos-de-ferro e das autoridades nacionais. Caso os caminhos-de-ferro não considerem a possibilidade rentável, as autoridades competentes nos Estados-membros podem, ao abrigo do Regulamento (CEE) nº 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável⁽¹⁾ (com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 1893/91 do Conselho, de 20 de Junho de 1991⁽²⁾) incluir a obrigação de transporte de bicicletas nos contratos com as operadoras ferroviárias, suportando os custos adicionais. O recurso a este poder está à discricionariedade das autoridades em causa.

⁽¹⁾ JO L 156 de 28.6.1969.

⁽²⁾ JO L 169 de 29.6.1991.

(2002/C 40 E/122)

PERGUNTA ESCRITA E-1852/01

apresentada por Rosa Miguélez Ramos (PSE) à Comissão

(26 de Junho de 2001)

Objecto: As negociações sobre pescas no contexto da adesão da Lituânia

A Comissão Europeia e o Governo da Lituânia encerraram a negociação sobre as pescas no contexto da adesão deste país à União Europeia. O Ministro da Lituânia manifestou a sua satisfação por poder exportar os seus produtos de pesca sem quaisquer restrições tarifárias.

No quadro de um estreito relacionamento nas pescas entre a Lituânia e os actuais Estados-membros da UE poderá a actual frota comunitária, após o alargamento, pescar nos bancos de pesca lituanos?

Está a Comissão a atentar na possibilidade de a frota comunitária poder pescar nos bancos de pesca dos países que aderirem à UE e vice-versa?

Resposta dada por Günter Verheugen em nome da Comissão

(31 de Julho de 2001)

A conferência sobre a adesão da Lituânia à União decidiu, na sua reunião de 11 e 12 de Junho de 2001, encerrar provisoriamente as negociações do capítulo relativo às pescas.

As negociações relativas a este capítulo não envolveram, todavia, as questões comerciais. No âmbito da pré-adesão, a Comissão e a Lituânia já concluíram discussões técnicas, tendo elaborado um calendário tendo em vista a completa liberalização.

A Lituânia aceita integralmente o acervo em matéria de Política Comum de Pescas, incluindo os princípios de competência comunitária exclusiva, igualdade em matéria de acesso às águas e estabilidade relativa.

Tal significa que, a partir da adesão, os pescadores da Lituânia e de outros Estados-membros, aos quais foram atribuídas quotas no Mar Báltico, poderão pescar nas águas comunitárias alargadas, com determinadas limitações no que respeita ao acesso dentro das 12 milhas náuticas da linha de base.

Pouco antes do termo das negociações de adesão da Lituânia, a estabilidade relativa que, como Estado-membro, será aplicada à Lituânia, será fixada com base num período de referencia, bem como nas actividades recentes e representativas da Lituânia em águas comunitárias e de países terceiros e ainda nas águas abrangidas por organizações regionais de pesca.

(2002/C 40 E/123)

PERGUNTA ESCRITA E-1853/01

apresentada por Pere Esteve (ELDR) à Comissão

(26 de Junho de 2001)

Objecto: O transporte marítimo de mercadorias perigosas

No passado dia 12 de Dezembro de 2000 o petroleiro Erika partiu-se em frente à costa francesa e contaminou mais de 450 quilómetros do litoral bretão. É lamentável constatar que os acidentes durante o transporte marítimo de mercadorias perigosas e tóxicas são habituais em todos os mares e oceanos.

No Mediterrâneo o transporte marítimo de mercadorias tóxicas é uma prática habitual, por exemplo quando se trata de transportar hidrocarburetos.

Nas Ilhas Baleares mais de 80 % do PIB depende do turismo. A repetição de um desastre como o do Erika, para além de custos ambientais irreparáveis, implicaria o colapso de uma economia como a das Ilhas Baleares, um dos principais destinos turísticos da Europa.

De que informações dispõe a Comissão sobre o transporte de mercadorias tóxicas ou perigosas no Mediterrâneo? Que medidas pensa a Comissão tomar face à existência deste tipo de transportes, tendo em conta o elevado risco que representam e a importância económica que tem, para os povos das margens do Mediterrâneo, poderem usufruir de um ambiente em condições óptimas?

Resposta dada por Loyola de Palacio em nome da Comissão

(18 de Setembro de 2001)

A Comissão concorda com o Sr. Deputado quanto à importância da segurança dos transportes marítimos, designadamente do transporte de matérias perigosas e tóxicas, em especial produtos petrolíferos e substâncias químicas, enquanto meio de proteger o meio marinho e as zonas costeiras. Em 2000, a Comissão apresentou dois pacotes de medidas neste domínio. As propostas do pacote «Erika I»⁽¹⁾ incluem o reforço da Directiva 95/21/CE relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, o reforço das regras comuns para as sociedades de classificação e do papel das administrações marítimas (revisão da Directiva