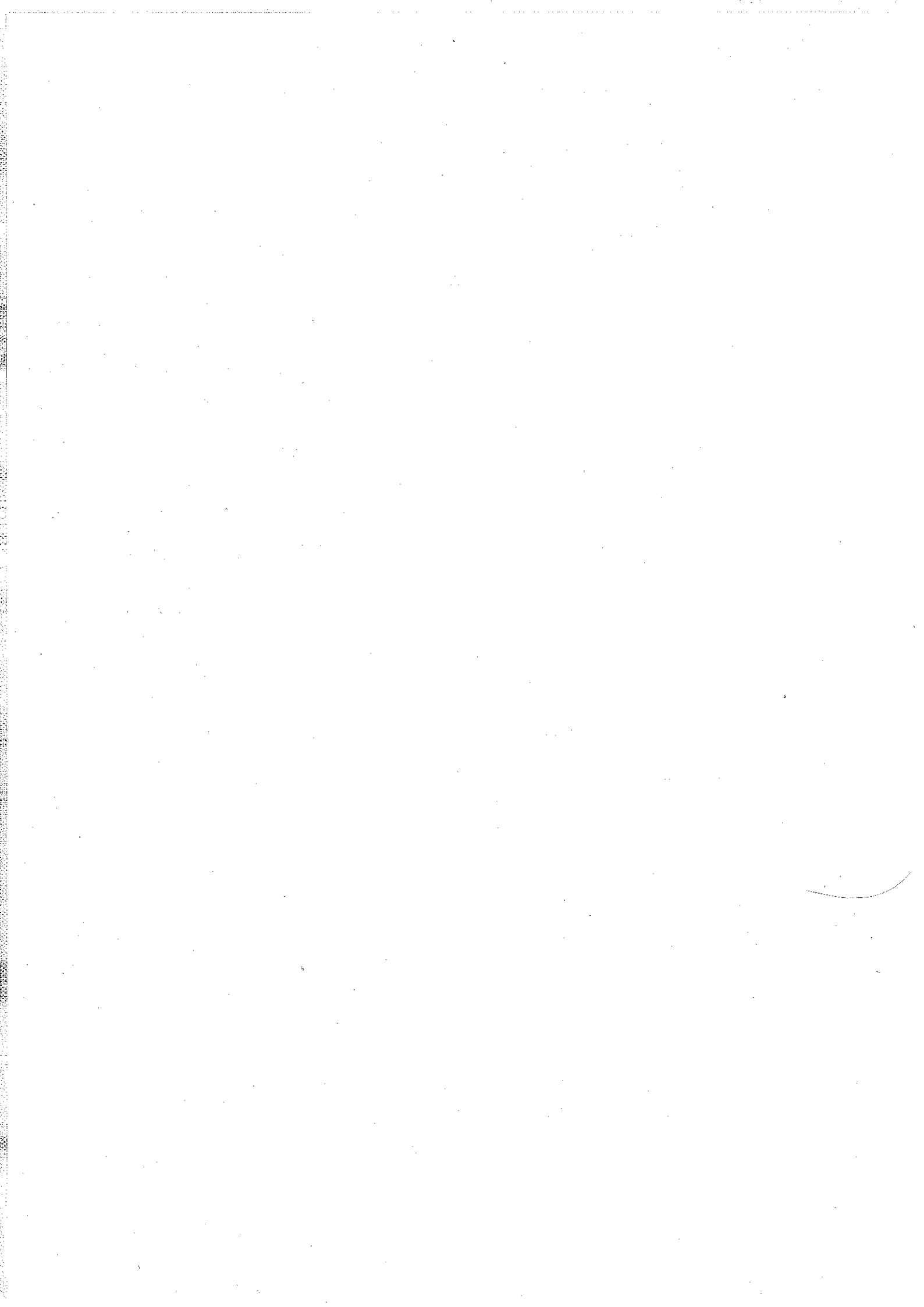




**Comparecencias de los Comisarios**

**CANDIDATOS ESPAÑOLES:  
PREGUNTAS  
Y  
RESPUESTAS**



PARLAMENTO EUROPEO

*PREGUNTAS Y RESPUESTAS*

*COMPARECENCIA DE LOS CANDIDATOS ESPAÑOLES*

*PROPUESTOS PARA LA*

*COMISIÓN EUROPEA*

*LOYOLA DE PALACIO*  
*VICEPRESIDENTA DESIGNADA PARA LAS*  
*RELACIONES CON EL PARLAMENTO EUROPEO*  
*Y*  
*RESPONSABLE DE TRANSPORTES Y ENERGÍA*

*30 de agosto de 1999*



## SUMARIO

### A. COMISIÓN DE POLÍTICA REGIONAL TRANSPORTES Y TURISMO

#### *Política de Transportes*

- I.    Ámbito personal y profesional
- II.   Independencia
- III.  El futuro de la Unión Europea
- IV.  Responsabilidad democrática frente al Parlamento Europeo
- V.    Cuestiones específicas sobre política de transportes en la UE  
      General  
      Infraestructuras / RTE  
      Transportes por carretera  
      Transportes por ferrocarril  
      Transporte aéreo – Control aéreo  
      Medio ambiente  
      Empleo / Creación de empleo

### B. COMISIÓN DE ASUNTOS INSTITUCIONALES

#### *Preguntas específicas de carácter institucional*

### C. COMISIÓN DE INDUSTRIA, COMERCIO EXTERIOR, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA

#### *Preguntas relativas a la energía*

- I.    Política energética
- II.   Liberalización del mercado de la energía
- III.  Ampliación y relaciones exteriores
- IV.  II Liberalización del mercado de la energía

### D. COMISIÓN DE PETICIONES



PARLAMENTO EUROPEO

*CUESTIONARIO*  
*PARA*  
*LA COMPARECENCIA*  
*DE LOS*  
*CANDIDATOS PROPUESTOS PARA LA COMISIÓN*  
*DE*  
*LOYOLA DE PALACIO*  
*VICEPRESIDENTA DESIGNADA*  
*PARA*  
*LAS RELACIONES CON EL PARLAMENTO EUROPEO*  
*Y*  
*RESPONSABLE DE TRANSPORTES Y ENERGÍA*





# A. COMISIÓN DE POLÍTICA REGIONAL TRANSPORTES Y TURISMO

## *POLÍTICA DE TRANSPORTES*

### **I. *Ámbito personal y profesional***

#### **1. *¿Podría señalar aquellos aspectos de su experiencia profesional que, en su opinión, serán de especial importancia para su futuro papel como Comisaria?***

Desde 1986, he desarrollado una intensa actividad política como parlamentaria en el Congreso de los Diputados españoles, tarea que se ha desarrollado muy significativamente en áreas de contenido económico.

Desde 1996, como Ministra de Agricultura y Pesca y Miembro de la Comisión delegada del Gobierno para asuntos económicos, he participado activamente en la preparación y adopción de las principales decisiones de contenido económico del Gobierno español y en toda la política de liberalización económica desarrollada en los últimos años en todos los sectores, y en particular en las telecomunicaciones, transportes y energía.

Mi experiencia como Ministra me ha permitido además jugar un papel activo en las Instituciones comunitarias, no solamente como Miembro del Consejo de Ministros sino también en las relaciones con la Comisión y con el Parlamento Europeo en un momento trascendental como fue la reforma de las políticas comunitarias más importantes y la negociación y adopción de las perspectivas financieras de la Agenda 2000 que sientan las bases para el desarrollo futuro de Europa en el período 2000-2006.

Por último, mi reciente victoria en las elecciones del Parlamento Europeo encabezando la lista que obtuvo el más amplio respaldo por parte de los ciudadanos españoles, me confiere una legitimidad reforzada en el ejercicio de mis futuras funciones en la Comisión Europea.

#### **2. *¿Tienen usted o sus familiares próximos propiedades empresariales o financieras u otros compromisos que pudieran entrar en conflicto con sus funciones futuras?***

No me consta la existencia de ninguna propiedad empresarial o financiera ni de ningún otro compromiso, ni por parte mía ni de mis familiares, que pudiera entrar en conflicto con mis futuras funciones.

#### **3. *¿Puede usted describir su modo de enfocar la gestión de las finanzas públicas y la responsabilidad, dando quizás ejemplos tomados de su propia experiencia?***

Siempre he pensado que la gestión de las finanzas públicas debe realizarse con la máxima transparencia y el mayor rigor. No hay que olvidar que los ciudadanos nutren con sus impuestos las arcas públicas. La política es, ante todo, servicio a la sociedad y tenemos el deber de servir eficazmente a los ciudadanos y defender el interés general. A lo largo de toda mi vida política, tanto como parlamentaria en las tareas de control del ejecutivo como después en mis responsabilidades de gobierno, he procurado siempre ser fiel a estos principios. A modo de ejemplo, destacaría todas las

medidas puestas en marcha desde el Gobierno del que he formado parte, y en especial en las áreas de mi competencia para asegurar la máxima transparencia y reforzar los controles en la gestión de los fondos públicos.

## II. Independencia

4. *¿Cómo definiría usted la esencia de su obligación de ser completamente independiente en el ejercicio de sus funciones al margen de obstáculos y compromisos personales?*

Todo miembro de la Comisión Europea está obligado en virtud del Tratado a ejercer sus funciones en el interés general de la Comunidad con toda independencia. Para mí, el deber de independencia es un elemento esencial para la propia Comisión Europea como Institución defensora del interés europeo y guardiana de los tratados. Por eso es tan importante que todos los miembros de la Comisión asumamos desde el primer momento esta responsabilidad, que implica ejercer nuestras funciones no solamente al margen de los intereses de los distintos gobiernos nacionales sino también de cualesquiera otros procedentes de ciertos grupos o sectores en lo que a la formulación de las políticas se refiere, y sobre todo en el ejercicio del derecho de iniciativa legislativa, así como en el control de la aplicación del derecho comunitario. Nuestra única preocupación debe ser la defensa de la construcción europea y del acervo comunitario, desde una institución que debe continuar siendo el motor de la integración.

