

για τα εθνικά προγράμματα» αμελώντας τις ευρύτερες αρμοδιότητες που συνεπάγονται τα έργα στο πλαίσιο του ενδεικτικού περιφερειακού προγράμματος για την Καραϊβική (CRIP). Στο πλαίσιο της συνεχούς δέσμευσης για τη βελτίωση της χρήσεως των πόρων του ΕΤΑ, και ως τρόπος προώθησης της εξαιρετικής συνεργασίας που δημιουργήθηκε με τα χρόνια ανάμεσα στο γραφείο του εθνικού φορέα διαχείρισης των προγραμμάτων και της αντιπροσωπείας της Επιτροπής, η Τρινιντάντ και Τομπάγκο ίδρυσε τον Μάρτιο 2001 μία ειδική μονάδα του ΕΤΑ στο Υπουργείο Ολοκληρωμένου Προγραμματισμού και Ανάπτυξης την οποία στελέχωσε<sup>3</sup> επί τούτω με ειδικό προσωπικό. Η κτηθείσα εμπειρία οδήγησε στο συμπέρασμα ότι, εφόσον η αντιπροσωπεία μπορεί να αποτελεί τον κατάλληλο και αποτελεσματικό συντάιρο, οι ελάχιστες απαιτήσεις προσωπικού περιορίζονται σε έναν πρεσβευτή και δύο συμβούλους. Η διατήρηση ή η αύξηση του προσωπικού της αντιπροσωπείας καθίσταται σημαντική εν όψει της αποφάσεως της Επιτροπής να αποκεντρώσει την αντιπροσωπεία και να της αναθέσει αυξημένες αρμοδιότητες λήψεως αποφάσεων.

Τα στοιχεία που ακολουθούν έχουν σχέση με το δεύτερο κριτήριο «πολιτικής και οικονομικής σπουδαιότητας»: η Τρινιντάντ και Τομπάγκο είναι η πρώτη χώρα σε εισαγωγές και η δεύτερη σε εξαγωγές του Φόρουμ των χωρών της Καραϊβικής (Cariforum). Είναι ιδρυτικό μέλος της Ενώσεως Χωρών της Καραϊβικής, και έδρα δεκατεσσάρων διεθνών και οκτώ περιφερειακών οργανώσεων. Τέσσερα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν αντιπροσωπείες στο Port of Spain, και η Τρινιντάντ και Τομπάγκο έχει τρεις αντιπροσωπείες στην Ευρώπη. Η εγκατάσταση στη Τρινιντάντ και Τομπάγκο ευνοείται λόγω των καλών επικοινωνιών, περιλαμβανομένων των αερομεταφορών και των τηλεπικοινωνιών. Επίσης, η χώρα αυτή διαθέτει εξαιρετικές υποδομές και προσφέρει άριστες συνθήκες διαβίωσης.

Υπό το φως των ανωτέρω στοιχείων, θεωρείται σάφρον να μειωθεί η αντιπροσωπεία της Επιτροπής στο Port of Spain;

### Απάντηση του κ. Patten εξ ονόματος της Επιτροπής

(11 Φεβρουαρίου 2002)

Στις 3 Ιουλίου 2001 η Επιτροπή αποφάσισε να προβεί σε περαιτέρω αναδιάρθρωση του δικτύου εξωτερικών αντιπροσωπειών της μέχρι τα τέλη του 2002. Κατόπιν της αποφάσεως αυτής, και λόγω των μεγάλων δημοσιονομικών πιέσεων υπό τις οποίες λειτουργεί η Εξωτερική Υπηρεσία, η αντιπροσωπεία στο Τρινιντάντ και Τομπάγκο θα διευθύνεται από έναν επικεφαλής της αντιπροσωπείας, ο οποίος δεν θα είναι μόνιμος κάτοικος. Η απόφαση αυτή καλύπτει θέματα σχετικά με την εξέλιξη της Εξωτερικής Υπηρεσίας της Επιτροπής και αφορά πολλές αντιπροσωπείες σε ολόκληρο τον κόσμο. Η μεταρρύθμιση ξεκίνησε το 1996 με σκοπό τον εξορθολογισμό της εξωτερικής αντιπροσωπείας της Επιτροπής, με την εξασφάλιση συγχρόνως της ευρύτερης δυνατής κάλυψης καθώς και της ποιότητας των δραστηριοτήτων της. Χρειάστηκε να ληφθούν δύσκολες αποφάσεις σχετικά με την αναβάθμιση ορισμένων αντιπροσωπειών και το κλείσιμο άλλων. Με δεδομένες τις σημερινές δυσμενείς δημοσιονομικές συνθήκες, αυτός ήταν ο μόνος τρόπος για να μπορέσει η Επιτροπή να αντιμετωπίσει τις νέες δημοσιονομικές πιέσεις.

