

As distâncias mais longas seriam abrangidas pelas disposições do regulamento em matéria de períodos de condução e de repouso, que são registados por um taquígrafo instalado no veículo e podem ser verificados em controlos de estrada e nas instalações em causa pelas autoridades responsáveis pela execução.

(¹) JO C 51 de 26.2.2002.

(2003/C 242 E/121)

PERGUNTA ESCRITA P-0323/03

apresentada por Salvador Jové Peres (GUE/NGL) à Comissão

(4 de Fevereiro de 2003)

Objecto: Impacto ambiental do projecto de regadio de Segarra – Garrigues

Poderá a Comissão informar quais foram os critérios que presidiram à determinação das zonas de exclusão de regadio definidas para o projecto de Segarra – Garrigues? A zona de exclusão definida é o único habitat para a fauna estépica considerada? A zona de exclusão não poderia ser distribuída de uma forma menos concentrada e mais equilibrada?

Tem a Comissão a certeza de que na escolha dessas zonas foram exclusivamente utilizados critérios científicos e, em particular, ecológicos? Tem a Comissão a certeza de que não são critérios políticos que determinaram a selecção dessas zonas?

Resposta dada pela Comissária. Wallström em nome da Comissão

(3 de Março de 2003)

Compete exclusivamente às autoridades espanholas determinar as zonas de exclusão definidas para o projecto de irrigação Segarra-Garrigues. No entanto, dado que este projecto poderá afectar a conservação de várias espécies de aves abrangidas pelo Anexo I da Directiva 79/409/CEE (¹), a Comissão velará pelo respeito das disposições desta directiva e da Directiva 92/43/CEE (²) no caso em apreço.

(¹) Directiva 79/409/CEE do Conselho, de 2 de Abril de 1979, relativa à conservação das aves selvagens, JO L 103 de 25.4.1979.

(²) Directiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de Maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens, JO L 206 de 22.7.1992.

(2003/C 242 E/122)

PERGUNTA ESCRITA P-0342/03

apresentada por Laura González Álvarez (GUE/NGL) à Comissão

(5 de Fevereiro de 2003)

Objecto: Processo de adjudicação de ofertas públicas financiadas pelo ISPA

Poderia a Comissão indicar se é exacto que no contexto das ofertas públicas de projectos co-financiados pelo ISPA e pelo BERD o processo de avaliação seguido para a sua adjudicação final é aquele que foi estabelecido pelo BERD, apesar de esta instituição financiar apenas uma parte minoritária do projecto?

Como pode a Comissão assegurar um controlo adequado dos casos de adjudicação de projectos nos países candidatos à adesão (especialmente na Polónia e na Roménia, onde se verificou este tipo de situações), onde os processos utilizados pelo BERD se consideram menos restritivos e transparentes que os utilizados pelo ISPA noutros projectos financiados por este último?

Poderia a Comissão indicar por que razão não aplica os seus processos de selecção e avaliação que, além disso, são submetidos ao controlo de outras Instituições comunitárias, preferindo seguir os processos utilizados por terceiras instituições?

Resposta dada por Michel Barnier em nome da Comissão

(4 de Março de 2003)

O «Regulamento ISPA»⁽¹⁾ autoriza a utilização de processos em matéria de concursos públicos geralmente aplicáveis aos casos que implicam uma ajuda comunitária.

Os fundos concedidos pelo BERD (Banco Europeu para a Reconstrução e o Desenvolvimento) contribuem frequentemente para o financiamento de projectos ISPA de grandes dimensões no sector do ambiente nos países em causa, nomeadamente na Roménia e na Polónia. As regras de contratação do BERD apenas se aplicam à parte do projecto financiada com empréstimos desta entidade. As regras do BERD não se aplicam à parte do projecto financiada através do ISPA.

As políticas e regras do BERD em matéria de contratação seguem os padrões internacionais e baseiam-se nos mesmos princípios que são aplicáveis às regras da Comunidade, nomeadamente a não discriminação, a equidade e a transparência. São conformes ao acordo sobre contratos públicos do Acordo Geral sobre Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT).

Por razões técnicas, o BERD não pode aplicar as regras comunitárias sobre contratação aplicáveis à ajuda externa que, de qualquer modo, são relativamente pouco postas em prática em caso de licitações relativas aos grandes projectos.

O BERD constitui uma importante fonte de co-financiamento, sem a qual não teria sido possível realizar muitos projectos de grandes dimensões, especialmente no sector do ambiente, em numerosos países da Europa Central e Oriental, o que explica a razão por que o Regulamento ISPA foi alterado a fim de criar uma base jurídica que permita a aplicação das regras BERD em matéria de celebração de contratos públicos (ou de outras fontes de financiamento internacionais que co-financiam as medidas ISPA).

⁽¹⁾ Regulamento (CE) nº 2382/2001 do Conselho, de 4 de Dezembro de 2001, que altera o Regulamento (CE) nº 1267/1999 que cria um instrumento estrutural de pré-adesão, JO L 323 de 7.12.2001.

(2003/C 242 E/123)

PERGUNTA ESCRITA E-0355/03

apresentada por Konstantinos Hatzidakis (PPE-DE) à Comissão

(12 de Fevereiro de 2003)

Objecto: Queixa apresentada contra transportadores gregos

De acordo com uma queixa apresentada pela Federação dos Transportes Rodoviários Internacionais da Grécia, certos transportadores gregos escolhem um país estrangeiro para exercer uma série de actividades, a fim de ali obterem autorização para exercer as suas actividades profissionais de transporte rodoviário, bem como a matrícula dos seus veículos de transporte de carga.

Na realidade, tomam providências relativas à locação de escritórios, ao estabelecimento de um local como centro das suas actividades, aos vistos necessários para livros e documentação e a todas as demais exigências no país de instalação com o objectivo de obterem a autorização de circulação, os selos e licenças comunitárias, com validade de cinco anos, para os seus veículos de transporte de carga. Concluído o processo, depois de anularem todas as operações supramencionadas, abandonam o país em questão e regressam à Grécia, que é o seu país de estabelecimento efectivo, onde, utilizando veículos que não estão sequer registados na Grécia, efectuam, de forma ilícita, tanto transportes internacionais como nacionais. Além do mais, consta que não pagam impostos de renda nem de circulação ou outros em nenhum país, que não é possível proceder ao controlo dos seus livros e documentação, pelo facto de não os conservarem na sede da empresa, assim como não podem ser efectuados, tão-pouco, controlos técnicos e a verificação da realização desses controlos.

Dispõe a Comissão de informações que confirmem essa denúncia? Quais são as medidas que tenciona adoptar a fim de proceder à verificação de tais factos e fazer frente a esse tipo de prática, na hipótese os factos virem a ser comprovados?