

**Respuesta del Sr. Fischler en nombre de la Comisión***(7 de enero de 1998)*

Los Acuerdos del GATT establecen un contingente de exportaciones con restitución por parte de la Comunidad de 145.000 toneladas, que se reducirán a 115.000 en el año 2000. De conformidad con la normativa vigente, la Comisión gestiona este contingente y vela por la aplicación adecuada del Acuerdo de la Ronda Uruguay.

La Comisión no comparte la opinión de Su Señoría de que estas limitaciones traigan consigo pérdidas de cuotas de mercado. De hecho, las exportaciones no están sujetas a contingentes, salvo en caso de que exista restitución. Los datos disponibles más recientes muestran que, a pesar de dicho contingente, la restitución necesaria para exportar está disminuyendo, puesto que ha pasado de 40 ecus por 100 kg. a principios de la campaña 1996-1997 a 18,50 ecus por 100 kg. a finales de esta campaña. Esto demuestra que el mercado de los terceros países está dispuesto a pagar un precio que no requiere restituciones considerables.

En lo que se refiere a la apertura de nuevos mercados, la Comunidad presta su contribución a través de la política de promoción del Consejo Oleícola Internacional, financiada en gran parte por el fondo de promoción de la Comunidad.

(98/C 187/117)

**PREGUNTA ESCRITA E-3871/97****de Amedeo Amadeo (NI) a la Comisión***(5 de diciembre de 1997)*

*Asunto:* Competitividad de la industria europea

En relación con la Comunicación de la Comisión «Comparación de resultados en materia de competitividad — La puesta a punto de un instrumento a disposición de los operadores y de los poderes públicos» (COM(97)153 def.), ¿podría la Comisión tener en cuenta, en el contexto de la competitividad del marco de referencia general, la dimensión regional, que permite determinar mejor los factores de la competitividad en numerosos sectores: apoyo a la innovación, desarrollo de los recursos humanos, difusión y utilización de las tecnologías de la información.

**Respuesta del Sr. Bangemann en nombre de la Comisión***(30 de enero de 1998)*

La Comisión cree que la evaluación comparativa de condiciones de marco realizarse a diversos niveles, incluyendo los niveles comunitario, nacional y regional. Al mismo tiempo, debe reconocerse que muchas áreas políticas que afectan a la competitividad, en especial en lo relativo a la dimensión regional, son responsabilidad de Estados miembros.

Es por esto que los Estados miembros desempeñan un papel principal, con la estrecha colaboración de la Comisión, en la puesta en marcha de proyectos experimentales en las áreas de la financiación de la innovación, el desarrollo de recursos humanos y la difusión y utilización de la tecnología de la información.

En el caso de la cohesión económica y social, los programas de desarrollo regional cofinanciados por la Comunidad ya contienen en principio objetivos cuantificados a partir del análisis de diferencias interregionales en los resultados económicos y la competitividad, tras lo cual se compara a posteriori la eficacia de los programas respecto a los objetivos cuantificados establecidos inicialmente.

(98/C 187/118)

**PREGUNTA ESCRITA E-3884/97****de Amedeo Amadeo (NI) y Spalato Belleré (NI) a la Comisión***(5 de diciembre de 1997)*

*Asunto:* Vehículos de motor destinados al transporte de mercancías peligrosas

En relación con la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos de motor y sus remolques destinados al transporte de mercancías peligrosas por carretera y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la homologación de los vehículos de motor y de sus remolques (COM(96)555 def. — 96/0267COD) <sup>(1)</sup>, cabe reconocer lo positivo de la propuesta de la Comisión, que regula la aproximación