

La Comisión no ha recibido información oficial sobre el caso a que se refiere Su Señoría, pero se interesará por este asunto y, si procede, recordará al Gobierno de Seychelles sus compromisos como signatario del Acuerdo de Cotonú.

(2004/C 33 E/093)

**PREGUNTA ESCRITA E-0942/03
de Salvador Garriga Polledo (PPE-DE) a la Comisión**

(26 de marzo de 2003)

Asunto: Debate político sobre el futuro sistema financiero de la Unión

Con el horizonte en la fecha del 1 de enero de 2006, la Comisión debe emprender una revisión general del sistema de recursos propios, aunque el Ejecutivo comunitario se ha comprometido, ante el Parlamento, a llevar a cabo dicha revisión a finales de 2004, debiéndose incluir dentro de dicha revisión la cuestión de la creación de nuevos recursos autónomos.

Coinciendo con la Comisión en que sería útil abrir un debate político sobre las opciones principales que se presentan para el futuro sistema financiero de la Unión, sería conveniente conocer cuáles serían los criterios por los que debería procederse a abrir el referido debate político.

¿Puede indicar la Comisión cuál sería, en su opinión, la manera más adecuada para proceder a abrir el referido debate político y a quién debería corresponder la iniciativa al respecto?

Respuesta de la Comisaria Schreyer en nombre de la Comisión

(5 de mayo de 2003)

Con arreglo al artículo 9 de la Decisión del Consejo 2000/597/CE, Euratom, de 29 de septiembre de 2000⁽¹⁾, la Comisión procederá, antes del 1 de enero de 2006, a una revisión general del sistema de recursos propios, pero, a petición del Parlamento la Comisión se comprometió a presentarla a finales del 2004. En la medida de lo posible la Comisión intentará finalizarlo incluso antes, teniendo en cuenta que la nueva Decisión sobre recursos propios realmente entró en vigor sólo el 1 de enero de 2002.

La Comisión acordó recientemente un calendario y disposiciones internas de organización para completar el trabajo preparatorio necesario para el marco financiero de la Unión después del 2006. A este respecto la Comisión se propone presentar una comunicación al Consejo Europeo en diciembre de 2003 con orientaciones generales sobre el marco financiero, incluido el sistema de recursos propios. En una segunda etapa, a mediados del 2004, la Comisión se propone estar lista para presentar, en su caso, propuestas legislativas relacionadas.

La Convención también aborda el problema de las finanzas de la Unión y la Comisión contribuye activamente a los debates de la Convención. En su Comunicación del 4 de diciembre de 2002⁽²⁾ la Comisión invitaba a la Convención a examinar la financiación de la acción de la Unión y más recientemente le presentó propuestas relativas a los artículos pertinentes sobre las finanzas de la Unión.

⁽¹⁾ DO L 253 de 7.10.2000.

⁽²⁾ COM(2002) 728 final: Para la Unión Europea — Paz, Libertad, Solidaridad.

(2004/C 33 E/094)

PREGUNTA ESCRITA E-0977/03

de Carles-Alfred Gasòliba i Böhm (ELDR) a la Comisión

(27 de marzo de 2003)

Asunto: Retrasos en la línea del AVE Figueres — Perpiñán

La Comisión Europea se ha esforzado últimamente en dos aspectos básicos como son la liberalización del sector ferroviario y la revitalización de los ferrocarriles como medio de transporte. La Directiva 2001/12/CE⁽¹⁾ tiene como objetivo, entre otros, avanzar en el camino hacia el mercado interior en el transporte por ferrocarril en todo el territorio de la UE.

En septiembre de 2001 la Comisión publica el Libro Blanco de los Transportes. La Comisión incide en dicho Libro en la necesidad de revitalizar la utilización del tren como medio de transporte clave para conseguir el reequilibrio entre los diferentes tipos de transporte. Las propuestas que emanan del citado Libro forman un paquete de cinco medidas legislativas que la Comisión Europea presentó el 23 de enero de 2002. Dichas medidas están orientadas a la creación de un espacio ferroviario integrado en Europa, tanto desde el punto de vista técnico como jurídico.

El Gobierno francés acaba de anunciar que la entrada en funcionamiento del tramo internacional de la línea de alta velocidad que unirá España y Francia a través del trazado entre Figueres y Perpiñán estará listo en el 2007 o en el 2008, posponiendo así la fecha prevista inicialmente para el 2005, año en el que el Gobierno español ha asegurado estar preparado para tal conexión.

¿No cree la Comisión que el retraso anunciado por el Gobierno francés va en contra de las mejoras de la red de comunicaciones ferroviarias propugnadas por el Ejecutivo comunitario en el Libro Blanco de los Transportes?

¿Piensa actuar la Comisión Europea ante esta decisión del Gobierno francés para conseguir que la conexión se realice en el plazo inicialmente previsto y actuar de acuerdo con las propuestas de la Comisión?

(¹) DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

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

(2 de junio de 2003)

La Comisión lamenta los retrasos en la puesta en servicio del tramo internacional y ha denunciado ya en varias ocasiones esta situación, que afecta a numerosos proyectos de la red transeuropea de transporte, al tiempo que ha hecho hincapié en sus repercusiones a largo plazo en la competitividad de la Unión (¹). Los retrasos en el tramo Perpiñán — Figueres, no obstante, son imputables sobre todo a las dificultades inherentes a la puesta en funcionamiento de la concesión en dicha sección internacional. Las negociaciones en las que participaron, además de las autoridades interesadas, Euroferro, que era el concesionario previsto, fueron declaradas infructíferas por la Comisión Intergubernamental franco-española a la vista de la imposibilidad de llegar a un acuerdo sobre el reparto de los riesgos entre el sector público y el privado. Las autoridades francesas y españolas confían en establecer rápidamente un procedimiento de selección simplificado a fin de confirmar el concesionario elegido de aquí a finales de 2003.

Aunque la lentitud en la puesta en marcha de esta asociación público-privada es la causa de algunos de los retrasos, la Comisión respalda la decisión de las autoridades francesas y españolas de prever una fórmula de financiación innovadora. Este respaldo se materializa en una participación comunitaria en la financiación de la sección internacional que supone el importe máximo autorizado por el presente Reglamento financiero de las redes transeuropeas, es decir, el 10 % del coste total de las obras.

Asimismo, la Comisión adoptó el 23 de abril de 2003 una Comunicación relativa a la introducción de métodos innovadores para la financiación de las redes transeuropeas (RTE) de transportes y, en particular, para la promoción de las asociaciones entre el sector público y el sector privado.

(¹) Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas, DO C 75 de 26.3.2002.

(2004/C 33 E/095)

PREGUNTA ESCRITA E-1155/03

**de Mario Mauro (PPE-DE)
y Giuseppe Gargani (PPE-DE) a la Comisión**

(1 de abril de 2003)

Asunto: Antenas y respeto del medio ambiente

El desarrollo del mercado de las comunicaciones móviles de tercera generación está atrasado con respecto a lo que se había planificado inicialmente, teniendo en cuenta igualmente los costes asociados a la