

(2002/C 81 E/212)

PREGUNTA ESCRITA E-2468/01
de Camilo Nogueira Román (Verts/ALE) a la Comisión

(11 de septiembre de 2001)

Asunto: Recurso del Gobierno del Estado español ante el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea contra el plan de recuperación de la merluza en aguas comunitarias

Contradiendo su postura en el Consejo de Ministros de Pesca de aceptar una reducción del 47 % del nivel de las capturas de merluza para el año 2001 en el Gran Sol, en el Golfo de Vizcaya y en el Oeste de Escocia, zonas donde faena particularmente la flota gallega, el Gobierno central (en respuesta a una iniciativa del diputado gallego del BNG en el Congreso español, Guilherme Vázquez) declaró que había interpuesto un recurso ante el Tribunal de Justicia europeo contra el plan de recuperación de la merluza aprobado por la Unión Europea. ¿Tiene la Comisión conocimiento de la interposición del recurso español ante el Tribunal de Justicia y del carácter de los argumentos en que se fundamenta el mismo?

Respuesta del Sr. Fischler en nombre de la Comisión

(2 de octubre de 2001)

En efecto, España ha interpuesto ante el Tribunal de Justicia un recurso solicitando la anulación del Reglamento (CE) nº 1162/2001 de la Comisión, de 14 de junio de 2001, por el que se establecen medidas encaminadas a la recuperación de la población de merluza en las subzonas CIEM III, IV, V, VI y VII y en las divisiones CIEM VIII a, b, d e y las condiciones correspondientes para el control de las actividades de los buques pesqueros⁽¹⁾. Este asunto se ha registrado con el número C-304/01.

España fundamenta su recurso en la inexistencia de fundamento jurídico suficiente que permita a la Comisión adoptar el Reglamento en cuestión, por un lado, y en la violación del principio de no discriminación establecido en el artículo 12 (antiguo artículo 6) del Tratado CE y la falta de motivación de las medidas establecidas por dicho Reglamento, por otro lado.

La Comisión presentará, en los plazos establecidos, su escrito de contestación a la demanda en relación con el recurso en cuestión.

⁽¹⁾ DO L 159 de 15.6.2001.

(2002/C 81 E/213)

PREGUNTA ESCRITA P-2469/01
de Michl Ebner (PPE-DE) a la Comisión

(3 de septiembre de 2001)

Asunto: Construcción de la autopista Alemana

En relación con la respuesta de la Comisión a la pregunta E-0814/01⁽¹⁾:

- ¿Corroborra la Comisión las distintas afirmaciones contenidas en su respuesta?
- ¿Se han realizado progresos, desde la respuesta a la pregunta mencionada, en lo referente a la firma del protocolo relativo al Convenio de los Alpes?
- ¿No sería deseable que la Comisión renunciase a concentrarse en otros proyectos en la zona alpina, cuando ya existen allí proyectos prioritarios como el túnel de base del Brénero (punto 1 de la lista de 14 puntos de la Red Transeuropea), que requieren una realización lo más rápida posible para, por ejemplo, contener el creciente tráfico sobre el eje del Brénero?

⁽¹⁾ DO C 318 E de 13.11.2001, p. 126.

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

(28 de septiembre de 2001)

La Comisión confirma a Su Señoría los términos de su respuesta a la pregunta escrita E-0814/01 del Sr. Gobbo ⁽¹⁾, en particular la no-inclusión del enlace por carretera denominado «Dorsale de Alemania» a la red transeuropea de transporte.

La Comisión considera que la inclusión de la Alemania a esta red suscita la cuestión más general de las políticas de transporte que deben seguirse en regiones como los macizos montañosos de los Alpes, que constituyen a la vez puntos de congestión y zonas especialmente sensibles desde el punto de vista medioambiental. A la vista de las perspectivas de desarrollo del tráfico por carretera y los riesgos a los que se exponen los valles alpinos y sus habitantes, a los cuales son especialmente sensibles algunos países alpinos como Austria, la Comisión considera especialmente prioritario un reequilibrio en favor del ferrocarril en la región alpina, por lo menos por lo que se refiere al tráfico de tránsito y de larga distancia.

Por esta razón el Libro blanco sobre la política común de transportes, adoptado por la Comisión el 12 de septiembre de 2001 ⁽²⁾, presta una atención especial a las zonas sensibles, fundamentalmente en el marco de la política en materia de tarificación y de financiación de las infraestructuras y de la relativa a la red transeuropea.

Además, en junio de 2001, los Jefes de Estado y de Gobierno reunidos en el Consejo Europeo de Gotemburgo solicitaron a las instituciones comunitarias la adopción de orientaciones revisadas sobre el desarrollo de la red transeuropea de transporte, que dan la prioridad al ferrocarril, a las vías navegables interiores, al transporte marítimo a corta distancia y a las operaciones intermodales. Por ello, la inminente propuesta legislativa de revisión de estas orientaciones deberá referirse básicamente a estos modos de transporte.

Conviene pues prever el desarrollo de las redes de carreteras que ya no se incluyen en las orientaciones comunitarias adoptadas por el Parlamento y el Consejo en 1996, como es el caso de la Alemania, sobre bases nacionales y de cooperación transfronteriza entre los países en cuestión al tratarse de una infraestructura próxima a la frontera entre Austria e Italia.

Por lo que se refiere a otros proyectos de infraestructura de transporte terrestre en la región alpina, la Comisión siempre considera que la prioridad absoluta consiste en realizar y poner en servicio cuanto antes los dos ejes ferroviarios ya identificados en las orientaciones de 1996, es decir el eje del Brénero y el de Lyon-Turín.

Por último, por lo que se refiere al Protocolo Transportes del Convenio Alpino, la Comisión ha sido informada de que la propuesta de firma que presentó al Consejo a principios de 2001 está siendo estudiada por éste con vistas a la posible conclusión del procedimiento bajo la actual Presidencia belga.

⁽¹⁾ DO C 318 E de 13.11.2001, p. 126.

⁽²⁾ COM(2001) 370 final.

(2002/C 81 E/214)

**PREGUNTA ESCRITA P-2470/01
de Luciano Caveri (ELDR) a la Comisión**

(3 de septiembre de 2001)

Asunto: Medidas de protección del medio ambiente con respecto al tráfico pesado en la región alpina

Hasta el año 2003 se restringe el tránsito por territorio austríaco de vehículos pesados pertenecientes a empresas radicadas en los países de la Unión Europea mediante el pago de ecopuntos según el grado de compatibilidad ecológica de los vehículos. El objetivo de esta restricción es reducir la contaminación que producen dichos vehículos. También en territorio suizo se imponen restricciones al tránsito de los TIR. En el acuerdo entre la Unión Europea y Suiza se prevé incrementar el peso máximo autorizado de los camiones en una primera fase hasta las 34 toneladas y, posteriormente, a partir del año 2005, hasta las 40 toneladas. En espera de esta liberalización, Suiza concede a la UE un número limitado de autorizaciones para los TIR con peso inferior a 40 toneladas a cambio del pago de una ecotasa específica, cuyo importe se invierte en la materialización de las nuevas directrices ferroviarias previstas en la Confederación Helvética.