

Pese al consenso de las autoridades aduaneras italianas y la confirmación por parte de la empresa Pichler & Co sobre la restitución del IVA, ésta todavía no se ha efectuado.

¿Es cierto que la restitución del IVA debe efectuarse en un plazo de 6 meses y, en caso afirmativo, cómo piensa la Comisión actuar en este caso de no restitución del IVA por parte de Italia?

Respuesta del Sr. Bolkestein en nombre de la Comisión

(10 de noviembre de 1999)

El apartado 4 del artículo 7 de la Octava Directiva 79/1072/CEE del Consejo, de 6 de diciembre de 1979, en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios — Modalidades de devolución del impuesto sobre el valor añadido a los sujetos pasivos no establecidos en el interior del país⁽¹⁾ prevé que los Estados miembros deben efectuar las devoluciones del IVA a los sujetos pasivos no establecidos en el Estado miembro en el plazo de seis meses a partir de la fecha de la presentación de la solicitud de devolución. En caso de desestimación de la solicitud, los servicios competentes están obligados a notificar su decisión motivada en ese mismo plazo.

Según las informaciones de que dispone la Comisión, la Octava Directiva en materia de devolución del IVA a los sujetos pasivos establecidos en otros Estados miembros está debidamente transpuesta al Derecho italiano. Sin embargo, la Comisión ha sido informada de algunos problemas técnicos relativos al cumplimiento del plazo de devolución del IVA pagado en Italia por sujetos pasivos no establecidos en ese país. La Comisión se ha puesto en contacto con las autoridades italianas y está intentando solucionar estos problemas cuanto antes.

La Comisión subraya no obstante que, según sus informaciones, las autoridades nacionales han dado ya curso a todas las solicitudes de devolución presentadas por sujetos pasivos extranjeros para el año 1995. En estas circunstancias, ruega a Su Señoría le proporcione todos los datos útiles relativos al caso específico planteado para que pueda, si procede, intervenir eficazmente.

⁽¹⁾ DO L 331 de 27.12.1979.

(2000/C 219 E/065)

PREGUNTA ESCRITA P-1972/99 de Gilles Savary (PSE) a la Comisión

(19 de octubre de 1999)

Asunto: Armonización de las restricciones a la circulación aplicables a los vehículos pesados de mercancías durante los fines de semana y los días festivos (propuesta de directiva COM(98) 115 de 25 de mayo de 1998)

¿Cuál es exactamente la posición de la Comisión y en qué situación se encuentran sus trabajos, tras las conclusiones del Consejo de Ministros de Transportes reunido en Luxemburgo el 6 de octubre de 1999, respecto de las restricciones a la circulación de los vehículos pesados de mercancías durante los fines de semana y los días festivos?

¿Se encuentra aún en el orden del día de los trabajos de la Comisión la armonización de las franjas horarias de circulación de los vehículos pesados de mercancías durante los fines de semana y los días feriados? En particular, ¿se mantiene sin modificaciones la propuesta de directiva COM(98) 115⁽¹⁾ o bien piensa la Comisión modificarla o simplemente retirarla?

Si se han previsto modificaciones, ¿sobre qué base de compromiso, en qué plazos y con qué calendario?

⁽¹⁾ DO C 198 de 24.6.1998, p. 17.

Respuesta de la Sra. de Palacio en nombre de la Comisión

(10 de noviembre de 1999)

La Comisión puede indicar a Su Señoría que, a raíz del Consejo de Transportes del 6 de octubre de 1999 y de los debates sobre una propuesta de Directiva del Consejo y del Parlamento Europeo relativa a un sistema transparente de normas armonizadas para la restricción de la circulación de los vehículos pesados de mercancías que efectúan transportes internacionales por determinadas carreteras, está trabajando en una propuesta revisada de esta Directiva.