Η αντιπροσωπεία του Τρινιντάντ και Τομπάγκο θα παραμείνει ως έχει, διευθυνόμενη από έναν υπάλληλο — που θα ασκεί καθήκοντα επιτετραμμένου — επικουρούμενο από τοπικό προσωπικό. Έτσι, θα μπορεί η αντιπροσωπεία να ασχολείται, όπως και σήμερα, με τα σημαντικά θέματα αναπτυξιακής συνεργασίας καθώς και τα διάφορα πολιτικά, οικονομικά και εμπορικά ζητήματα. Ο επικεφαλής της αντιπροσωπείας στη Γουιάνα θα είναι επίσης διαπιστευμένος, όπως ο επικεφαλής της αντιπροσωπείας στο Τρινιντάντ και Τομπάγκο, που είναι μη μόνιμος κάτοικος. Η αντιπροσωπεία στη Γουιάνα διαδραματίζει ήδη περιφερειακό ρόλο, δεδομένου ότι είναι σε θέση να παρέχει τεχνογνωσία σε όλη την περιοχή. Επιπλέον, η αντιπροσωπεία πρόκειται να ενισχυθεί για να μπορέσει να ανταποκριθεί καλύτερα στις νέες αρμοδιότητες του Τρινιντάντ και Τομπάγκο.

(2002/C 172 E/042)

ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-3327/01

υποβολή: **Vitaliano Gemelli (PPE-DE)** προς την Επιτροπή

(30 Νοεμβρίου 2001)

Θέμα: Ατέλεια στα σκάφη αναψυχής

Υποθετίζω ότι ένα κοινοτικό σκάφος αναψυχής που αποπλέει από κοινοτικό λιμένα ανεφοδιάζεται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τόσο σε εξωκοινοτικούς λιμένες, όσο και στα ανοικτά από δεξαμενόπλοια και στη συνέχεια καταπλέει σε κοινοτικό λιμένα. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται η ατέλεια βάσει του άρθρου 1 της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ<sup>(1)</sup> της 28ης Μαρτίου 1983.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 105 της 23.4.1983, σελ. 59.

**Απάντηση του κ. Bolkestein εξ ονόματος της Επιτροπής***(30 Ιανουαρίου 2002)*

Η Οδηγία 83/182/ΕΕΚ<sup>(1)</sup> του Συμβουλίου αφορά μόνον τα ίδια τα μέσα μεταφοράς. Δεν περιέχει καμία διάταξη σχετικά με τους όρους ατέλειας για τα καύσιμα στις δεξαμενές των μεταφορικών μέσων. Σχετικά με το φόρο προστιθέμενης αξίας, από την 1η Ιανουαρίου 1993, αυτή η οδηγία έπαψε να ισχύει. Ισχύουν μόνον οι διατάξεις για τους πιθανούς φόρους καταχώρησης ή κυκλοφορίας στα μέσα μεταφοράς.

Η οδηγία 83/182/ΕΟΚ δεν περιέχει διατάξεις σχετικά με τη φορολόγηση των ορυκτέλαιων που καλύπτονται από τις οδηγίες 92/12/ΕΟΚ<sup>(2)</sup>, 92/81/ΕΟΚ<sup>(3)</sup> και 92/82/ΕΟΚ<sup>(4)</sup>. Αυτές οι οδηγίες δεν προβλέπουν ατέλεια για τα ορυκτέλαια που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, και επομένως αυτά τα ορυκτέλαια κατά κανόνα φορολογούνται με τον κανονικό συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης που ισχύει από το εν λόγω κράτος μέλος.

