

Nos países em vias de desenvolvimento, as Delegações são dotadas de um número de veículos, incluindo um todo-terreno, igual ao número de funcionários. Nos países industrializados, para além do automóvel de representação do Chefe da Delegação (e, se for caso disso, da do Chefe adjunto ⁽¹⁾) existem, regra geral um ou dois veículos de serviço consoante o número de funcionários, bem como, eventualmente, um «minibus». Os critérios de escolha do tipo de automóvel assentam na análise das especificidades de cada Delegação e da cidade em que se encontram sediadas. Na prática, a cilindrada máxima dos veículos deve ser inferior a 2 000 centímetros cúbicos (cc) e a 2 500 cc para os 4x4, devendo o custo máximo ser inferior a 22 000 ecus.

Relativamente à renovação do veículos, os três parâmetros tomados em consideração são: a antiguidade (5 a 7 anos após a data de aquisição); a quilometragem (entre 100 000 a 150 000 km dependendo do respectivo estado) e a importância dos custos de manutenção. Foi promulgado, em 29 de Abril de 1996, um regulamento interno que comporta as condições de utilização, bem como as modalidades de manutenção e os critérios e parâmetros de aquisição e de renovação.

4. Os Gabinetes de representação nas capitais dos Estados-membros são dotados de dois veículos, um de representação e outro de serviço (transporte de bens e de pessoas). As antenas regionais dispõem de um única viatura de serviço, que é utilizada para as duas funções atrás descritas. A utilização da viatura de serviço está estritamente limitada aos actos de representação junto das autoridades nacionais. Todos os agentes que têm de representar a Comissão recorrem à referida viatura.

Os critérios de escolha do tipo de automóvel baseiam-se na análise das especificidades da cada Gabinete de representação e da cidade em que estão sediados. Na prática, a cilindrada máxima dos veículos deve ser inferior a 2 000 cc e o custo máximo inferior a 22 000 ecus. Relativamente à renovação dos veículos, os dois parâmetros tomados em consideração são a antiguidade (5 a 7 anos após a data de aquisição) e a quilometragem (entre 100 000 a 150 000 km dependendo do respectivo estado). Está actualmente a ser estudado um regulamento interno que comporta as condições de utilização, bem como as modalidades de manutenção e os critérios e parâmetros de aquisição e de renovação.

(¹) Título oficial (actualmente Genebra, Moscovo, Tóquio e Washington)

(98/C 158/57)

PERGUNTA ESCRITA E-3158/97

apresentada por Jan Mulder (ELDR) à Comissão

(13 de Outubro de 1997)

Objecto: Criação de uma restituição zero para a exportação de queijo destinado a mercados solventes

A actual problemática no regime da atribuição de certificados de exportação para o queijo tem cada vez mais repercussões negativas para as possibilidades de exportações do sector europeu de lacticínios, em que os preços do leite já sofreram uma descida. Uma possibilidade para resolver esta problemática seria, relativamente a vários destinos com um elevado poder de compra, baixar, ou mesmo reduzir a zero, as restituições à exportação para o queijo. A Comissão partilha manifestamente desta opinião, uma vez que, no passado, já reduziu algumas restituições à exportação.

Pode a Comissão indicar por que motivo, apesar de várias pressões nesse sentido, (ainda) não tomou a decisão de reduzir a zero as restituições à exportação para o queijo destinado aos Estados Unidos?

Resposta dada por F. Fischler em nome da Comissão

(17 de Novembro de 1997)

Os Estados Unidos constituem o mais importante destino das exportações de queijo da Comunidade em termos quantitativos e qualitativos. Todavia, a importância deste mercado varia consoante os Estados-membros. Tal explica as divergências de pontos de vista relativamente à fixação duma restituição zero para os queijos destinados àquele mercado, bem como a prudência, que o Senhor Deputado parece lamentar, com que a Comunidade enveredou por esta via mas que deve permitir aos operadores de ambos os lados do Atlântico planificarem as respectivas actividades no futuro em condições de restituições cada vez menos favoráveis.

Por outro lado, a Comissão tem a responsabilidade de garantir que os contingentes que resultam das sucessivas negociações multilaterais (Uruguai, Tóquio), sejam utilizados ao máximo, evitando assim quaisquer acções que possam levar as autoridades americanas a oferecer os contingentes comunitários a qualquer outro país do mundo no âmbito do seu sistema de «globalização».