5. *¿Cuál sería la composición de su gabinete, por nacionalidades?*

Aunque todavía no he ultimado definitivamente su composición, respetaré plenamente las orientaciones de plurinacionalidad formuladas por el Presidente Prodi.

6. *¿Estaría usted de acuerdo en presentar su dimisión si el Presidente de la Comisión se lo pidiera?*

Si, he adquirido un compromiso personal con el presidente Prodi. En los términos de dicho compromiso, y sin perjuicio del principio de colegialidad, en el supuesto de que mi responsabilidad política quedara comprometida, estaría dispuesta a extraer todas las consecuencias y en su caso llegar incluso a presentar mi dimisión. Creo que esta es, en definitiva, una conducta exigible a todo cargo público en un régimen democrático cuando concurren determinadas circunstancias.

### III. El futuro de la Unión Europea

#### 7. *¿De qué modo desearía que se desarrollara la Unión Europea en el futuro?*

La Unión Europea ha experimentado una transformación sin precedentes en los últimos años. Hemos pasado de la CECA de los años 50 a la moneda única y al Tratado de Amsterdam.

Pero los retos que nos esperan en el futuro son aún más formidables si cabe: Europa debe profundizar en esas políticas comunes para cimentar el progreso de integración sobre bases muy sólidas. Hace falta que el mercado interior funcione eficazmente en particular en sectores como los transportes y la energía. Hace falta que la moneda única se consolide. Ello nos permitirá aumentar nuestro desarrollo económico y crear más empleo. Hace falta acercar las instituciones comunitarias a los ciudadanos, dotar de contenido a la ciudadanía europea, avanzar hacia esa "unión cada vez más estrecha entre los pueblos de Europa".

Tenemos además que conseguir que Europa juegue el papel que verdaderamente le corresponde en la escena internacional a través de una política exterior y de seguridad común que esté a la altura del extraordinario peso económico de nuestro continente. Tenemos que defender mejor nuestros intereses en las negociaciones económicas internacionales.

Tenemos también que establecer ese Espacio de Libertad, de Seguridad y de Justicia que se consagra en el Tratado de Amsterdam para dar respuesta a las inquietudes de nuestros ciudadanos. Tenemos que conseguir realizar con éxito la ampliación y la reforma de las instituciones.

A pesar de las dificultades, yo soy optimista en la capacidad de Europa para alcanzar estos objetivos si permanecemos fieles al método comunitario, en un clima de confianza y de cooperación entre las Instituciones, y de transparencia ante los ciudadanos.

#### 8. *¿Qué enseñanzas extraería de la reciente crisis registrada en la Comisión para la futura gestión de la misma?*

Para mí, la crisis de la Comisión representa básicamente tres cosas: **primero**, que hay que poner en marcha una labor de reforma interna para mejorar la gestión de las políticas comunitarias; **segundo**, que es preciso restablecer la confianza entre las Instituciones para que el Parlamento Europeo y la Comisión puedan continuar impulsando la integración europea; **tercero**, que se ha producido una mutación en el equilibrio institucional que reclama un ejercicio de responsabilidad por parte de todos para garantizar el futuro.

9. *¿Cómo piensa usted contribuir a convencer a los ciudadanos de los beneficios que ofrece la Unión Europea? ¿Cómo piensa usted garantizar que la legislación en materia de transportes refleja las preocupaciones de una "Europa de los Pueblos". ¿Qué medidas adoptaría usted con objeto de aumentar la transparencia en las relaciones entre la Comisión y la Unión?*

Recuperar una mayor adhesión de los ciudadanos al proyecto europeo es probablemente la asignatura pendiente que tenemos en estos momentos aunque varía según los países. Sin su apoyo, será imposible que el proyecto europeo fructifique. Apoyaré toda iniciativa del Colegio de Comisarios tendente a explicar y a dar a conocer mejor a los ciudadanos las ventajas de la integración europea, a través las acciones de información, legislando de manera más clara e inteligible y prosiguiendo los esfuerzos de codificación del derecho comunitario.

En lo que se refiere a los transportes, éstos no solamente forman parte de la vida cotidiana de los ciudadanos, sino que constituyen un sector económico clave de la Comunidad, por su contribución al funcionamiento del mercado interior y a la vida económica y social.

Para el futuro de la Unión, es básico que la política común de transportes sea puesta al servicio de los intereses de los ciudadanos europeos. La legislación comunitaria en vigor se ha ido adaptando a las necesidades de los ciudadanos que reclaman un transporte eficaz, accesible, seguro y respetuoso del medio ambiente. Podría citar como ejemplo las reglas comunes relativas a un sistema de compensación en caso de "overbooking", o el reglamento sobre la responsabilidad de los transportistas aéreos en caso de accidente, o incluso las directivas relativas al permiso de conducir que armonizan las condiciones de expedición del mismo según un modelo comunitario.

Pero debemos desplegar todavía mayores esfuerzos. El fuerte incremento de la demanda de transporte de estos últimos años, ha provocado problemas de congestión y de saturación del tráfico. La política común de transportes debe responder aun más a las expectativas de los ciudadanos.

Pero tan importante como instituir nuevas reglas, es para mí asegurar que dichas reglas comunitarias se apliquen y funcionen eficazmente. Los servicios de la Comisión deberían estar cada día mejor equipados para responder al número creciente de quejas y de peticiones de intervención de los ciudadanos y de las empresas europeas que denuncian medidas o prácticas contrarias al derecho comunitario.

En materia de transparencia, el Tratado de Amsterdam contiene disposiciones tendentes a promover y a reforzar la transparencia de las instituciones que habría que desarrollar rápidamente. Pero para mí, la transparencia debe ser ante todo una actitud de apertura, de accesibilidad y de disponibilidad que es exigible a todas las instituciones para servir mejor a los ciudadanos.

10. *¿Qué medidas adoptaría con objeto de garantizar la eficiencia de la utilización y el control de los fondos de la Unión?*

Pocas áreas exigen de un responsable político mayor vigilancia que la gestión de los fondos públicos procedentes de los contribuyentes europeos. El ciudadano europeo tiene una legítima preocupación respecto al control eficaz de los fondos de la Unión. Los recientes acontecimientos muestran la importancia creciente de este tema para las instituciones europeas. Por mi parte estoy dispuesta a extraer todas las consecuencias durante mi mandato.

Me comprometo por ello a asegurar que mis servicios utilicen eficazmente y garanticen también un control riguroso del conjunto de créditos presupuestarios tanto administrativos como operativos que les son asignados anualmente.

En este sentido, me propongo examinar desde el mismo momento de mi entrada en funciones, cuales son las mejores prácticas en vigor en la Comisión, y pienso inspirarme en ellas para asegurar una utilización y un control eficaz de los fondos de la Unión Europea. Mi propósito es conseguir una mejor adecuación entre las asignaciones presupuestarias anuales y las prioridades políticas, a través de la puesta en marcha de procedimientos específicos para:

- La asignación anual de créditos, sobre la base de:
  - 1- Objetivos políticos precisos y permanentemente actualizados;
  - 2- Una evaluación sistemática de las políticas y programas así como de la utilización de créditos del año anterior y
  - 3- la capacidad en términos de recursos humanos de las distintas direcciones y unidades para ejecutar correctamente el presupuesto.
  
- El seguimiento anual de la utilización de créditos, lo que conlleva:
  - 1- establecer al comienzo de cada ejercicio una lista de prioridades de las acciones a financiar
  - 2- asegurar un seguimiento trimestral de la ejecución presupuestaria y revisar las prioridades establecidas en función de la ejecución
  - 3- asignar a cada acción un objetivo concreto para permitir su evaluación posterior y
  - 4- a intervalos regulares, proceder a una auditoría externa de ciertas acciones y del consumo de créditos por cada línea presupuestaria.

Estos procedimientos deben reposar sobre una mayor responsabilización de los gestores, aprovechando mejor los útiles informáticos, para evitar la burocracia y dotarles de mayor transparencia. Deben además ser objeto de un seguimiento continuo al más alto nivel de la Dirección General, que deberá rendir cuentas periódicamente de la utilización de los medios que le han sido asignados.

Estoy dispuesta como es lógico, a contribuir a las reflexiones del Colegio sobre estos temas en el marco de la reforma de la Comisión.

**11. *¿Qué medidas adoptaría con objeto de promover “la integración del principio de igualdad de oportunidades” en todas las políticas de la Unión?***

Pienso que es fundamental integrar este principio en todas las políticas de la Unión.

En lo que se refiere a mis competencias, tengo el propósito de evaluar en otoño los resultados de la fase piloto de integración de este principio (“Gender Mainstreaming”) que ha sido iniciado en la Dirección General de Transportes. Este programa consiste en examinar las iniciativas del programa de trabajo de la Comisión desde la perspectiva de su impacto sobre hombres y mujeres, lo que permitirá proceder a los ajustes necesarios desde el punto de vista de igualdad de oportunidades.

Si los resultados son positivos, propondré que este procedimiento se extienda a todas las iniciativas que someteré al Colegio de Comisarios

**IV. Responsabilidad democrática frente al Parlamento Europeo**

**12. *¿De qué modo concibe la naturaleza de su responsabilidad frente al Parlamento Europeo?***

La Comisión europea responde política y colegialmente ante el Parlamento Europeo en virtud del tratado. Además, todos los miembros de la Comisión debemos rendir cuentas y someternos al control político del Parlamento Europeo, estando a la plena disposición de la Cámara compareciendo ante las comisiones parlamentarias cuantas veces sea preciso, suministrando cuantas informaciones sean necesarias para que el Parlamento Europeo pueda ejercer su control y en definitiva respondiendo democráticamente ante este.

**13. *¿Cómo definiría la naturaleza de su responsabilidad individual en lo que concierne a la gestión de su(s) futura(s) Dirección(es) General(es), así como a la aplicación por su parte de las decisiones colectivas de la Comisión?***

En lo que a mí se refiere como Vicepresidenta encargada de las relaciones con el Parlamento Europeo, he asumido la responsabilidad de asegurar la coordinación general de las relaciones con el Parlamento Europeo, preparando y anticipando los debates importantes incluyendo el seguimiento de los procedimientos de codecisión, así como la ejecución del programa de trabajo de la Comisión. En lo que se refiere a mis responsabilidades específicas en los ámbitos de transportes y de Energía, asumo como es lógico, la responsabilidad de la dirección política en dichas materias así como el establecimiento de las líneas maestras de dichas políticas.

