

(2002/C 172 E/084)

PREGUNTA ESCRITA E-3548/01
de Erik Meijer (GUE/NGL) a la Comisión

(8 de enero de 2002)

Asunto: Impedimento al cruce de frontera por ferrocarril como consecuencia de la tarifa extremadamente alta que tiene que cubrir el recargo impuesto por el Estado neerlandés al concesionario

1. ¿Sabe la Comisión que en mayo de 2001 la combinación neerlandesa de la empresa ferroviaria NS y la compañía aérea KLM obtuvo, para un período de 15 años a contar desde el 1 de diciembre de 2006, un derecho exclusivo de explotación de los servicios de ferrocarril nacionales e internacionales de la nueva línea de alta velocidad Amsterdam-Rotterdam-Breda, que se comunica por debajo de la ciudad belga de Amberes con la línea existente Bruselas-París?
2. ¿Sabe también la Comisión que NS/KLM paga por este derecho 148 millones de euros al año, mientras que sus competidores, como la empresa ferroviaria alemana DB y la empresa británica de autobuses Arriva, quedaron por debajo de los 100 millones de euros?
3. Teniendo en cuenta el hecho de que, hasta ahora, se ha creado la esperanza de que la nueva línea de ferrocarril iba a transportar a los pasajeros rigiéndose por la tarifa normal, con un posible suplemento de alta velocidad, que también se aplica en otros países, ¿considera la Comisión normal (y, por tanto, habría que seguir el ejemplo en otros países) que, en el caso de que el pago extremadamente alto al Estado neerlandés fuera financiado por los futuros pasajeros, éstos tuvieran que pagar una tarifa media superior en un 50 % al nivel de precios actualmente vigente, y en horas punta incluso en un 100 %?
4. ¿Qué opina la Comisión sobre el hecho de que esta línea constituya un servicio «adicional» para las comunicaciones nacionales, cuyo uso se limite posiblemente a un público reducido de personas de gran poder adquisitivo que puedan y quieran pagar altas sumas de dinero por una línea paralela rápida cuando, en principio, esta línea iba a funcionar como servicio «de sustitución» para el transporte transfronterizo de larga distancia entre Bélgica y Francia?
5. Además de esta línea extremadamente cara para los pasajeros de transporte internacional en el eje principal entre los Países Bajos y Bélgica, ¿seguirá funcionando a partir de 2006 la línea Amsterdam-Roosendaal-Amberes-Bruselas, a poca distancia de la primera y paralela a la misma, con las tarifas habituales, de manera que no se produzca un monopolio con unas tarifas desproporcionadamente altas, que en la práctica tendría como consecuencia un nuevo impuesto inevitable por el cruce de la frontera entre dos países miembros de la UE?

Fuente: «De Volkskrant» 05.12.01.

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

(20 de febrero de 2002)

1.y2. Se ha informado a la Comisión sobre el procedimiento de licitación organizado por las autoridades neerlandesas para los servicios ferroviarios del tramo HogeSnelheidslijn (HSL)-Zuid1⁽¹⁾ de los Países Bajos, financiado por la Comisión en el marco de las Redes transeuropeas de transporte. También se ha informado a la Comisión de que las autoridades neerlandesas han seleccionado la propuesta presentada por un consorcio compuesto del operador neerlandés Nederlandse spoorwegen (NS) y de la compañía aérea neerlandesa KLM, al considerar que ofrece la mejor relación calidad-precio. La Comisión no ha recibido información o notificación sobre el contenido de otras ofertas.

3. La estructura de tarifas en la futura línea de alta velocidad se determinará, entre otras cosas, por un nivel de servicios predefinido (como la disponibilidad de suficientes plazas), que requiere la adaptación del nivel de precios de los billetes. También se determinará por los cánones en concepto de infraestructuras, tal como define la Directiva 2001/14/CE del Parlamento y del Consejo de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad⁽²⁾, cuya principal finalidad es la creación de un marco para cobrar a los usuarios los costes de construcción, mantenimiento y utilización de la infraestructura ferroviaria. En virtud del Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los

transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable³ (³), las autoridades neerlandesas podrían incluir en el contrato con la empresa ferroviaria (es decir, NS/KLM) tarifas reducidas para grupos específicos como estudiantes o personas discapacitadas, o incluso para todos los pasajeros.

