

Hittills har kommissionen inte fått någon kännedom om djup ventrombos i samband med tåg-, bil- eller bussresor. Kommissionen har därför ännu inte tagit några initiativ i frågan. Om kommissionen får kunskap om sådana fall, kommer man omedelbart att undersöka hur man kan se till att lämplig information om eventuella risker även delges passagerare i andra sektorer än flygsektorn.

(2003/C 268 E/175)

**SKRIFTLIG FRÅGA P-0923/03**  
**från Florence Kuntz (EDD) till kommissionen**

(18 mars 2003)

*Ämne:* Ifrågasättande av järnvägsförbindelsen Lyon-Turino

I en undersökning av transportinfrastrukturen, som genomförts på franska regeringens begäran, ifrågasätter man järnvägsförbindelsen Lyon-Turino.

Eftersom denna förbindelse utan tvivel är av avgörande betydelse för trafiken mellan norra och södra Europa, och de rutter, som går över Alperna, är överbelastade och sårbara, utgör detta ett allvarligt hot mot den ekonomiska utvecklingen i flera regioner. Ett annat syfte för projektet är att minska trafikens inverkan på miljön genom att en del av vägtrafiken övergår till järnvägen.

Gemenskapsbudgeten bör stödja detta projekt genom att finansiera 50 procent av de inledande undersökningarna och troligtvis 20 procent av själva genomförandet för en total budget på 13 miljarder euro.

Kan kommissionen bekräfta att den stöder projektet och deltar i finansieringen av det, samt ange omfattningen av sitt bidrag?

**Svar från Loyola de Palacio på kommissionens vägnar**

(10 april 2003)

Kommissionen har klart och vid upprepade tillfällen, särskilt i sin vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till år 2010: vägval inför framtiden" (!) uttryckt sin avsikt att så snart som möjligt genomföra detta prioriterade projekt. Det är ett grundelement i utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet och kommer att bidra till ett återställande av jämvikten för transportererna genom Alperna till järnvägens fördel. Dess betydelse stärks dessutom genom att utvidgningen österut kommer att ske mycket snart. Att kommissionen fäster stor vikt vid detta projekt visas konkret genom stöd till de studier som har inletts samtidigt för projektets nationella sträckor och dess internationella avsnitt.

Det stöd som beviljades projektet under perioden 1992-2000 genom budgeten för det transeuropeiska transportnätet kan delas upp på följande sätt (?):

- 42 miljoner euro beviljades för finansiering av tekniska studier för det internationella avsnittet, dvs ungefär 45 % av de faktiska kostnaderna, vilket innebär att gemenskapen var den huvudsakliga bidragsgivaren för denna del av projektet.
- 16,5 miljoner euro avsattes för studier för avsnittet Lyon-Montmélian.
- 27,5 miljoner euro gick till studier för och arbeten med anslutningslinjer på den italienska sidan och från knutpunkten Turino.

För perioden 2001-2006 har kommissionen i det vägledande fleråriga programmet för budgeten för det transeuropeiska transportnätet planerat följande:

- 100 miljoner euro för genomförandet av studierna för det internationella avsnittet av sammanlagt 371 miljoner euro.

- 12 miljoner euro ytterligare har planerats för studier och arbeten för sträckan Lyon–Montmélian.
- Slutligen har 29 miljoner euro planerats för studier och arbeten för knutpunkten Turino och den framtida fraktringen.

Gemenskapens stöd är alltså betydande, särskilt till studiefasen<sup>(3)</sup>. Eftersom projektet Lyon–Turino är mycket komplext och dyrt att genomföra har kommissionen dessutom föreslagit en ökning av den högsta medfinansieringen av gemenskapen för arbeten till 20 % (i stället för de 10 % som anges i den nuvarande förordningen) för järnvägsprojekt över gränser, som passerar naturliga hinder. Det ändrade förslaget<sup>(4)</sup> befinner sig fortfarande i rådet efter ett yttrande från första behandlingen i parlamentet i juli 2002. Det går inte att förutsäga när andelen 20 % kan komma att träda i kraft.

<sup>(1)</sup> KOM(2001) 370 slutlig.

<sup>(2)</sup> Avrundade siffror.

<sup>(3)</sup> Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1655/1999 av den 19 juli 1999 om ändring av förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät, EGT L 197, 29.7.1999, uppgår finansieringsramen till 4 170 miljoner euro för de transeuropeiska transportnäten för perioden 2000–2006.

<sup>(4)</sup> KOM(2003) 38 slutlig.

(2003/C 268 E/176)

#### SKRIFTLIG FRÅGA P-0924/03

från **Jorge Moreira Da Silva (PPE-DE) till kommissionen**

(18 mars 2003)

Ämne: Finansiering av Natura 2000-nätverket

Natura 2000-nätverket är ett grundläggande instrument för den nationella och den europeiska naturskyddspolitiken. Trots att förteckningen över de områden som ingår i Natura 2000-nätverket ännu inte är komplett, omfattas redan arton procent av EU:s territorium. Tjugotvå procent av Portugals yta omfattas till exempel av Natura 2000. För mig tycks det klart att skyddet av de platser som ingår i detta nätverk kräver vederbörliga ekonomiska anslag. Om man skall uppfylla de mål som fastställdes genom Göteborgsstrategin och handlingsplanen från Johannesburg, måste dessutom Natura 2000-nätverket utvidgas till att även omfatta havsmiljön.

Därför frågar jag kommissionen:

1. När kommer de nya finansieringsbestämmelserna för Natura 2000-nätverket att läggas fram? Vilket belopp planeras för det totala ekonomiska anslaget?
2. Hur avser kommissionen utvidga Natura 2000-nätverket till den marina miljön?

#### Svar från Margot Wallström på kommissionens vägnar

(14 april 2003)

I artikel 8 i rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter<sup>(1)</sup> anges att gemenskapen kan medfinansiera förvaltning av Natura 2000 genom befintliga finansieringsinstrument. En preliminär uppskattning av de ekonomiska behoven och av möjligheter till gemenskapens medfinansiering gjordes 2002 av en arbetsgrupp bestående av experter från flera medlemsstater, bland annat Portugal. Arbetsgruppens slutrapport finns tillgänglig på Internet och den beskriver tre möjliga sätt att gå vidare på.

Kommissionen analyserar för tillfället denna rapport från arbetsgruppen och kommer i september 2003 att lägga fram ett meddelande till rådet och parlamentet om möjligheter att finansiera Natura 2000-nätet.

Beträffande havsmiljön vet kommissionen att genomförandet av bestämmelserna i direktiv 92/43/EEG om skydd av marina arter och inrättandet av Natura 2000-nätet i havsmiljö går långsamt. Förseningarna beror till största delen på en brist på vetenskapligt underlag och på höga kostnader för forskning och