Corresponde a los Directores Generales, por su parte, el gestionar correctamente los servicios para poner en práctica las orientaciones políticas que han sido previamente establecidas.

Por último, como miembro del Colegio de Comisarios, me siento solidaria respecto de todas las decisiones adoptadas colegialmente por la Comisión.

**14. *¿Qué alcance tiene, en su opinión, su deber de facilitar información y documentos concretos (incluidos los de índole confidencial) al Parlamento Europeo siempre que este lo requiera? ¿Estaría usted de acuerdo en no comunicar a la prensa las decisiones de la***

*Comisión antes de haber informado a la sección pertinente competente del Parlamento Europeo?*

En mi opinión, la Comisión está obligada a facilitar al Parlamento Europeo cuantas informaciones y documentos sean necesarios para permitirle ejercer sus funciones de control. En lo que se refiere a los documentos confidenciales, soy partidaria de ratificar lo más rápidamente posible el proyecto de Acuerdo Interinstitucional sobre la transmisión de documentos confidenciales que garantiza por una parte el derecho a la información del Parlamento Europeo, y por otra el respeto de la confidencialidad y de los derechos fundamentales de las personas.

La Comisión está dispuesta a informar rápidamente al Parlamento Europeo a través de su Presidente, de mí misma o del Comisario responsable de sus decisiones más importantes. Para mí, es imprescindible que de acuerdo con el Parlamento, se habilite un marco adecuado en el momento más oportuno posible. De lo contrario, sería incompatible con el deber de transparencia ante la opinión pública el retener informaciones a la prensa.

*15. La entrada en vigor del Tratado de Amsterdam significa que, en el ámbito de la política de transportes, se aplicará la codecisión y el Parlamento gozará de un poder de decisión mucho más importante. ¿Cómo prevé usted cooperar con el Parlamento en el desarrollo de la legislación?*

La entrada en vigor del Tratado de Amsterdam tendrá como consecuencia que la toma de las decisiones por codecisión sea prácticamente la regla general en la Unión Europea.

Como Vicepresidenta responsable de las relaciones con el Parlamento Europeo, tengo la firme voluntad de desempeñar un papel activo y constructivo para permitir al Parlamento y al Consejo ejercer plenamente sus funciones como colegisladores de cara a facilitar el desarrollo fluido del proceso legislativo, respetando plenamente el equilibrio de poderes previsto en el Tratado.

Esta convicción es coherente con el compromiso asumido por la Comisión en el marco de la declaración común firmada por las tres instituciones el 4 de mayo de 1999 para favorecer los contactos entre las instituciones, y ejercer su derecho de iniciativa de manera constructiva, facilitando una aproximación de posiciones por parte del Consejo y del Parlamento Europeo de conformidad con el Tratado.

En lo que se refiere a los transportes, es mi propósito que los miembros de Parlamento Europeo estén rápida y puntualmente informados sobre el contenido técnico de las propuestas legislativas y sobre todo el desarrollo del procedimiento, y que la Comisión participe activamente en los trabajos de la comisión de transportes con el propósito de tener en cuenta las posiciones del Parlamento y mejorar así las propuestas legislativas.

## V.1. GENERAL

*Pregunta nº16: ¿Cuáles son, en el campo de la política de transportes de la Unión Europea, los cinco grandes objetivos que usted desea alcanzar en el curso de los próximos cinco años?*

Yo concibo la política común de transportes como una política comunitaria global e integrada. Es difícil aislar 5 prioridades determinadas dado que, para alcanzar esos objetivos, la Comunidad tiene que aplicar una estrategia de conjunto adoptando las medidas necesarias para aprovechar las sinergias que se crean entre los diferentes aspectos de esta política comunitaria.

Sin embargo, he podido establecer cinco grandes objetivos para orientar mi actuación a lo largo de mi mandato:

- 1) un mejor funcionamiento del mercado interior de los transportes al servicio de la eficacia del sistema, siguiendo una estrategia de integración de los mercados nacionales; con miras a este objetivo, cabe citar los progresos importantes que hay que conseguir en el sector ferroviario;
- 2) la inversión en infraestructuras tanto pública como privada (mediante la asociación en partenariado de los sectores), incluidos los sistemas inteligentes de gestión del tráfico; aquí hay que mencionar dos iniciativas fundamentales: por una parte, el proceso de revisión de las orientaciones para el desarrollo de las Redes Transeuropeas de Transportes (RTE) y, por otra, el Programa Galileo de navegación por satélite;
- 3) una mejora de la integración de los transportes entre el conjunto de las regiones de la Unión y entre los diferentes modos de transporte; una de las prioridades más destacadas de la nueva Comisión será la lucha contra el aumento de los retrasos en el transporte aéreo;
- 4) la disminución de los efectos negativos del transporte en la sociedad, especialmente en lo que se refiere a la seguridad y al medio ambiente; la elaboración en las diversas instituciones de una estrategia para una mayor integración de la dimensión medioambiental en la política común de transportes permitirá aportar a las actuaciones destinadas a asegurar una movilidad sostenible una mayor eficacia así como una mejor visibilidad;
- 5) una mayor eficacia de la Unión a nivel internacional para defender sus intereses en las relaciones bilaterales y multilaterales; en este sentido nos preocupan especialmente dos asuntos de envergadura: la ampliación y la Ronda del milenio en la OMC.

Estas prioridades se irán precisando en el curso de las próximas semanas y, naturalmente, no dejaré de presentar, en su momento, el resultado de mis reflexiones a la Comisión de Asuntos Regionales, Transportes y Turismo.

Por otra parte, esta reflexión llevará al establecimiento de un balance global de la Política Común de Transportes (PCT) con miras a un replanteamiento de los ejes estratégicos de actuación establecidos



en el Libro Blanco sobre el curso futuro de la PCT, de 1992<sup>1</sup>.

**Pregunta nº17: *¿En que ámbitos de la política europea de transportes no se ha materializado todavía el mercado interior y qué acciones emprendería para lograr su plena realización?***

El mercado interior de transportes constituye el pilar de la política común de transportes. En efecto, para que los sistemas europeos de transportes puedan desarrollar plenamente su capacidad, para favorecer la competitividad de las empresas europeas y maximizar el crecimiento, el empleo y el desarrollo sostenible, se requiere un mercado europeo de los transportes abierto e integrado que funcione correctamente.

Hoy en día el mercado interior se ha logrado ampliamente en los transportes terrestres, así como en los transportes aéreo y marítimo. Queda sin embargo mucho por hacer en el transporte ferroviario. Para rematar la construcción del mercado interior y asegurar su buen funcionamiento, pienso concentrarme en los 6 aspectos siguientes:

1. La apertura de mercados. Mis dos prioridades serán, por una parte, el sector ferroviario, donde me dedicaré a conseguir la liberalización progresiva, comenzando por el transporte de mercancías, acompañada de todas las medidas necesarias para que los derechos de acceso sean eficaces, y, por otra, el sector portuario donde deben tomarse medidas de liberalización que garanticen de manera objetiva, transparente y no discriminatoria el libre acceso al mercado de los servicios portuarios en los principales puertos de tráfico internacional.
2. El desarrollo de la red transeuropea de transportes. Mi objetivo dentro de este apartado es contribuir activamente a la creación de esta red de aquí al año 2010 integrando las infraestructuras de transporte terrestre, marítimo y aéreo, comprendidos los sistemas de gestión del tráfico, y los de fijación de la posición y navegación.
3. Una mejor integración de las diferentes cadenas de transporte y de logística mediante la aplicación de la telemática y las tecnologías de la información. El establecimiento de un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo permitirá resolver el problema de la saturación del espacio aéreo, problema que limita los efectos beneficiosos de la competencia que se ejerce el sector desde su liberalización.
4. El fomento de la intermodalidad. Mi objetivo es crear un marco que garantice una integración óptima de los diversos modos de transporte, de manera que puedan ofrecerse servicios de puerta a puerta continuos, respondiendo así a la demanda, y, por tanto, hacer posible una utilización eficaz y rentable del sistema, favoreciendo, a la vez, la competencia entre los operadores.
5. Una de mis principales prioridades será la tarificación de las infraestructuras, que constituye una etapa hacia la creación de un marco común de tarificación de infraestructuras destinado a eliminar las divergencias que falsean la competencia entre los distintos modos de transporte y dentro de cada uno de ellos, teniendo en cuenta la situación específica de los distintos países de la Unión Europea.
6. La disminución del déficit de transposición de la legislación sobre transportes. Si éste se debe

<sup>1</sup> El curso futuro de la política común de transportes. Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible. COM (92) 494

esencialmente a que se trata de una legislación reciente, estableceré los contactos necesarios con mis colegas de los Estados miembros para reducirlo. En caso de que estos contactos resulten insuficientes, no dudaré en proponer a la Comisión que incoe procedimientos de infracción, imponiendo sanciones si es necesario.

**Pregunta nº18: *La seguridad ha constituido un grave problema en todos los modos de transporte. ¿Qué iniciativas especiales emprenderá la Comisión para llegar a un planteamiento coordinado en ese sector y cómo se reflejarán en el presupuesto?***

La mejora de la seguridad de los distintos modos de transporte será uno de los objetivos cruciales de mi mandato. La cifra de 42.000 personas muertas en la carretera cada año en la Unión Europea, aunque suponga una mejora respecto al pasado, sigue siendo para mí totalmente inaceptable. De la misma manera, cada navío hundido en las costas de la Unión y cada accidente aéreo o ferroviario son sucesos inaceptables para el ciudadano, las autoridades públicas y, a menudo también, para el medio ambiente, tanto en el plano humano como económico.

Las actividades de la Comisión en la materia son numerosas y yo tengo intención de continuar desarrollándolas.

