

Svar från Loyola de Palacio på kommissionens vägnar

(3 september 2001)

Kommissionen har insett att anläggningen av ett omfattande europeiskt cykelvägnät är värdefullt och har samfinansierat anläggningen av EuroVelo-nätet, som utgör ett nät av cykelvägar på långa sträckor. Enskilda knutpunkter i detta nät fortsätter att finansieras inom ramen för kommissionens program, exempelvis finansieras cykelvägarna längs Nordsjön (North Sea Cycle Routes) inom ramen för Interreg-programmet.

Kommissionen inser även att cykelåkning kan bidra till att minska trafikstockningar, föroreningar och koldioxidutsläpp samt konstaterar att det finns kopplingar mellan dessa problem och andra miljö- och hälsofrågor. Förutom att främja cykelåkning på fritiden och för turister bidrar EuroVelo-nätet naturligtvis till att minska dessa problem, eftersom cykelvägarna i EuroVelo-nätet även går genom städer.

Genom åtgärden "National Cycling Policy Benchmark Initiative", som kommissionen dessutom samfinansierar tillsammans med fyra nationella myndigheter (Nederländerna, Finland, Förenade kungariket och Tjeckien), gör kommissionen det lättare för de nationella myndigheterna att dra nytta av varandras erfarenheter från införandet av nationella cykelåkningsplaner. Genom den europeiska informationstjänsten för lokala transporter (www.eltis.org) håller kommissionen på att sammanställa en databas över god praxis när det gäller lokala och regionala transporter. Denna databas omfattar redan fler än 100 exempel på god praxis när det gäller cykelåkning.

Cyklar används för kortare resor medan det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ett multimodalt nät för främst internationella gods- och passagerartransporter. På grundval av subsidiaritetsprincipen finns det inga planer på att inbegripa cykelvägar i TEN-T-nätet.

System för transporter av cyklar på tåg utgör en fråga för de enskilda tågoperatörerna och de nationella myndigheterna. Om tågoperatörerna bedömer sådana vara olönsamma har de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna enligt rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar⁽¹⁾ (ändrad genom rådets förordning (EEG) 1893/91 av den 20 juni 1991⁽²⁾) befogenhet att inbegripa en skyldighet att transportera cyklar i avtalen med tågoperatörerna och täcka merkostnaderna för detta. Det är upp till de berörda myndigheterna att avgöra om de vill använda sig av denna befogenhet.

⁽¹⁾ EGT L 156, 28.6.1969.

⁽²⁾ EGT L 169, 29.6.1991.

(2002/C 40 E/122)

SKRIFTLIG FRÅGA E-1852/01

från Rosa Miguélez Ramos (PSE) till kommissionen

(26 juni 2001)

Ämne: Förhandlingar om fisket inför Litauens anslutning

Kommissionen och Litauens regering har avslutat förhandlingarna om fisket inför denna stats anslutning till Europeiska unionen. Litauens ansvarige minister har uttryckt tillfredsställelse över landets möjlighet att exportera fiskeprodukter utan tullrestriktioner.

Kommer den nuvarande gemenskapsflottan att kunna fiska i litauiska vatten inom ramen för de efter anslutningen närmare fiskerelationerna mellan Litauen och EU:s nuvarande medlemsstater?

Överväger kommissionen möjligheten att gemenskapsflottan skall kunna fiska i kandidatländernas vatten och tvärtom?

Svar från Günter Verheugen på kommissionens vägnar

(31 juli 2001)

I samband med konferensen om Litauens anslutning till Europeiska unionen den 11–12 juni 2001 beslutades att förhandlingarna beträffande kapitlet om fiske preliminärt skulle avslutas.

Förhandlingarna beträffande detta kapitel rörde emellertid inte handelsfrågor. Kommissionen och Litauen har redan inom ramen för processen inför anslutningen avslutat tekniska diskussioner med en tidsplan för fullständig liberalisering.

Litauen godtar fullt ut regelverket om den gemensamma fiskeripolitiken, inbegripet principerna om gemenskapens exklusiva behörighet, lika tillgång till fiskevatten och relativ stabilitet.

Detta betyder att fiskare från Litauen och andra medlemsstater för vilka kvoter fastställts i Östersjön efter anslutningen kan bedriva fiske i de utvidgade gemenskapsvattnen, med vissa begränsningar inom 12 sjömil från baslinjerna.

När anslutningsförhandlingarna med Litauen går mot sitt slut kommer den relativa stabilitet som skall tillämpas på Litauen som medlemsstat att fastställas på grundval av en färsk referensperiod som är representativ för den litauiska verksamheten i gemenskapsvattnen, i tredjelands fiskevatten och i regionala fiskeriorganisationers vatten.

(2002/C 40 E/123)

**SKRIFTLIG FRÅGA E-1853/01
från Pere Esteve (ELDR) till kommissionen**

(26 juni 2001)

Ämne: Sjötransport av farliga varor

Den 12 december 2000 förliste oljetankern Erika utanför Bretagnes kust och förorenade mer än 450 km av den franska kusten. Beklagligt nog sker det regelbundet olyckor vid sjötransport av farliga och giftiga varor i samtliga hav och oceaner.

I Medelhavet sker det regelbundet sjötransporter av giftiga varor, exempelvis transport av mineraloljor.

Mer än 80 procent av Balearernas ekonomi är beroende av turism. Om en katastrof som den som skedde med Erika skulle upprepas, skulle det inte bara orsaka oersättliga skador på miljön utan även innebära att dessa öar, som är ett av Europas främsta turistmål, skulle se sin ekonomi kollapsa.

Vilken information har kommissionen om transporten av giftiga eller farliga transporter i Medelhavet? Vilka åtgärder avser kommissionen att vidta avseende denna form av transporter, med hänsyn till den höga risk som de utgör och med hänsyn till hur viktigt det är i ekonomiskt hänseende för folken vid Medelhavets kust att kunna utnyttja en miljö i utmärkt tillstånd?

Svar från Loyola de Palacio på kommissionens vägnar

(18 september 2001)

Kommissionen är helt enig med parlamentsledamoten om att säkerheten vid transporter till sjöss, särskilt transport av farligt och giftigt gods såsom olja och kemikalier, är viktig när det gäller att skydda marina miljöer och kustområden. Kommissionen lade under år 2000 fram två förslagspaket på det här området: dels "Erika I" ⁽¹⁾ som omfattar förslag om att stärka direktivet om hamnstatskontroll (direktiv 95/21/EG) och om att förbättra gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (ändring av