Σχετικά με τα καύσιμα που λαμβάνονται στα σκάφη αναψυχής εκτός του εδάφους της Κοινότητας (σε έναν μη κοινοτικό λιμένα, ή από ένα δεξαμενόπλοιο, εκτός των χωρικών υδάτων της Κοινότητας), δεν υπάρχουν εναρμονισμένες ρυθμίσεις σχετικά με την απαλλαγή αυτών των καυσίμων κατά την είσοδο του σκάφους στην Κοινότητα. Κατ'αρχήν, τα ορυκτέλαια υπάγονται στους κανονικούς ειδικούς φόρους κατανάλωσης κατά την είσοδό τους στο έδαφος της Κοινότητας (άρθρο 5 της οδηγίας 92/12/ΕΟΚ), βάσει των αντίστοιχων εθνικών διατάξεων. Σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 4 της ίδιας οδηγίας, τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν τις εθνικές ρυθμίσεις τους για τα εφόδια για τα σκάφη και αεροσκάφη έως ότου το Συμβούλιο εγκρίνει τις κοινοτικές διατάξεις γι'αυτό το θέμα. Τα κράτη μέλη μπορούν επομένως να εισπράττουν ειδικούς φόρους κατανάλωσης για τα καύσιμα που εισάγονται στις δεξαμενές των σκαφών αναψυχής.

Σχετικά με τους τελωνειακούς δασμούς, το άρθρο 139 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 918/83<sup>(5)</sup> του Συμβουλίου αναφέρει ρητά ότι τα εφόδια των σκαφών απαλλάσσονται από το κοινοτικό σύστημα δασμολογικής ατέλειας. Συνεπώς, πρέπει κάθε κράτος μέλος χωριστά να καθορίσει αν χορηγείται τέτοια απαλλαγή, και να καθορίσει τους όρους για την εφαρμογή της.

(<sup>1</sup>) Οδηγία του Συμβουλίου της 28ης Μαρτίου 1983 για τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στο εσωτερικό της Κοινότητας στις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων (83/182/ΕΟΚ), ΕΕ L 105 της 23.4.1983, σ. 59 — 63.

(<sup>2</sup>) Οδηγία 92/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 25ης Φεβρουαρίου 1992 σχετικά με το γενικό καθεστώς, την κατοχή, την κυκλοφορία και τους ελέγχους των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης, ΕΕ L 76 της 23.3.1992, σ. 1 — 7.

(<sup>3</sup>) Οδηγία 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Οκτωβρίου 1992 για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή, ΕΕ L 316 της 31.10.1992, σ. 12 — 15.

(<sup>4</sup>) Οδηγία 92/82/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Οκτωβρίου 1992 για την προσέγγιση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης στα πετρελαιοειδή, ΕΕ L 316 της 31.10.1992, σελ. 19.

(<sup>5</sup>) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 918/83 του Συμβουλίου της 28ης Μαρτίου 1983 για τη θέσπιση του κοινοτικού καθεστώτος τελωνειακών ατελειών, ΕΕ L 105 της 23.4.1983, σελ. 1.

(2002/C 172 E/043)

**ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-3329/01****υποβολή: Erik Meijer (GUE/NGL) προς την Επιτροπή***(30 Νοεμβρίου 2001)*

**Θέμα:** Η αύξηση του κόστους των αγοραζομένων προϊόντων και υπηρεσιών ως συνέπεια της αντικατάστασης καθηκόντων που ανέλαμβανε παλαιότερα το δημόσιο από ένα σύστημα διαγωνισμών για την υποβολή προσφορών

1. Είναι σε θέση η Επιτροπή να επιβεβαιώσει το γεγονός ότι όλο και περισσότερες κρατικές αρχές σε διαφορετικά επίπεδα εντός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να αγοράσουν προϊόντα ή υπηρεσίες από επιχειρήσεις προσφεύγουν όλο και περισσότερο στην προκήρυξη διαγωνισμών για την υποβολή προσφορών. Τούτο σημαίνει ότι σύμφωνα με τις προσφορές ορισμένων επιχειρήσεων επιλέγεται, μεταξύ ισάξιων, το φθηνότερο προϊόν ή η φθηνότερη υπηρεσία;

2. Μπορεί επίσης να επιβεβαιώσει η Επιτροπή ότι όχι μόνο η ως άνω μέθοδος που εφαρμόζουν οι κρατικές αρχές για την αγορά προϊόντων και υπηρεσιών, αλλά και η ανάθεση μέσω διαγωνισμού έργων που διαχειρίζονταν κατά το παρελθόν οι ίδιες αποτελούν μέρος της πολιτικής που προωθεί η Επιτροπή μέσω της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας σε διάφορους τομείς;