En cuanto a la seguridad en carretera, pienso centrarme en situar esta cuestión a un nivel superior de la agenda política. Así, presentaré próximamente una Comunicación acerca de las medidas prioritarias sobre seguridad en carretera, entre las cuales figurarán campañas de información y una sensibilización mayor de los compradores de vehículos, así como la introducción de un criterio de coste/eficacia para seleccionar y evaluar nuestras actuaciones en este campo. Por otra parte, pediré a mis servicios que fomenten el intercambio de información y de buenas prácticas entre los Estados miembros, por ejemplo, mediante la creación de un sistema de información. En el curso de los próximos meses se llevarán a cabo varias acciones concretas, especialmente en lo que se refiere a la formación de los conductores, la telemática y la seguridad en los túneles.

En el sector de los ferrocarriles, quiero estudiar la manera de armonizar hasta donde sea necesario las prácticas y reglamentaciones sobre seguridad manteniendo un nivel de seguridad lo más elevado posible.

Para el transporte marítimo, quiero favorecer el intercambio de información y de buenas prácticas y, en el marco de un planteamiento proactivo y global de la calidad, asegurar la correcta aplicación de las normas existentes.

En cuanto al transporte aéreo, voy a trabajar para asegurar la creación rápida de una autoridad responsable de la seguridad aérea a escala europea y para la aprobación de normas comunes en los diversos ámbitos de la aeronáutica civil. La Comunidad deberá también apoyar a nivel mundial un fortalecimiento de las competencias de la OACI en materia de seguridad aérea.

Evidentemente, sé que las actividades de carácter modal mencionadas anteriormente, aunque son todas necesarias, no constituyen todavía un planteamiento realmente multimodal. Soy consciente de las sinergias importantes que se derivarían de un planteamiento semejante y a partir del año próximo presentaré un informe sobre la seguridad de los diferentes modos de transporte. Este enfoque comparativo, que podría ir apoyado por actividades de investigación dentro del 5º Programa Marco, permitirá preparar un planteamiento de conjunto con miras a una mayor coherencia.

Por su parte, el presupuesto ha experimentado un crecimiento constante desde hace varios años, gracias al apoyo continuo del Parlamento Europeo. Este crecimiento es evidentemente positivo mientras esté en relación con los recursos humanos de que dispone la Comisión para hacer posible su ejecución en buenas condiciones. He pedido ya a la Dirección General de Transportes que desarrolle los mecanismos de coordinación presupuestaria existentes para reforzar la integración multimodal de las acciones sobre seguridad.

**Pregunta nº19:** *¿Qué ocurre cuando las empresas de transporte tienen su sede fuera de la UE pero trabajan en el mercado comunitario? ¿Cómo supervisará la Comisión el respeto por esas empresas de las normas de la UE?*

Es cierto que la participación y el control de las empresas de transporte no comunitarias en el mercado interior se rige por un conjunto de normas dispares y demasiado complejas.

Los transportistas establecidos fuera de la Comunidad sólo disponen en general de un acceso limitado a las operaciones de transporte efectuadas dentro del mercado único, con arreglo a acuerdos suscritos entre la Comunidad y el país no comunitario correspondiente. Hay excepciones a esta norma. Como saben, la Comisión se ha opuesto a los acuerdos de aviación denominados de "cielos abiertos" celebrado entre algunos Estados miembros y los Estados Unidos, y ha entablado acciones jurídicas contra ellos. Otra excepción se da en el sector marítimo donde la política tradicional es garantizar la libertad de acceso a la carga y los mercados internacionales de transportes.

En lo que respecta a la participación de las empresas de transporte establecidas fuera de la Unión en las operaciones entre la Unión y países terceros, ésta se rige, a falta de acuerdo entre la Comunidad y el país en cuestión, por las normas y convenios internacionales y/o por acuerdos bilaterales entre los Estados miembros y el país tercero donde esté establecida la empresa en cuestión.

Tan importante como las normas mismas es el control de las reglas y normas, donde conviene distinguir entre las correspondientes a la vertiente técnica y de seguridad y las del campo reglamentario. En el primer caso, los equipos de inspección nacionales aseguran el control sobre las carreteras (inspecciones móviles) y los puertos (control del Estado del puerto). En caso de infracción, el vehículo o el navío puede ser inmovilizado. En cuanto al campo reglamentario, los medios de control son de la incumbencia del país de origen del transportista.

En realidad, para un mayor control de las operaciones de estos transportistas, se requiere la celebración de acuerdos entre la Comunidad y esos países. Por consiguiente, pienso reforzar la vertiente exterior de la política común de transportes, que, en mi opinión, queda demasiado limitada. Al mismo tiempo, estudiaré cualquier propuesta adecuada que tenga por objeto garantizar la seguridad de los transportes con países terceros, así como una movilidad sostenible en los transportes internacionales.

## **V.2. INFRAESTRUCTURAS / RTE**

**Pregunta nº20:** *El artículo 21 de la Decisión 1692/96/CE prevé un proceso continuo de actualización de las orientaciones de las RTE cada cinco años, por lo cual es inminente una revisión. El Parlamento ha rechazado el planteamiento de la Comisión, que consiste en presentar de entrada un Libro Blanco y a continuación prever la revisión, manifestando en este caso que el artículo 21 es muy claro y que si el proceso de desarrollo de las RTE debe actualizarse*

*ciertamente, ello no debe hacerse mediante nuevos Libros Blancos. ¿Cuáles son, según usted, las prioridades en lo que se refiere al desarrollo futuro de las RTE en el sector de los transportes y como ve la evolución de ese proceso?*

Obviamente mi intención es que la Comisión se ajuste a las obligaciones que se derivan del artículo 21 de la Decisión 1692/96/CE sobre la revisión de las orientaciones de las redes transeuropeas (RTE). He tomado buena nota de la postura del Parlamento en este asunto y me ocuparé de que se responda lo antes posible a sus expectativas. Lamento que no se haya podido respetar el plazo de julio de 1999 para la presentación de un informe o una propuesta, debido a la dimisión de la Comisión el 15 de marzo último y a la complejidad del tema.

Visto el interés que esta cuestión tiene para la construcción de una Europa competitiva y cohesionada, nos interesa a todos preparar bien la revisión de las orientaciones para integrar plenamente al Parlamento en estos trabajos, teniendo un buen conocimiento de los puntos de vista de las distintas partes implicadas y de los usuarios finales de las redes de transporte.

Aunque estoy de acuerdo en centrar el debate en las orientaciones de las RTE y en no alargar el procedimiento legislativo, lo cual interesa a todo el mundo, quisiera proponer que esta preparación se haga a partir de un informe preciso que yo presentaría lo antes posible. Este informe se basará en un análisis de conjunto que trace nuevas orientaciones y proporcione criterios metodológicos para aportar enmiendas a las orientaciones de las RTE. El informe permitirá centrar adecuadamente la discusión y tener en cuenta, durante el procedimiento oficial, los intereses legítimos de los diferentes medios económicos, los operadores de transporte, los Estados miembros, las autoridades regionales y, naturalmente, el Parlamento Europeo. Por tanto, el Parlamento Europeo debería estar en condiciones de iniciar el estudio de las propuestas oficiales durante el año 2000.

En cuanto a las prioridades para la actualización de las orientaciones sobre las RTE, es importante comprender las razones del dominio creciente del transporte por carretera y examinar su impacto en lo que se refiere a la necesidad de nuevas infraestructuras, especialmente en cuanto a los enlaces físicos que faltan actualmente y los obstáculos que no permiten una utilización óptima de la red. Teniendo esto en cuenta, pienso que debe ser primordial la búsqueda de complementariedad entre los modos de transporte para permitir una mejor utilización de los más sostenibles. Se trata de estudiar el potencial que ofrecen los enlaces ferroviarios de transporte de mercancías y de transporte combinado, así como los enlaces marítimos, y ver las posibilidades de aumentar el nivel de interoperabilidad, por ejemplo, en lo que hace a las terminales intermodales y los aeropuertos secundarios. Todo ello debe ir acompañado de una mejor incorporación de los condicionantes medioambientales y una mayor atención a los aspectos de calidad y servicio del transporte, a los que contribuyen de manera destacada los sistemas de transporte inteligentes.

En lo que se refiere a la evolución de este proceso de desarrollo de las RTE, está claro que los Estados miembros son responsables de la financiación, construcción y puesta en funcionamiento de las redes. No obstante, el papel que corresponde desempeñar a la Comisión es capital. No sólo porque puede contribuir a la financiación de las redes y porque tiene que asegurar una coordinación estrecha con los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión, así como con las instituciones europeas relacionadas con las inversiones en infraestructuras - como el Banco Europeo de Inversiones - sino también porque debe trabajar intensamente con los Estados miembros para velar por que los programas nacionales para la creación de las RTE hagan suyas las prioridades definidas en las orientaciones comunitarias.

Además, la realización y puesta en funcionamiento de las RTE exigirá actuaciones complementarias por parte de la Comisión, por ejemplo, para desarrollar la interoperabilidad en todos los modos de

transporte o para coordinar el despliegue de los sistemas inteligentes de transporte.

*Pregunta nº21. Uno de los últimos informes de la anterior Comisión de Transportes y Turismo, aprobado por el Parlamento, trataba del Libro Blanco de la Comisión titulado "Tarifas justas por el uso de infraestructuras: estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE". El Parlamento se felicitaba del Libro Blanco de la Comisión considerando que iba "en el sentido de mantener y desarrollar una movilidad respetuosa con el medio ambiente que tenga en cuenta los costes efectivos en virtud del principio de que el usuario paga" y, asimismo, invitaba a la Comisión a "estudiar la posibilidad de adjuntar a la imputación de costes marginales un sistema de tarifas escalonadas que integraría las tasas sobre emisiones, sobre la energía y sobre el CO<sub>2</sub>". ¿Cuáles son sus ideas sobre la tarificación de la infraestructura y que progresos desearía conseguir en este terreno en el curso de los próximos cinco años?*

Al igual que Sus Señorías, constato que la tarificación de los transportes actualmente no está coordinada ni entre los distintos modos de transporte ni entre los Estados miembros. Las señales económicas que tal tarificación heterogénea envía perturban a menudo el funcionamiento del mercado interior de los transportes así como la elección de modo o de itinerario, creando otras tantas distorsiones que aumentan el coste económico, social y ambiental de los transportes en Europa.

