

Dessutom måste de som är intresserade av detta initiativ lämna in en registreringsansökan till jordbruksministeriet. Ansökan skall avse en eventuell ursprungsbeteckning eller skyddad geografisk beteckning, i enlighet med förordningen i fråga. Anser ministeriet att ansökan är befogad och innehåller nödvändiga uppgifter, överlämnas den till kommissionen för registrering på gemenskapsnivå.

Dessutom kan vissa produkter genom vissa särdrag tydligt skilja sig från andra, liknande produkter. Parlamentsledamoten bör då uppmärksamma att man i detta fall skall tillämpa förordning (EEG) nr 2082/92 om särartsskydd, som hänvisar till speciella och traditionella produktionsmetoder. Om en nationell myndighet för produkten i fråga inkommer med en ansökan om registrering av ursprungsbeteckning eller särartsskydd, kommer kommissionen att uppmärksam granska denna.

(<sup>1</sup>) EGT L 208, 24.7.1992.

(2000/C 280 E/092)

**SKRIFTLIG FRÅGA E-2632/99**

**från W.G. van Velzen (PPE-DE) till kommissionen**

(12 januari 2000)

*Ämne:* Trygghet inför millennieskiftet inom luftfartssektorn i Albanien

Det läggs ner mycket arbete på problemet med millennieskiftet som många människor oroar sig över. Nu, när det återstår mindre än 30 dagar dit, ser det ut som om inte hela Europa tryggt kan gå in i det nya seklet.

Hittills har Albanien inte framlagt någon rapport inför ICAO (den civila luftfartsorganisationen) om hur det är ställt med tryggheten inför millennieskiftet på flygplatserna i Albanien. Det står höjt över allt tvivel att inte bara ICAO utan också Europeiska unionen har ett intresse av att få klarhet i frågan om hur pass väl rustat grannlandet Albanien (som är granne med Grekland) är för att klara av millennieskiftet.

Europeiska kommissionen har den 24 november 1999 talat om förhandlingar med Albanien och i förekommande fall om de politiska, institutionella och ekonomiska problem som därvid kommer att aktualiseras.

1. Är Europeiska kommissionen medveten om de eventuella risker som denna situation i Albanien kan innebära med tanke på problemet med millennieskiftet och luftfarten inom Europeiska unionen? Vilka av dessa risker är enligt Europeiska kommissionen de viktigaste?
2. Hur ämnar Europeiska kommissionen begränsa de faror som kan uppstå för EU-medborgare av att det i Europeiska unionens direkta omgivning finns ett luftfartssystem som inte är säkrat inför millennieskiftet?
3. Vilken roll har problemet med millennieskiftet spelat som bakgrund till den slutsats som Europeiska kommissionen dragit (den 24 november 1999) om att det i innevarande stund inte går att utarbeta ett förslag till riktlinjer för förhandlingar om ett avtal med Albanien om stabilitet och anslutning?
4. Vilka åtgärder ämnar Europeiska kommissionen vidta för att få klarhet i hur det står till med luftfartssektorn i Albanien inför millennieskiftet?
5. Om Europeiska kommissionen inte från albansk sida får någon klarhet om det ovansagda, är kommissionen då beredd att varna folk för att flyga till Albanien kring årsskiftet eller anlita albanska flygbolag?
6. Kan Europeiska kommissionen, med beaktande av ovanstående frågors speciella karaktär, besvara dem före den 31 december 1999?

**Svar från Christopher Patten på kommissionens vägnar**

(2 februari 2000)

Syftet med den nyligen offentliggjorda rapport från kommissionen<sup>(1)</sup> som parlamentsledamoten nämner var att bedöma möjligheten att förhandla fram ett avtal med Albanien om stabilisering och associering. I rapporten fastställs viktiga politiska, institutionella och ekonomiska krav för ett framgångsrikt deltagande av Albanien i detta hänseende. Den specifika frågan om år 2000-problemet med avseende på Albanien behandlas inte i rapporten.

Kommissionen erhöll inte någon detaljerad information från de albanska myndigheterna om deras beredskap inför år 2000-problemet. Landning och start på Tiranas flygplats (Rinas) sker visuellt och det belysningsystem som används nattetid är inte datorstyrt. För närvarande sker det mycket få flygningar från flygplatser i gemenskapen till Tirana och nattetid är flygplatsen vanligtvis stängd. Incheckningssystemen är säkrade, eftersom de är förlängningar av system i Västeuropa, med Swissair som den huvudsakliga användaren. Luftrummet kontrolleras genom ett system från SITA (Société internationale de télécommunications aérienne) och enligt Eurocontrol och andra relevanta källor anses det inte föreligga någon större risk.

<sup>(1)</sup> KOM(1999) 651 slutlig.

(2000/C 280 E/093)

**SKRIFTLIG FRÅGA P-2634/99**

**från Bart Staes (Verts/ALE) till kommissionen**

(22 december 1999)

Ämne: Ersättning enligt EU-förordning vid (trafik)olyckor

Luckor i den schweiziska lagstiftningen erbjuder försäkringsbolagen möjlighet att under lång tid skjuta på tillerkännandet av skadeersättningar som kan härledas ur ansvarsskyldigheten. Denna källa till rättsosäkerhet drabbar även EU-medborgare som blir offer för (trafik)olyckor i Schweiz. De hamnar i en juridisk förfarandestrid utan utsikt till skäligen ersättning inom rimlig tid.

Ratificeringen av transportavtalet mellan Schweiz och EU, som planeras ske under år 2000, bör utnyttjas för att snarast lösa detta juridiska problem. EU-medborgare som befinner sig i Schweiz skall ju ha rätt till samma skydd som schweizare i de femton EU-medlemsstaterna. För fullständighetens skull skall nämnas att kommissionens före detta ordförande Santer den 12 mars 1998 och den 27 juli 1998 skriftligen underrättades om detta problem (skrivelser från professor dr. Eric Suy, ordförande för VTB-VAB, och den belgiske vice statsministern Elio de Rupo).

1. Vilka ansträngningar har kommissionen gjort för att åtgärda de luckor i den schweiziska lagstiftningen som leder till en situation präglad av rättsosäkerhet vid (trafik)olyckor i Schweiz?
2. Kommer kommissionen att utnyttja förfarandet för ratificering av transportavtalet mellan Schweiz och EU för att kräva en snabb, skäligen och rimligen lösning på detta problem av de schweiziska myndigheterna? Om så inte är fallet, varför inte?
3. Vilka åtgärder kommer kommissionen att vidta för att kräva av de schweiziska myndigheterna att en skäligen och rimligen lösning på detta juridiska problem snarast skall uppnås?

**Svar från Christopher Patten på kommissionens vägnar**

(21 januari 2000)

Kommissionen är medveten om att det förekommer fall där medborgare från gemenskapen har haft svårigheter i sina förbindelser med schweiziska försäkringsbolag efter olyckor i Schweiz.