

Para aplicar las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU, la Comunidad adoptó el Reglamento (CE) n° 467/2001 del Consejo, de 6 de marzo de 2001, por el que se prohíbe la exportación de determinadas mercancías y servicios a Afganistán, se refuerza la prohibición de vuelos y se amplía la congelación de capitales y otros recursos financieros de los talibanes de Afganistán<sup>(1)</sup>. Más tarde, la Comisión adoptó el Reglamento (CE) n° 2199/2001, de 12 de noviembre de 2001<sup>(2)</sup>, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 467/2001 del Consejo sobre la base de la lista actualizada del Consejo de Seguridad de la ONU<sup>(3)</sup>, en la que figura, entre otras, la organización Al-Barakat. En consecuencia, cesó de efectuar los pagos en Somalia a través de la organización Al-Barakat.

La Resolución 1390(2002) modifica y mantiene las restricciones financieras de la Resolución 1333(2000) y prevé la anulación de las sanciones con respecto a Afganistán. El 6 de marzo de 2002, la Comisión presentó una propuesta relativa a la adopción de las medidas necesarias<sup>(4)</sup>.

5.a 7. No. El objetivo consiste en reforzar la lucha contra el terrorismo y, más precisamente, sus mecanismos de financiación. Las restricciones financieras impuestas por los reglamentos comunitarios se refieren a organizaciones y personas específicas y no a todas las transferencias a Somalia.

En el país siguen operando organizaciones que efectúan transferencias de y a Somalia, como Amaala y Dahabshil, las cuales han llenado en parte el vacío dejado por Al-Barakat. Recientemente se ha creado una «Union Bank of Somalia». Asimismo, se han creado y/o operan en Somalia, sobre una base local, numerosas organizaciones más pequeñas que se hacen cargo de las transferencias. En algunas comunidades rurales, especialmente en la Somalia meridional, siguen faltando canales adecuados para recibir el dinero enviado del exterior por las familias.

8. La situación en materia de pagos ha mejorado. No obstante, el mantenimiento de relaciones económicas y financieras normales con Somalia dependerá de la determinación de las fuerzas políticas y de la sociedad civil del país de restablecer una administración pública correcta y sostenible para participar de manera armoniosa en la comunidad internacional.

<sup>(1)</sup> DO L 67 de 9.3.2001.

<sup>(2)</sup> DO L 295 de 13.11.2001.

<sup>(3)</sup> AFG/163-SC/7206 de 9 de noviembre de 2001.

<sup>(4)</sup> COM(2002) 117.

(2003/C 52 E/017)

**PREGUNTA ESCRITA E-0620/02**  
**de Mario Borghezio (NI) a la Comisión**

(5 de marzo de 2002)

*Asunto:* Terrorismo mundial: una respuesta europea

El «eje del mal», como lo llama George W. Bush, que va desde Teherán hasta Bagdad pasando por Pyongyang, podría favorecer a medio plazo un nivel de terrorismo internacional tal que el atentado del 11 de septiembre que destruyó las torres gemelas de Nueva York tan sólo parecería una broma de mal gusto.

Al parecer, el Irán está en una fase avanzada de construcción de los misiles balísticos Shabab-3, Shabab-4 y Shabab-5, con alcances de 1 300, 2 000 y 5 500 kilómetros.

Por su parte, el Iraq dispondría de misiles balísticos Al-Hussein y Al-Abbas, cuyo alcance oscilaría entre 600 y 1 000 kilómetros.

Corea del Norte se encontraría en una fase avanzada de construcción de los misiles balísticos Nodong-1, Nodong-2, Taepodong-1 y Taepodong-2, con alcances entre 1 300 y 6 000 kilómetros.

Estos vehículos portadores, armados con cabezas nucleares, químicas y biológicas, podrían, en cuestión de pocas horas, destruir el mundo occidental en su totalidad, mientras que China podría no quedarse de brazos cruzados.

Teniendo en cuenta que la guerra contra el terrorismo internacional dispone de un arma de respuesta como es el escudo antimisiles (space shield) y que si bien se libran combates en los campos de batalla, se vence con la diplomacia secreta, siendo la versión más moderna la denominada «inteligencia de señales»:

- ¿Cómo piensa actuar Europa ante semejantes escenarios? En particular, ¿piensa crear la Unión Europea sinergias en el intercambio de información entre los distintos organismos nacionales de inteligencia, recurriendo a los nuevos sistemas criptográficos numéricos con números no enteros?
- ¿Está previsto crear una Escuela superior europea de inteligencia en colaboración con el ámbito científico y universitario?

### **Respuesta del Sr. Patten en nombre de la Comisión**

*(30 de abril de 2002)*

La Comisión agradece a Su Señoría las ideas expuestas. La Comisión no tiene conocimiento de que haya actualmente planes para afrontar la situación señalada.

(2003/C 52 E/018)

### **PREGUNTA ESCRITA E-0624/02 de Stavros Xarchakos (PPE-DE) a la Comisión**

*(5 de marzo de 2002)*

*Asunto:* Reducción de los precios de los automóviles

La Comisión Europea ha presentado recientemente una propuesta sobre la apertura del mercado de automóviles. En aras de asegurar, claro está, el consenso más amplio posible, también ha comunicado su intención de consultar oficialmente al Parlamento (y a las demás partes interesadas), aunque ello no constituya una obligación formal en la fase actual de elaboración del proyecto de reglamento. El objetivo final es la reducción de los precios de los automóviles, el fomento de la competencia y el beneficio final para el consumidor.

Sin embargo, a pesar de este esfuerzo de la Comisión, existen algunos Estados miembros como Grecia o Dinamarca, en donde los precios de los automóviles son excepcionalmente altos debido al elevado impuesto especial al consumo, especialmente para los vehículos de menos de 1800 centímetros cúbicos. Por otra parte, los ahorrativos motores diesel (cuyas emisiones son menos dañinas en comparación con los motores de gasolina) están prohibidos en los principales centros urbanos de Grecia, por lo que el consumidor griego se encuentra «enclavado» en la categoría de los 1000-1600 centímetros cúbicos. Cabe señalar que el poder adquisitivo del ciudadano griego es muy inferior al del consumidor medio en los demás Estados miembros, y por ello se precisan muchos más sueldos en Grecia para la adquisición de un vehículo para uso privado. Por último, el régimen impositivo está relacionado con la cilindrada y no con la potencia, por lo que LOS automóviles con una tecnología obsoleta están sujetos al mismo régimen impositivo que los vehículos con una tecnología avanzada.

¿Tiene la Comisión conocimiento de esta situación? ¿Por qué parece tener Grecia los impuestos más elevados de la Unión Europea en lo que respecta a los automóviles? ¿Cuándo cambiará esta situación? ¿Acaso esta excesiva imposición es compatible con la armonización que exige la realización de un mercado único interior?

### **Respuesta del Sr. Bolkestein en nombre de la Comisión**

*(23 de mayo de 2002)*

Como ya debe saber Su Señoría, la Comisión adoptó un proyecto de reglamento relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor<sup>(1)</sup>. El Miembro de la Comisión responsable de la competencia presentó la propuesta en la sesión plenaria del Parlamento Europeo el 5 de febrero de 2002 y en la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios del Parlamento Europeo (CAEM) el 19 de febrero. El objetivo de la