Suscribo, por tanto, este objetivo de la política de transportes que consiste en una reforma gradual de la tarificación de las infraestructuras, que, en su día, deberá reflejar mejor los costes de la utilización de los transportes, aportar más eficacia en el mercado de los transportes y hacer posible la integración de las preocupaciones ambientales, teniendo en cuenta la situación específica de los distintos Estados miembros.

Esta política de tarificación no puede tener por objetivo sustituir el marco regulador existente, sino más bien completarlo. En gran medida, los instrumentos necesarios para su realización existen ya; me refiero, por ejemplo, a los peajes y derechos de uso existentes. El objetivo no es utilizar estos instrumentos para aumentar los ingresos, sino modificar la estructura de estas tarifas de manera que resulten medidas políticas eficaces. Así pues, podría darse el caso de que la política tarifaria propuesta por la Comisión contribuyese a una disminución de los costes de transporte.

La modificación más significativa en materia de tarifas de infraestructuras debe hacerse en el sector de los transportes por carretera donde, antes que nada, es necesaria una mayor diversidad de las tasas. Sin embargo, como su pregunta da a entender, es igualmente necesaria una modificación de las tarifas en otros sectores. Por ejemplo, es indispensable una tarificación eficaz en el sector de la energía, que podría formar parte del "sistema de tarificación a varios niveles" que Sus Señorías mencionan, lo cual constituiría un enfoque multisectorial.

La puesta en práctica de este programa, necesariamente ambicioso, se hace mediante iniciativas políticas, legislativas y de investigación. Como actividades concretas a medio y corto plazo, quisiera citar, entre otras, la terminación de las discusiones en el Consejo sobre las directivas de ferrocarriles y del sector aéreo, el desarrollo de los instrumentos de percepción de tasas de transporte por carretera, la modificación de la tarificación portuaria y la aportación de una asistencia técnica a los municipios que deseen implantar tarifas por el uso de las vías urbanas.

**Pregunta nº 22. *¿Reconoce usted que los "costes sociales marginales" no constituyen un instrumento adecuado para la tarificación de las infraestructuras?***

Como señalaba en mi respuesta a la pregunta anterior, suscribo la política de tarificación que ha propuesto la Comisión. La tarificación según los costes sociales marginales constituye el principio esencial de esta política, pues maximiza la utilización eficaz de la infraestructura y obliga a los usuarios a tener en cuenta todos los costes del transporte, incluidos los medioambientales. La tarificación basada en los costes sociales marginales es un principio fundamental de la economía de mercado, que permite poner en práctica el principio de que él que utiliza paga, es decir el usuario paga el coste real que genera y las tarifas están relacionadas lo más estrechamente posible con ese coste.

Aunque sea fundamental en economía, el principio de la tarificación basada en el coste social marginal es un concepto técnico que no siempre es fácil de determinar. Por tanto, no sólo tendremos que analizar con detalle los métodos para el cálculo de costes y las consecuencias que de ellos se derivan sino también presentar ejemplos específicos o estudios piloto que permitan aumentar la comprensión de esta política. Tengo la firme intención de llevar a cabo esta tarea en estrecha colaboración con el Parlamento Europeo, los Estados miembros y todas la partes interesadas.

**Pregunta nº23. *¿Qué importancia tiene, en su opinión, el Libro Blanco publicado en 1998 sobre la tarificación equitativa del uso de las infraestructuras de transporte? ¿Qué relevancia atribuye a esta cuestión? ¿Tiene el propósito de cumplir el calendario previsto, como pide Parlamento Europeo, o incluso acelerar el proceso? ¿Considera que el automóvil privado debe quedar excluido de los principios de tarificación, como propone el Libro Blanco? ¿Qué haría si constataste que algunos Estados miembros oponen mayor resistencia a aplicar las medidas propuestas?***

El hecho de que al menos en tres preguntas se plantee la cuestión de la tarificación y la imputación de los costes de infraestructura demuestra que se trata de un elemento fundamental de la política común de transportes. Me alegro por ello.

Como se indica en el informe del Parlamento anterior, el calendario es ambicioso, aunque lo considero realista y pienso que puede cumplirse, si contamos con la buena voluntad de todos los interesados. En lo inmediato, pretendo proseguir los debates que tienen lugar actualmente en el Consejo y el Parlamento en relación con el transporte ferroviario y el transporte aéreo. A fin de preparar el terreno para hacer progresar el asunto de la tarificación, pretendo intensificar el intercambio de opiniones con todos los interesados.

Por lo que respecta al automóvil privado, conviene recordar que, de momento, la política común de transportes se ocupa principalmente de los vehículos industriales, y yo estoy determinada a continuar desarrollando ese marco reglamentario. Ahora bien, es indudable que el automóvil privado genera una parte considerable de los costes sociales del sector del transporte por carretera, sobre todo en relación con la congestión del tráfico y los accidentes. Por lo tanto, sería injusto e ineficiente excluirlo de la aplicación de los principios de la tarificación equitativa y eficaz. Sin embargo, cabe preguntarse si compete a la Comisión implantar un marco jurídico obligatorio a nivel comunitario para fenómenos de naturaleza local o regional, como la congestión del tráfico. Opino más bien que incumbe asimismo a los Estados miembros aplicar la política de tarificación propuesta, a fin de extenderla a la totalidad de la red y de los modos de transporte. El principio fundamental seguiría siendo que, cuando se generen costes importantes, el tráfico que los ocasione soporte el correspondiente precio.

Si algunos Estados miembros se muestran renuentes a adoptar las medidas propuestas, espero que el Parlamento contribuya a una mayor sensibilización de todos los involucrados, pues consideramos que tales medidas pueden suponer ventajas importantes. La Comisión y el Parlamento han de colaborar en una estrategia común para convencer al Consejo de que tome las decisiones necesarias, en particular, porque éste considera que algunas de las cuestiones que se están debatiendo hacen referencia a la fiscalidad y, en consecuencia, precisan decisión unánime.

**Pregunta nº 24:** *Los créditos de la Unión Europea deben contribuir a la conservación y modernización de las infraestructuras ferroviarias existentes y a prevenir la degradación del sector ferroviario. Para ello, harían falta directrices concretas para su distribución. Sería muy útil disponer de objetivos análogos a los previstos en la línea presupuestaria correspondiente a las RTE -es decir, al menos un 55% para el transporte ferroviario y combinado, y un 25% como máximo para el transporte por carretera. ¿Considera que la Comisión debe prever tales objetivos para los créditos destinados a Europa Central y Oriental?*

La política de financiaciones de la Unión Europea, desarrollada mediante el presupuesto de las RTE, constituye sin duda un factor importante en relación con la movilidad sostenible. Así, las inversiones en proyectos de infraestructuras han favorecido de transporte ferroviario, y continuarán haciéndolo para contribuir a su revitalización, en paralelo con las reestructuraciones en curso. Las redes de transporte multimodales precisan un sector ferroviario competitivo.

Las decisiones en materia de financiación comunitaria en Europa Central y Oriental han seguido estos principios en la medida lo posible. Debemos esforzarnos en contribuir al mantenimiento de una situación favorable en cuanto a la distribución entre los diferentes modos de transporte. Estos países precisan recursos para mantener, rehabilitar y desarrollar sus redes ferroviarias. Sin embargo, también necesitan incrementar la seguridad vial, fuertemente deteriorada durante los últimos años en la red de carreteras. Esta última, que actualmente experimenta un fuerte crecimiento del tráfico, se encuentra en un estado físico mucho más preocupante que la red ferroviaria.

Estos elementos justifican un análisis más profundo de las prioridades en relación con la adjudicación de los créditos comunitarios destinados a Europa Central y Oriental. Por otra parte, tal análisis ha avanzado bastante desde 1996 gracias al proyecto TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*) dirigido por la Comisión. En función de sus resultados finales, que podrán variar mucho según los países, no excluyo que, en determinados casos, el destino de los créditos pueda ser más favorable a las infraestructuras de carretera que a las infraestructuras ferroviarias.

**Pregunta nº 25:** *¿Qué ideas y propuestas se han formulado para fomentar el desarrollo de la cooperación de los servicios públicos en la Unión Europea y para armonizar por arriba las condiciones de trabajo?*

La Comunidad necesita a corto plazo un mejor transporte público que pueda constituir una alternativa atrayente al automóvil privado. Ello resulta esencial para luchar contra la contaminación y la congestión del tráfico, especialmente en las ciudades, y para brindar una movilidad que sea sinónimo de inserción social a los numerosos ciudadanos que no disponen de vehículo privado.

Estoy convencida de que los poderes públicos tienen un papel esencial que desempeñar. Deben garantizar la prestación de servicios, ya sea de ferrocarril, metro, tranvía o autobús que, siendo de



interés general, no son atendidos por las empresas privadas por motivos de rentabilidad comercial. Evidentemente, tanto el nivel como la calidad de los servicios públicos necesarios deben ser establecidos por las autoridades competentes, locales o regionales, de los Estados miembros.

Sin embargo, la Comunidad puede y debe actuar para mejorar el modo en que los poderes públicos gestionan la contratación de estos servicios. La aplicación de principios extraídos de la práctica comunitaria, como la competencia y la transparencia, permitirá a las autoridades obtener una mayor rentabilidad, proporcionará a las empresas explotadoras de estos servicios públicos un trato más equitativo y una adecuada retribución, y a los ciudadanos más información sobre decisiones políticas importantes que afectan a su bienestar.

Tengo la intención de presentar próximamente a la Comisión una propuesta que renovará la normativa sobre servicios públicos de transporte terrestre, en sustitución de la actual, que data de hace treinta años. Su finalidad principal será sustituir las obligaciones de servicio público que se imponen a los operadores de transporte por contratos de servicios públicos negociados. Estos contratos serán equilibrados, transparentes y de duración limitada. Tengo asimismo la intención de introducir elementos de competencia en la adjudicación de tales contratos, por ejemplo, en los servicios de autobuses, aunque todavía hay que profundizar en este aspecto. No se trata de perseguir un objetivo puramente ideológico, sino de asegurar el mejor servicio posible en relación con los fondos públicos que se destinan a su prestación.

