

En los países en vías de desarrollo, las Delegaciones cuentan con un número de vehículos, incluido un todo terreno, igual al número de funcionarios. En los países industrializados, además del automóvil de representación del Jefe de Delegación (y el del jefe adjunto ⁽¹⁾, en su caso), hay normalmente uno o dos vehículos de servicio en función del número de funcionarios y, en algunos casos, un microbús. Los criterios de selección del tipo de automóvil se basan en el análisis de las características de cada delegación y de la ciudad de implantación. En la práctica, la cilindrada máxima de los vehículos ha de ser inferior a 2000 centímetros cúbicos (cc) y a 2500 cc en el caso de los 4x4, y el coste máximo debe ser inferior a 22 000 ecus.

Los tres parámetros que se tienen en cuenta a la hora de renovar los vehículos son la antigüedad (de 5 a 7 años después de la fecha de compra), el kilometraje (de 100 000 a 150 000 km en función del estado del vehículo) y la cuantía de los gastos de mantenimiento. El 29 de abril de 1996 se aprobó un reglamento interno sobre las condiciones de utilización, las normas de mantenimiento y los criterios y parámetros aplicables en materia de compra y renovación.

4. Las Oficinas de Representación en las capitales de los Estados miembros cuentan con dos vehículos, uno destinado a representación y el otro a las necesidades de servicio (transporte de bienes y personas). Los centros regionales disponen de un solo automóvil que cumple las dos funciones mencionadas. El automóvil de servicio se utiliza exclusivamente a efectos de representación ante las autoridades nacionales. Todos los agentes que deben representar a la Comisión utilizan dicho automóvil.

Los criterios de selección del tipo de automóvil se basan en el análisis de las características de cada Oficina de Representación y de la ciudad de implantación. En la práctica, la cilindrada máxima de los vehículos ha de ser inferior a 2000 cc y el coste máximo, inferior a 22 000 ecus. Los dos parámetros que se tienen en cuenta a la hora de renovar los vehículos son la antigüedad (de 5 a 7 años después de la fecha de compra) y el kilometraje (de 100 000 a 150 000 km en función del estado del vehículo). Actualmente se está estudiando un reglamento interno sobre las condiciones de utilización, las normas de mantenimiento y los criterios y parámetros aplicables en materia de compra y renovación.

⁽¹⁾ Título oficial (actualmente, Genève, Moskou, Tokio, Washington).

(98/C 158/57)

PREGUNTA ESCRITA E-3158/97
de Jan Mulder (ELDR) a la Comisión
(13 de octubre de 1997)

Asunto: Implantación de una restitución cero a las exportaciones de queso destinadas a mercados con poder adquisitivo

La problemática existente en el sistema de concesión de certificados de exportación para el queso tiene unas consecuencias cada vez más negativas para las posibilidades de exportación del sector lácteo europeo, cuyos precios para la leche siguen bajando. Una posible solución a este problema sería rebajar las restituciones a las exportaciones de queso destinadas a mercados solventes o incluso aplicar unas restituciones cero a los mismos. La Comisión parece compartir esta opinión dado que ya en anteriores ocasiones ha rebajado algunas de las restituciones a la exportación.

¿Podría indicar la Comisión por qué, pese a las presiones ejercidas desde diferentes sectores al respecto, no ha decidido aplicar (aún) una restitución cero a las exportaciones de queso destinadas a los Estados Unidos?

Respuesta del Sr. Fischler en nombre de la Comisión
(17 de noviembre de 1997)

Los Estados Unidos constituyen el destino más importante de las exportaciones de quesos comunitarios en términos tanto de cantidad como de valor. No obstante, la importancia de ese mercado varía según los Estados miembros, lo que explica las divergencias de puntos de vista acerca del establecimiento de una restitución igual a cero para los quesos exportados a ese destino y la prudencia de la Comunidad, que parece lamentar Su Señoría, al elegir esa vía que debe permitir a los agentes económicos de ambas orillas del Atlántico planificar sus futuras actividades en condiciones menos favorables en lo que atañe a las restituciones.

Además, la Comisión asume la responsabilidad de garantizar que los contingentes fruto de sucesivas negociaciones multilaterales (Uruguay y Tokio) sean utilizados al máximo y evitar a tal fin cuantas actuaciones puedan llevar a las autoridades norteamericanas a ofrecer los contingentes comunitarios a otros países del mundo en el marco del sistema de mundialización de los mercados.