

(2003/C 280 E/044)

PREGUNTA ESCRITA E-0232/03
de Eluned Morgan (PSE) a la Comisión*(4 de febrero de 2003)***Asunto:** Directiva sobre los vehículos para desguace

¿Es consciente la Comisión de los problemas que experimentan los Estados miembros a la hora de proceder a la eliminación del número cada vez mayor de automóviles que acaban en los cementerios de coches debido a la aplicación de la Directiva sobre los vehículos para desguace? ¿Qué está haciendo la Comisión para aliviar la carga financiera y práctica que entraña la eliminación de estos vehículos y que, a consecuencia de la legislación, ha de soportar el agricultor corriente?

Respuesta de la Sra. Wallström en nombre de la Comisión*(6 de marzo de 2003)*

No existe ninguna prueba que indique que la Directiva 2000/53/CE del Parlamento y del Consejo de 18 de septiembre de 2000 relativa a los vehículos al final de su vida útil⁽¹⁾ favorezca el aumento del número de vehículos que acaban en los cementerios de automóviles. Al revés, la Directiva contiene disposiciones específicas para combatir el abandono ilegal de vehículos al final de su vida útil. En concreto, la Directiva especifica que, a partir del 21 de abril de 2002, los vehículos sólo podrán darse de baja del registro de matriculación previa presentación del certificado de destrucción, que sólo podrán emitir los centros de tratamiento autorizados. Además, el problema de los coches abandonados existía antes de la entrada en vigor de la Directiva. Por ejemplo, el Departamento de Comercio e Industria del Reino Unido estimó que en 2000 se abandonaron 350 000 vehículos en el Reino Unido.

La Directiva relativa a los vehículos al final de su vida útil obliga a los Estados miembros a crear sistemas de financiación para la recogida y tratamiento de los vehículos. La Directiva establece el principio según el cual el último propietario del vehículo no debería correr con los gastos de eliminación del mismo y hace recaer en los fabricantes la carga de todos los gastos de aplicación de esta medida o de una gran parte de los mismos. Esta disposición es aplicable a partir del 1 de julio de 2002 para los vehículos comercializados con posterioridad a esta fecha. En el caso de los vehículos comercializados con anterioridad a esta fecha, la Directiva establece que los fabricantes corran con estos gastos a partir del 1 de enero de 2007. En la Directiva no establece ninguna disposición sobre la cobertura de estos gastos hasta el 31 de diciembre de 2006.

Por lo tanto, es competencia de los Estados miembros la aplicación del sistema más adecuado para financiar la recogida de vehículos al final de su vida durante el período intermedio, así como de las medidas para garantizar que los agricultores no se vean afectados negativamente.

En Alemania, los Países Bajos, Austria y Suecia ya existe legislación sobre sistemas de recogida de vehículos viejos.

⁽¹⁾ DO L 269 de 21.10.2000.

(2003/C 280 E/045)

PREGUNTA ESCRITA E-0236/03
de Isidoro Sánchez García (ELDR) a la Comisión*(4 de febrero de 2003)***Asunto:** Tratamiento de las regiones ultraperiféricas de la Unión en la reforma intermedia de la PAC

La Comisión Europea ha hecho una propuesta derivada del Consejo Europeo de Berlín de llevar a cabo una reforma intermedia de la PAC que supondría una pequeña revolución agraria a medio plazo y que afectará a las distintas regiones de la Unión Europea.

Por otro lado, los POSEI agrícolas de las regiones ultraperiféricas de la Unión han sido objeto de una revisión recientemente. Teniendo en cuenta la estrategia de desarrollo de estas regiones por parte de la Comisión Europea, así como el apartado 2 del artículo 299 TCE, que establece un tratamiento singular a la hora de aplicar las disposiciones comunitarias para dichas regiones, concretamente en el ámbito de la PAC, ¿Está dispuesta la Comisión a aplicar un tratamiento diferenciado para las regiones ultraperiféricas a la hora de aplicar la reforma de la PAC y qué medidas adoptaría en su caso?