Por lo que respecta a la armonización de las condiciones de trabajo, se trata sobre todo de una cuestión de política social. Sin embargo, quiero destacar que apoyo decididamente la propuesta de la Comisión de introducir una normativa en materia de jornada laboral en el sector de transporte, el cual está excluido de la directiva general sobre tiempo de trabajo.

### **V.3. TRANSPORTES POR CARRETERA**

**Pregunta nº26:** *En el sector de transporte de mercancías por carretera, la competencia es encarnizada y las infracciones, frecuentes. ¿Piensa la Comisaria designada que el nuevo tacógrafo y la futura normativa en materia de tiempo de conducción y jornada laboral bastarán para poner fin a esas infracciones? ¿En qué medida participará activamente la Comisión en la supervisión de la aplicación de la legislación vigente?*

Soy consciente de que gran número de pequeñas empresas de transporte de mercancías por carretera operan en un mercado liberalizado casi en su totalidad, con limitados márgenes de beneficio. Tal situación estructural crea la sensación de que el sector del transporte de mercancías por carretera se caracteriza por una encarnizada competencia. A este respecto, debo señalar que la liberalización completa del cabotaje en julio de 1998 no ha provocado, como profetizaban las habituales Casandras del sector, quiebras en masa y destrucción de puestos de trabajo. No obstante, hay que hacer lo posible para garantizar que las empresas comunitarias operen en condiciones de competencia equivalentes.

A este respecto, reconozco la importancia de una normativa sobre tiempo de conducción, jornada laboral y períodos de descanso. Es esencial disponer de normas mínimas comunes que eviten el falseamiento de la competencia, tanto entre los diferentes modos de transporte como entre los transportistas de los distintos Estados miembros, y que contribuyan a mejorar la seguridad vial y las condiciones laborales del sector.



Considero que una aplicación eficaz, efectiva y uniforme de estos instrumentos comunitarios es esencial para la realización de los objetivos de la legislación.

Si bien la aplicación de normas comunes, la supervisión del cumplimiento de las mismas y la aplicación de sanciones incumben principalmente a los Estados miembros, pienso que la Comunidad debe intervenir de manera complementaria en dos ámbitos:

- En materia de supervisión, prosiguiendo el desarrollo de un tacógrafo íntegramente electrónico. Se prevé que en el mes de octubre de 1999 se llegará a un acuerdo sobre las especificaciones técnicas del tacógrafo digital, y que la introducción de estos aparatos comenzará a principios de 2002. Estoy persuadida de que esta actuación legislativa contribuirá, por una parte, a una clara mejora en el cumplimiento de las reglas comunes, y por tanto de la seguridad vial y, por otra, a una sustancial reducción del fraude.
- Con respecto al fomento de la cooperación administrativa entre los Estados miembros, impulsando un enfoque coherente en la aplicación de la legislación y su control, mediante el diálogo con las autoridades nacionales, el sector y los interlocutores sociales.

Se está elaborando en estos momentos un informe sobre la eficacia y la uniformidad de los controles que realizan los Estados miembros en relación con el cumplimiento de los períodos de conducción y de descanso. En este contexto, pediré a mis servicios que examinen la conveniencia de reforzar la legislación vigente para aumentar el número mínimo de controles que deben realizar los Estados miembros.

#### **V.4. TRANSPORTES POR FERROCARRIL**

**Pregunta nº27:** *En marzo de 1999, el Parlamento Europeo aprobó un ambicioso paquete de propuestas para revitalizar el transporte ferroviario en la Unión Europea. Todo conduce a pensar que, si no se toman medidas concertadas con carácter urgente, la cuota de mercado del ferrocarril, tanto en el transporte de pasajeros como en el de mercancías, seguirá disminuyendo; sin embargo, parece que se ha producido una situación de bloqueo en el Consejo.*

*¿Qué considera que se debe hacer para renovar el ferrocarril, y que actuaciones prevé realizar personalmente para introducir los cambios necesarios en el sector? ¿En su calidad de Comisaria designada, ¿de qué modo prevé superar los obstáculos que oponen algunos Estados miembros a la política de liberalización, y con qué medios?*

Estoy convencida de que la Comunidad necesita un sector ferroviario dinámico y competitivo. Ello es esencial si queremos evitar depender cada vez más del transporte por carretera, con todas las consecuencias que ello entraña para la contaminación, la congestión del tráfico y los accidentes. Sin cambios importantes, a nivel tanto comunitario como nacional, no será posible redinamizar el sector.

En esencia, la política comunitaria pretende crear un marco que otorgue a las empresas ferroviarias la independencia, el incentivo y los recursos necesarios para desarrollar su actividad como empresas comerciales en un auténtico mercado. Esas empresas deben poder satisfacer a sus clientes, ya sean simples ciudadanos, empresas o autoridades responsables de la prestación de servicios públicos. La aplicación de los principios fundamentales de la política común de transportes al sector de ferrocarril, al igual que a los demás, creará las condiciones para su revitalización. También es una obligación del Tratado, de cuyas disposiciones normales no está eximido el transporte ferroviario.

En la actualidad, las líneas fundamentales de esta política son aceptadas mayoritariamente por las partes interesadas: una liberalización progresiva, empezando por el transporte de mercancías, acompañada de todas las medidas necesarias para hacer eficaces los derechos de acceso. Se contribuye también así a mejorar el transporte público, satisfaciendo en mayor medida las necesidades de los ciudadanos e impulsando la interoperabilidad, lo que a su vez favorece la creación de servicios internacionales competitivos y sin solución de continuidad.

En los próximos meses presentaré a la Comisión el paquete de propuestas solicitado por el Parlamento, que deberá acompañar a esta liberalización progresiva. Las propuestas presentadas por la Comisión el año pasado hacían referencia a la tarificación de la infraestructura y a la adjudicación de capacidad. Los trabajos están muy avanzados en lo que respecta a los servicios públicos, las ayudas estatales y la integración de los sistemas ferroviarios nacionales convencionales.

Una vez realizadas estas actuaciones, convendrá emprender una reflexión común sobre la próxima etapa de la política ferroviaria. Otros aspectos merecen también consideración, por ejemplo, la aplicación de las distintas disposiciones del Tratado en materia de competencia, la homologación de las normas de seguridad y otras formas de reglamentación en relación con el acceso a la red, los aspectos medioambientales -por ejemplo, el ruido provocado por los vagones de mercancías- y los estrangulamientos de la red transeuropea de transporte, así como las formas de apoyo a las iniciativas de mejora de la calidad de los servicios.

Soy consciente de la inquietud que experimenta el Parlamento, inquietud perfectamente justificada, en relación con la situación de bloqueo en que se encuentran las propuestas de la Comisión. Personalmente me esforzaré en persuadir al pequeño número de Estados miembros contrarios al paquete de medidas de que nuestras propuestas contribuirán a regenerar el transporte ferroviario y, en consecuencia, a garantizar el empleo de una nueva generación de trabajadores del sector. Es estimulante comprobar que la gran mayoría de los Estados miembros y las partes interesadas, en particular el sector ferroviario europeo, es favorable a estas propuestas. Me esforzaré en encontrar una solución que disipe las preocupaciones de los Estados miembros reticentes, sin perder de vista la necesidad de aplicar medidas enérgicas y audaces para revitalizar el transporte ferroviario.

**Pregunta nº28:** *¿Cómo entiende la Comisaria designada la protección de las zonas sensibles en la Unión Europea? ¿Qué medidas adoptará para desarrollar el transporte combinado? ¿Opina la que el método suizo de financiación de las infraestructuras ferroviarias debería ser adoptado por la Unión Europea?*

En realidad se trata de tres preguntas sobre temas diferentes, cuya dimensión común, sin embargo, es la preocupación por contribuir a la protección del medio ambiente contra los daños causados por el transporte, en particular en las zonas sensibles, mediante un desarrollo sostenido del transporte combinado y ferroviario. Así pues, las preguntas se sitúan en el contexto más general de la movilidad sostenible. La actuación política que busca realizar dicha movilidad sostenible puede adoptar una relevancia muy particular en las zonas sensibles.

¿En qué consiste tal actuación? Evidentemente, comprende un abanico de medidas. Entre ellas citaré un incremento de la eficiencia económica del transporte terrestre mediante una mejor organización del mismo y de las correspondientes operaciones logísticas, un fortalecimiento de las normas, en particular, las normas medioambientales y de seguridad aplicables a los vehículos, una mayor apertura de los mercados, sobre todo en el transporte ferroviario, así como una más adecuada planificación

y mejora de las infraestructuras terrestres, en particular para el transporte ferroviario, para el transporte por vías navegables y combinado.

Estoy convencida de que la profundización de los instrumentos legislativos y de fomento existentes, junto con los que propone la Comisión, optimizarán la organización del sector del transporte, producirán una transferencia más significativa del transporte de mercancías desde la carretera al ferrocarril y a la navegación interior y costera, y reducirán los efectos nocivos sobre el medio ambiente. En este contexto, la revitalización del ferrocarril ocupa un lugar preponderante. En efecto, y deseo insistir en ello, un mejor rendimiento del transporte ferroviario es esencial para el éxito del transporte combinado.

Sin embargo, soy consciente de que hace falta una reflexión más pormenorizada en relación con los instrumentos de fomento. Así, convendría estudiar todas las posibilidades que existen para favorecer en mayor medida la innovación y las mejores prácticas en el transporte terrestre. En efecto, no hay ninguna razón intrínseca por la que una política de fomento de la movilidad sostenible deba aplicarse exclusivamente al transporte combinado, o tratar a éste de manera preferencial con respecto a los modos y sistemas de transporte, que también pueden contribuir significativamente a un sistema de transporte más sostenible.