4. La Comisión toma nota de este hecho, si bien no puede pronunciarse al respecto con arreglo a la información disponible actualmente.

5. La Comisión no dispone de información sobre el futuro de los actuales servicios entre Amsterdam y Bruselas vía Roosendaal y Amberes. En principio, esta cuestión incumbe a las empresas ferroviarias que operan en esta conexión. Este servicio podría someterse a un contrato público entre Bélgica y los Países Bajos, por un lado, y las empresas ferroviarias, por otro. En su Libro Blanco sobre «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»⁴ (⁴), la Comisión ha establecido el objetivo de mantener el porcentaje de uso del transporte ferroviario en 2010 en los niveles de 1998, fundamentalmente para gestionar el incremento previsto de la demanda de transporte. Observa que los servicios internacionales son a menudo inadecuados en volumen, calidad y fiabilidad en comparación con los servicios nacionales. El Libro Blanco también anuncia que la Comisión formulará propuestas para proteger la calidad de los servicios ferroviarios y los derechos de los usuarios, y desarrollará éstas y otras propuestas en estrecha colaboración con los principales agentes y responsables implicados.

(¹) HSL Zuid; línea sur de alta velocidad: tramo desde la frontera entre los Países Bajos y Bélgica hasta Amsterdam de la línea de alta velocidad París-Bruselas-Amsterdam.

(²) DO L 75 de 15.3.2001.

(³) DO L 156 de 28.6.1969.

(⁴) COM(2001) 370 final.

(2002/C 172 E/085)

PREGUNTA ESCRITA P-3551/01

de Daniel Varela Suanzes-Carpegna (PPE-DE) a la Comisión

(20 de diciembre de 2001)

Asunto: Situación de la industria naval europea

Ante el reciente fracaso del Consejo de Ministros de Industria del pasado día 5 de diciembre para alcanzar una posición común sobre las ayudas transitorias a conceder a la industria naval para hacer frente a la competencia desleal que viene practicando Corea del Sur y que padece la industria naval europea, abocada —de no cambiar la situación— a enfrentarse al cierre de muchos de sus empresas, ¿puede informar la Comisión por qué no ha denunciado, y al parecer no va a denunciar, las prácticas desleales de Corea del Sur ante la Organización Mundial del Comercio (OMC)?

¿ Puede informar la Comisión acerca de los planes que tiene previstos ahora —tras el rechazo de ayudas transitorias por parte del Consejo de Ministros— para afrontar la situación en la que se encuentra la industria naval europea, que no puede permanecer soportando impasible e impunemente la competencia desleal que practica Corea del Sur?

Respuesta del Sr. Lamy en nombre de la Comisión

(31 de enero de 2002)

La Comisión tomó nota de que el Consejo de 5 de diciembre de 2001 no estaba en posición de aprobar la propuesta de la Comisión relativa a un mecanismo de defensa de carácter temporal. Por otra parte, como sin duda sabe Su Señoría, la Comisión ha recibido y aceptado un solicitud presentada por la industria respecto a la actualización de la investigación en virtud del Reglamento sobre obstáculos al comercio referente al período comprendido entre diciembre 2000 y noviembre 2001. La Comisión está actualmente elaborando el informe actualizado.

Deberá esperarse a que se disponga de los resultados de la investigación adicional antes de presentar una queja ante la Organización Mundial del Comercio (OMC). Parece, efectivamente, apropiado actualizar la parte del citado informe relativa al perjuicio, ya que permitirá a la Comisión basarse en datos más recientes y precisos sobre el perjuicio cuando el asunto se trate en la OMC.