En el Consejo de Transportes se alcanzó un nivel sustancial de acuerdo sobre dos asuntos: la obligación para los Estados miembros de notificar previamente a la Comisión las restricciones, en un afán de mayor transparencia, y la armonización del alcance de las restricciones, lo que supone el establecimiento de una lista común de excepciones.

Ahora bien, sigue pendiente el tema de las restricciones durante los fines de semana y los días festivos. La polémica registrada, tanto en el Consejo como en el Parlamento, ha desembocado en una polarización de las opiniones al respecto.

Por consiguiente, la Comisión tiene previsto adoptar y presentar al Consejo y al Parlamento Europeo, antes de finales de 1999, una propuesta revisada que tenga en cuenta, por una parte, las consecuencias para el mercado interior de las restricciones de la circulación de los vehículos pesados de mercancías en la red transeuropea y, por otra, la necesidad de garantizar que se respeten las limitaciones que adopten los Estados miembros por motivos legítimos y justificados.

(2000/C 219 E/066)

PREGUNTA ESCRITA P-1974/99
de Theodorus Bouwman (Verts/ALE) a la Comisión

(19 de octubre de 1999)

Asunto: Interreg, URBAN, cooperación y desarrollo sostenible

Hoy, 14 de octubre de 1999, la Comisión Europea adoptará las Directrices para las nuevas Iniciativas comunitarias Interreg y URBAN. Los pilares de la reforma de este año de los Fondos Estructurales son los principios de la cooperación y el desarrollo sostenible. También en este sentido van otras dos recientes comunicaciones de la Comisión: la Perspectiva europea de desarrollo espacial, que se debatió también en la reunión informal de los Ministros de la UE sobre ordenamiento urbano y regional, celebrada en Tampere los días 4 y 5 de octubre de 1999, y el Plan de acción de desarrollo urbano sostenible. En las resoluciones del Parlamento Europeo sobre estas dos comunicaciones de la Comisión se solicita a dicha institución que haga el adecuado seguimiento de sus dos documentos estratégicos⁽¹⁾.

¿Puede explicar la Comisión cómo piensa garantizar la participación en la concepción, ejecución y seguimiento de los proyectos financiados en el marco de Interreg y URBAN de la gama más amplia posible de interlocutores nacionales, locales y regionales, incluidas autoridades locales y ONG?

¿Tendrá la cooperación una función determinante en la elección de los proyectos?

¿Cómo piensa garantizar la Comisión que las intervenciones estructurales financiadas en el marco de Interreg y URBAN se configurarán, respectivamente, sobre la base de la filosofía de la Perspectiva europea de desarrollo espacial y del Plan de acción de desarrollo urbano sostenible, así como sobre la base de las recomendaciones del Parlamento Europeo sobre estas dos comunicaciones?

En particular, ¿se considerarán los programas sostenibles de transporte por carretera gratuito regional y local así como la renovación urbana ecológica ámbitos prioritarios de cara a la financiación?

⁽¹⁾ Véanse los informes del PE del Sr. Novo Belenguer (A4-0206/98, Resolución aprobada el 2 de julio de 1998, DO C 226 de 20.7.1998, p. 42) y del Sr. Orlando (A4-0247/1999, Resolución aprobada el 4 de mayo de 1999).

Respuesta del Sr. Barnier en nombre de la Comisión

(18 de noviembre de 1999)

La adopción por la Comisión del proyecto de directrices para las iniciativas comunitarias Interreg y URBAN⁽¹⁾, el 13 de octubre de 1999, constituyó el primero paso del proceso general de aprobación de estas dos iniciativas. De acuerdo con el código de conducta en materia de política estructural seguido por la Comisión, ésta tendrá en cuenta la opinión del Parlamento antes de la aprobación final de las directrices.

Tal como se indica en el apartado 7 del proyecto de directrices de Interreg y en el apartado 9 de las de URBAN, la Comisión obrará para que la cooperación sea uno de los principios determinantes por los que se rijan ambas iniciativas comunitarias en el próximo período de programación.