En este contexto, merece especial atención la financiación de las infraestructuras terrestres, y concretamente, las ferroviarias. Los tres grandes túneles ferroviarios transalpinos y transpirenaicos -- situados en zonas sensibles a las que hace referencia la pregunta-- figuran en la lista de 14 proyectos de las redes transeuropeas y han gozado del apoyo financiero comunitario. En cuanto al método suizo de financiación de las infraestructuras ferroviarias, consistente en la creación de fondos específicos que se nutren de los peajes y tasas aplicados al transporte por carretera, constituye una estrategia interesante. Aunque el destino de estos ingresos no ha sido objeto de una legislación comunitaria específica hasta ahora, los intentos suizos de revitalizar el ferrocarril e impulsar sistemas de tarificación más vinculados a los costes subyacentes son dignos de elogio. La Comisión apoya la adopción de medidas de este tipo por parte de los Estados miembros, y la legislación comunitaria la sostiene. Será interesante comprobar en el futuro si es posible elaborar una normativa comunitaria en esta línea.

Puedo confirmar a sus Señorías que proseguiré con determinación los esfuerzos realizados en este ámbito, con el fin de introducir, en colaboración con las otras instituciones y los Estados miembros, un sistema de financiación adecuado para la realización de los grandes proyectos de infraestructura terrestre en la Unión.

En conclusión, la movilidad sostenible en todo el territorio comunitario, incluidas las zonas sensibles, constituye el objetivo central de la política de transportes que dirigiré. Esta política debe incluir los elementos adecuados para la protección de las zonas sensibles, si bien tales elementos deberán formar parte integrante de una estrategia coherente que evite efectos perturbadores en el mercado del transporte.

**Pregunta nº29:** *A pesar de la puesta en marcha, durante el mandato del Comisario Kinnock, de las llamadas "superpistas" (freeways) ferroviarias, el crecimiento del transporte transeuropeo de mercancías sigue viéndose dificultado por varios factores.*

*¿Cómo propondría la Comisaria designada resolver los siguientes problemas? :*

- permanente falta de interoperabilidad del material;*
- dificultad de aplicar tarifas comunes;*

*- falta de flexibilidad institucional de las autoridades nacionales que explotan servicios transfronterizos.*

Por lo que respecta al sector ferroviario, coincido en gran parte con la posición del Parlamento anterior. La liberalización del sector es el único medio de obtener un transporte ferroviario eficaz y competitivo, indispensable para la movilidad sostenible en Europa. En consecuencia, no sorprenderá a sus Señorías mi intención de dedicar grandes esfuerzos a la revitalización del ferrocarril.

Los problemas de interoperabilidad afectan a gran número de actividades ferroviarias. Estos problemas afectan, además de al material rodante y las vías, a los sistemas de tecnologías de la información y los procedimientos operativos. Próximamente presentaré una comunicación, y una propuesta de directiva, que abordarán los problemas de la integración de los sistemas nacionales ferroviarios convencionales.

Por lo que respecta a los sistemas de tasas y cánones, el anterior Parlamento aprobó un dictamen sobre las propuestas del "paquete de infraestructuras". Dichas propuestas establecen un marco que incluye los cánones por uso de infraestructuras ferroviarias. Como saben Sus Señorías, la armonización que se pretende no hace referencia al nivel nominal de dichos cánones, sino solamente a las reglas que deberán utilizarse para su fijación. En particular, la propuesta pretende evitar que el tráfico que sea capaz de sufragar los costes adicionales que genera no se vea privado del uso de la infraestructura. Este aspecto reviste gran importancia en el transporte internacional. La conclusión de la negociación de estas propuestas constituye una de mis prioridades.

El transporte ferroviario debe adquirir un carácter más comercial. Esta necesidad ha de reflejarse en todo el sector. Debería ser posible para las empresas ferroviarias prestar servicios de transporte de mercancías allí donde existan oportunidades comerciales. Estas empresas no deben verse excluidas de un mercado por disposiciones restrictivas o reglas discriminatorias. Esto es lo que debe significar el mercado interior para el transporte ferroviario de mercancías.

## **V.5. TRANSPORTE AÉREO – CONTROL AÉREO**

***Pregunta nº30: La Unión Europea intenta implantar un sistema europeo uniforme de control del tráfico aéreo. ¿Qué iniciativas adoptará la Comisaria para uniformar el control del tráfico y contribuir a la seguridad aérea?***

La gestión del tráfico aéreo viene constituyendo una fuente de preocupación desde hace más de cuarenta años, cuando empezó a desarrollarse la aviación civil. Es necesario establecer reglas muy precisas para la utilización del espacio aéreo, que contrariamente a la impresión que puede dar, no es ilimitado.

Desgraciadamente, por razones históricas, ese espacio aéreo, que por definición no tiene fronteras, ha sido reglamentado dentro de fronteras nacionales. Esta circunstancia está en el origen de gran parte de los problemas actuales. No quiero subestimar los esfuerzos e iniciativas realizados hasta ahora, en particular en el marco de Eurocontrol, pero es claro que no han resultado suficientes.

Tampoco querría dar a entender que existe una solución milagrosa para un problema que presenta dificultades objetivas, por una parte, porque precisa conciliar intereses militares y civiles, y por otra, porque ya no es posible considerar las cuestiones del tráfico aéreo con independencia de los aspectos

de la capacidad aeroportuaria y la intermodalidad. No olvidemos tampoco que el control aéreo funciona con hombres y mujeres que prestan servicios muy estimables en el marco actual y que deben participar en la definición del marco nuevo.

Sin embargo, creo estar en situación de garantizar el Parlamento que la Comunidad puede introducir una mayor eficacia en el funcionamiento del actual sistema:

- En primer lugar, las instituciones políticas comunitarias pueden dar orientaciones a una organización que ha venido sustrayéndose demasiado al control político. Para ello es necesario que la Comunidad se convierta en miembro de pleno derecho de Eurocontrol; actualmente se celebran negociaciones en esta perspectiva.
- Es necesario que los Estados miembros acepten gestionar solidariamente del espacio aéreo, como han aceptado hacerlo ya con el espacio económico y monetario de la Comunidad. Esto significa una transferencia efectiva de soberanía a Eurocontrol.
- Las responsabilidades en relación con los problemas actuales son difusas y se distribuyen entre los diferentes actores del transporte aéreo. Debe ser posible crear un sistema que permita evaluar la puntualidad para que, de esta manera, podamos saber la parte de responsabilidad de cada uno, de manera más transparente.

Tengo la intención de proponer a la Comisión antes de fin de año una comunicación sobre estos temas. Confío en que, contrariamente a lo que ha venido sucediendo en el pasado, los Ministros de transportes no retrocederán ante un debate en el Consejo que ellos mismos han deseado. La determinación de la Comisión en este asunto no debe dejar lugar a ninguna duda tras el discurso pronunciado por Romano Prodi ante sus Señorías el 29 de julio.

Si Eurocontrol posee la capacidad técnica para abordar estos problemas, es la Comunidad quien dispone de la capacidad política para orientar estos trabajos, porque es en ella donde radica la representación popular y la capacidad de decisión política.

**Pregunta n° 31:** *¿Cree la Comisaria designada que habría que conferir a la Comunidad una competencia clara y exclusiva a la hora de aprobar alianzas entre compañías aéreas, negociar acuerdos de apertura del espacio aéreo y representar a la Unión, en nombre de todos los Estados miembros, en las organizaciones aéreas internacionales? ¿Qué medidas se propone tomar para alcanzar este objetivo?*

Todos sabemos que la política en materia de transporte aéreo adolece de un déficit en el ámbito exterior. Con todo, el acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, el Acuerdo con Suiza o los Acuerdos en curso de negociación con los países de Europa central y oriental demuestran que, cuando existe voluntad política, es posible superar estas deficiencias.

No quisiera abordar esta pregunta desde el punto de vista de las competencias de la Comunidad, sino desde la perspectiva del interés comunitario y de sus empresas. Nuestras compañías aéreas padecen la situación actual: son compañías europeas en el mercado comunitario pero siguen siendo compañías nacionales en el mercado mundial. Y es que todas las compañías aéreas americanas pueden volar libremente en los Estados miembros que han suscrito acuerdos de "cielos abiertos" y, de este modo, acceder al territorio comunitario, mientras que solamente las compañías aéreas de la "nacionalidad" de estos Estados miembros pueden cubrir rutas trasatlánticas a partir de su centro nacional de operaciones. Como saben, la Comisión se opone a estos acuerdos, y ha emprendido acciones legales en relación a los mismos.

Por mi parte, me propongo tomar cuantas iniciativas sean necesarias para contribuir a diseñar una nueva organización de las relaciones internacionales, pero para ello debo contar con el respaldo de todos los Estados miembros. Por eso, espero poder plantear esta cuestión en el Consejo de Transportes previsto para el 6 de octubre. Frecuentemente, nuestra crítica a los Estados Unidos es que dividen a los europeos, pero somos los europeos los que nos dejamos dividir rechazando un auténtico mandato de negociación que daría a Europa un verdadero medio para realizar sus ambiciones.

Otra oportunidad que, ciertamente, hay que aprovechar es la de la Ronda del Milenio en el seno de la Organización Mundial del Comercio, ya que obligará a cada uno de sus miembros a plantearse la cuestión de la adaptación del marco actual, que se ha visto superado por la evolución de los acontecimientos en el ámbito del transporte aéreo.

La ausencia de una dimensión exterior en la política de transporte aéreo está complicando el examen de las alianzas trasatlánticas. Es obvio que los acuerdos bilaterales otorgan, por parte europea, una posición dominante en determinadas rutas a los miembros de estas alianzas. Una de las críticas vertidas a la Comisión en este campo ha sido su indecisión. Su responsabilidad se vería puesta en tela de juicio si no pudiera consolidar rápidamente esta estrategia de alianzas, que obedece a imperativos de competitividad y eficacia. Pero la facultad jurídica de intervención de la Comisión también tiene sus limitaciones hasta tanto el Consejo no le otorgue competencias ejecutivas sobre las normas que regulan la competencia en el área de las alianzas internacionales. Ahora bien, son las empresas las que están padeciendo esta situación.

