

aplicación de las normas sobre tiempo de conducción y períodos de descanso del Reglamento, cuyo cumplimiento se controla mediante un tacógrafo instalado en el vehículo y que las autoridades encargadas de la aplicación pueden comprobar en la carretera e incluso en los locales de la empresa.

(<sup>1</sup>) DO C 51 de 26.2.2002.

(2003/C 242 E/121)

**PREGUNTA ESCRITA P-0323/03**  
**de Salvador Jové Peres (GUE/NGL) a la Comisión**

(4 de febrero de 2003)

*Asunto:* Impacto ambiental del proyecto de regadío del Segarra-Garrigues

¿Qué criterios se han seguido para la determinación de las zonas de exclusión de regadío definidas para el proyecto del Segarra-Garrigues? ¿Es la zona de exclusión definida el único hábitat para la fauna esteparia considerada? ¿No se podría distribuir la zona de exclusión de forma menos concentrada y más equilibrada?

¿Está segura la Comisión de que en la determinación de dichas zonas se han utilizado exclusivamente criterios científicos y en particular ecológicos? ¿Está segura la Comisión de que dichas zonas no se han determinado en función de criterios políticos?

**Respuesta de la Sra. Wallström en nombre de la Comisión**

(3 de marzo de 2003)

Corresponde exclusivamente a las autoridades españolas determinar las zonas de exclusión definidas para el proyecto de regadío del canal Segarra-Garrigues. No obstante, y dado que el proyecto podría afectar a la conservación de varias especies de aves enumeradas en el Anexo I de la Directiva 79/409/CEE (<sup>1</sup>), la Comisión velará por que se cumpla en este caso lo dispuesto en la misma y en la Directiva 92/43/CEE (<sup>2</sup>).

(<sup>1</sup>) Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres, DO L 103 de 25.4.1979.

(<sup>2</sup>) Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres, DO L 206 de 22.7.1992.

(2003/C 242 E/122)

**PREGUNTA ESCRITA P-0342/03**  
**de Laura González Álvarez (GUE/NGL) a la Comisión**

(5 de febrero de 2003)

*Asunto:* Procedimiento de adjudicación de ofertas públicas financiadas por ISPA

¿Es exacto que en el contexto de las ofertas públicas de proyectos cofinanciados por ISPA y el BERD el procedimiento de evaluación seguido para su adjudicación final es el establecido por ésta última institución, pese a que el BERD financie tan sólo una parte minoritaria del proyecto?

¿Cómo puede asegurar la Comisión una supervisión adecuada en estos casos de adjudicación de proyectos en los países candidatos (especialmente en Polonia y Rumania, donde se han producido este tipo de situaciones), donde los procedimientos del BERD se consideran menos restrictivos y transparentes que los aplicados por ISPA en otros proyectos financiados por ISPA?

¿Por qué la Comisión no aplica sus procedimientos de selección y evaluación que, además, están sometidos al control de otras instituciones comunitarias y prefiere seguir los procedimientos de terceras instituciones?

**Respuesta del Sr. Barnier en nombre de la Comisión**

(4 de marzo de 2003)

El «Reglamento del ISPA»<sup>(1)</sup> autoriza la aplicación de procedimientos de contratación pública tradicionalmente aplicables a los casos en los que interviene la ayuda comunitaria.

Los fondos del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD) contribuyen a menudo a financiar proyectos del ISPA a gran escala en el sector del medio ambiente en los países beneficiarios y, concretamente, en Rumania y Polonia. Las normas de contratación del BERD sólo se aplican a la parte del proyecto financiada con préstamos de dicha entidad. Las normas del BERD no se aplican a la parte del proyecto financiada a través del ISPA.

La política y las normas del BERD en materia de contratación se ajustan a las normas internacionales y se basan en principios semejantes a los principios en que se fundamentan las normas comunitarias, a saber, la no discriminación, la equidad y la transparencia, en consonancia con el acuerdo sobre contratación pública del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).

Por razones técnicas, el BERD no puede aplicar las normas comunitarias sobre contratación aplicables a la ayuda externa, las cuales en todo caso se han puesto relativamente poco en práctica en el caso de las licitaciones relativas a obras a gran escala.

El BERD constituye una importante fuente de cofinanciación sin la cual no hubiese sido posible realizar muchos proyectos a gran escala, sobre todo en el sector del medio ambiente, en numerosos países de Europa central y oriental, lo que explica por qué se ha modificado el Reglamento del ISPA con el fin de establecer el fundamento jurídico necesario para la aplicación de las normas del BERD en materia de contratación (o las de otras fuentes internacionales de cofinanciación de medidas del ISPA).

---

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n° 2382/2001 del Consejo, de 4 de diciembre de 2001, que modifica el Reglamento (CE) n° 1267/1999, por el que se crea un instrumento de política estructural de preadhesión, DO L 323 de 7.12.2001.

(2003/C 242 E/123)

**PREGUNTA ESCRITA E-0355/03****de Konstantinos Hatzidakis (PPE-DE) a la Comisión**

(12 de febrero de 2003)

*Asunto:* Denuncias en relación con transportistas griegos

De acuerdo con las denuncias de la Federación Griega de Transportes Internacionales por carretera, algunos transportistas griegos realizan operaciones en países extranjeros de su elección con el fin de obtener en ellos el permiso de ejercicio de la profesión de transportista, así como el registro de sus camiones.

Más en concreto, alquilan oficinas, aseguran locales como centros de operaciones, cuentan con los libros y documentos necesarios, así como con los demás requisitos necesarios para obtener en el país donde están instalados los permisos de circulación, las matrículas y los permisos comunitarios de nivel 5 para sus camiones. Al final del procedimiento, abandonan el país en cuestión, interrumpiendo todas las acciones anteriores, y regresan a Grecia, que es su verdadero país de establecimiento. Con camiones que no están registrados en Grecia, actúan ilegalmente, tanto en los transportes internacionales como en los nacionales. Además, parece que no pagan el impuesto sobre la renta, el impuesto de circulación ni otros impuestos en ningún país, es imposible controlar sus libros y documentos pues no se encuentran en el domicilio social de la empresa, y también es imposible verificar si se han realizado los controles técnicos.

¿Dispone la Comisión de información que confirme esta denuncia? ¿Qué medidas piensa tomar para comprobar los hechos y, en caso de que se demuestre que son ciertos, para luchar contra este fenómeno?