El conflicto que ha surgido con EE.UU. sobre el ruido de las aeronaves ha sido, indudablemente, consecuencia de esta falta de diálogo entre las partes afectadas. Por ello, me congratulo de que la crisis suscitada por la adopción del reglamento comunitario sobre la insonorización de aeronaves haya desembocado en estos momentos en un proceso de cooperación en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La Comunidad desarrollará su capacidad internacional si es capaz de consolidar su presencia internacional, sobre todo mediante una estrategia de cooperación. Para que la Comunidad sea reconocida, ha de ser conocida. Así por ejemplo, desearía que el sector aéreo europeo fuera más activo en el marco del Diálogo Empresarial Trasatlántico, por lo que espero que el Parlamento pueda propiciar un diálogo en este ámbito con el Congreso de los Estados Unidos, en paralelo al que yo misma me propongo entablar.

**Pregunta nº32:** *En vista de la saturación creciente en los aeropuertos y el espacio aéreo comunitarios, los habituales retrasos de numerosos vuelos, el cada vez más frecuente exceso de reserva y la persistencia de precios elevados para los vuelos entre semana, ¿puede la Comisaria designada comprometerse a lograr que sean los pasajeros los principales beneficiarios de la liberalización del transporte aéreo, entrada en vigor hace más de dos años? ¿Cree que el carburante utilizado por las aeronaves debería dejar de estar exento de tributación en los vuelos intracomunitarios?*

No me cabe duda alguna de que las preocupaciones expresadas por el Parlamento son plenamente legítimas. La liberalización ha contribuido, por una parte, a democratizar el transporte aéreo, incrementando la oferta y rebajando las tarifas aéreas, pero por otra ha puesto en evidencia la necesidad de reglamentación para contener los efectos perversos de la competencia. Esta necesidad de reglamentación se da tanto en el área del medio ambiente como en el ámbito de la protección de

los pasajeros.

En materia de protección de los pasajeros, existen ya una serie de medidas tanto para evitar o sancionar la denegación de embarque (*overbooking*) como para indemnizar a las víctimas de siniestros aéreos, y más en general, para asegurar la transparencia del mercado, sobre todo en materia tarifaria.

Dicho esto, cualquiera de nosotros ha experimentado problemas con la calidad del servicio o retrasos sin posibilidad de indemnización. Por este motivo, respaldaré la idea de iniciar un debate sobre una estrategia global para la protección de los pasajeros. Efectivamente, debemos dotarnos de normas más ambiciosas en materia de denegación de embarque (en estos momentos se encuentra sobre la mesa del Consejo una propuesta al efecto), información de los pasajeros y cláusulas contractuales. Por lo tanto, esta estrategia global deberá ser concertada con el conjunto de los interlocutores sociales y podría fructificar en una futura Comunicación de la Comisión.

Permítanme subrayar aquí que la competencia, que entraña numerosas ventajas para los pasajeros, también conlleva la necesidad de vigilar el mercado, lo cual implica dotarse de instrumentos de los que no disponemos en estos momentos. Por ejemplo, no existen hoy por hoy estadísticas sobre la actividad de los transportistas aéreos. Tenemos que dotarnos de un auténtico observatorio del sector que nos proporcione la información necesaria con la que podamos vigilar de forma colectiva el funcionamiento del mercado.

Por lo que se refiere a la tributación del queroseno, y como hasta el momento no hay nadie que haya sido capaz de dar una respuesta satisfactoria a este problema, yo, modestamente, prefiero no responder de forma definitiva a la cuestión. Aun reconociendo la pertinencia del problema que se pretende resolver a través de la tributación – esto es, la contaminación y el ruido generados por las aeronaves –, me pregunto si no podríamos encontrar otras alternativas a la fiscalidad del queroseno que crearan menos falseamientos y que fueran más aceptables a nivel internacional, como por ejemplo la modulación de las tasas y, sobre todo, de las tasas durante el vuelo. Si es cierto que, en comparación con los demás modos de transporte, el transporte aéreo disfruta de una situación excepcional desde el punto de vista fiscal, no lo es menos que los demás modos de transporte se benefician de cuantiosas ayudas públicas para la financiación de sus infraestructuras. El principio de la internalización de los costes medioambientales debe aplicarse a todos los modos de transporte. En todo caso, se trata de un problema que me propongo abordar en una Comunicación que desearía poder presentar a finales de año sobre el transporte aéreo y el medio ambiente.

## V.6. MEDIO AMBIENTE

**Pregunta nº33:** *Existen numerosos vínculos entre las políticas de transporte y de medio ambiente. Conviene por eso encontrar soluciones comunes a problemas como la saturación y la contaminación. ¿Qué mecanismos prevé para alcanzar este resultado? ¿Constituye un vínculo estrecho con la DG XI uno de estos mecanismos?*

Qué duda cabe de que existen numerosos vínculos entre las políticas de transporte y de medio ambiente. En realidad, toda la Política Común de Transportes contribuye a integrar mejor la dimensión medioambiental, puesto que el establecimiento de sistemas de transporte eficaces e integrados permite limitar y, en determinados casos, reducir el impacto sobre el medio ambiente de las operaciones de transporte.

Pienso, en efecto, que la racionalización de los sistemas de transporte ofrece un importante margen



de maniobra, aunque queda mucho por hacer para llegar a la utilización óptima del sistema de transporte. Por eso, mi intención es alcanzar, en el curso de mi mandato, progresos en diferentes ámbitos, sobre todo en los de la tarificación de las infraestructuras de transporte, la revitalización de los servicios ferroviarios, la promoción de modos de transporte más limpios que la carretera – como las vías navegables interiores y marítimas –, el fomento del transporte intermodal y del transporte combinado y el desarrollo de la "red de los ciudadanos". Mantendré la presión sobre el Consejo para que éste se pronuncie sobre las propuestas ya presentadas y, en particular, las mencionadas en la Comunicación sobre el transporte y el CO<sub>2</sub>. Todas estas soluciones, bien conocidas por el Parlamento Europeo, han contado en repetidas ocasiones con su respaldo.

Como saben Sus Señorías, la política medioambiental de la Unión Europea está en pleno proceso de consolidación, y el Consejo Europeo ha instado a los distintos Consejos a poner a punto estrategias específicas para integrar mejor la dimensión medioambiental en las políticas sectoriales. De este modo, el Consejo de Transportes está desarrollando en la actualidad una estrategia global acompañada de un calendario de medidas y de un conjunto de indicadores a fin de presentarla al Consejo Europeo de Helsinki. A mi juicio, es importante que la Comisión y el Parlamento participen plenamente en la definición de esta estrategia, por lo que me propongo contribuir a ello activamente en el Consejo de Transportes previsto para el 6 de octubre.

En este sentido, mi intención es seguir reforzando la colaboración técnica entre los servicios de la Comisión, que ya es intensa y se desarrolla en una serie de áreas como la lucha contra el cambio climático, el control de las emisiones contaminantes, la investigación, la creación de sistemas de información basados en indicadores medioambientales o la puesta a punto de métodos comunes para evaluar las repercusiones de las redes transeuropeas de transporte en el medio ambiente.

Naturalmente, la coordinación al nivel político se fundará en las buenas relaciones de trabajo en el seno del colegio, entre la Comisaria responsable del medio ambiente y yo misma. Debo añadir que, al componerse mi cartera de las políticas de transporte – incluidas las redes transeuropeas – y de energía, la coordinación en el interior de la Comisión se verá reforzada en beneficio de la política de medio ambiente.

**Pregunta nº 34:** *¿Qué acogida daría Vd. a propuestas como la de fijar objetivos comunitarios para la repartición modal en un año determinado, o una serie de objetivos en materia de reducción del CO<sub>2</sub> en el conjunto del sector del transporte y en cada uno de los modos de transporte?*

No creo que sea conveniente fijarse objetivos europeos para una repartición modal específica u objetivos en materia de reducción anual del CO<sub>2</sub> en el sector del transporte. Creo más bien que la única política válida es fijarse, apoyándose en previsiones cuantitativas, objetivos cualitativos cuya realización correspondería a la aplicación de medidas legislativas, reglamentarias y económicas.

Efectivamente, no parece deseable ni eficaz limitar de forma arbitraria la libertad de elección de los ciudadanos y de las empresas. Antes bien, es preciso recurrir a una gama de medidas cuidadosamente dosificadas, aprovechando las sinergias que se creen entre ellas. En este sentido, permítanme subrayar que la libertad de elección debe estar guiada por el buen funcionamiento del mecanismo de precios, con la internalización de los costes externos. Por eso, la implantación gradual de la tarificación de costes propugnada por la Comisión y la aprobación de la euroviñeta van en este mismo sentido.



Como ya he tenido ocasión de mencionar más arriba, en estos momentos está en curso de realización un programa de acción para el fomento del transporte intermodal, que viene a añadirse a un plan de acción para el fomento del transporte combinado. La "red de los ciudadanos" constituye también un marco de referencia fundamental para la lucha contra la contaminación del transporte en el medio urbano. Por último, la puesta a punto de sistemas de transporte más limpios y más eficaces es objeto de distintas acciones de investigación en el marco del 5º Programa Marco. Todas estas soluciones, bien conocidas por el Parlamento Europeo, han contado en repetidas ocasiones con su respaldo.

Tengo la seguridad de que este abanico de medidas contribuirá a reducir significativamente las emisiones de CO<sub>2</sub>.

En el caso de que las medidas adoptadas en el sector del transporte tuvieran que ser reforzadas para reducir aún más las repercusiones negativas de éste en el medio ambiente, habrá que prever un enfoque de mayor alcance, involucrando al conjunto de la sociedad. En este sentido, instaré a mis servicios a poner a punto una perspectiva a más largo plazo en un Libro Blanco sobre la Política Común de Transportes como marco para la movilidad sostenible más allá del año 2010.

**Pregunta nº 35:** *A resultas de la dimisión en bloque de la Comisión en marzo pasado, la Comisión no hizo públicos varios documentos esperados desde hacía tiempo – en particular, una Comunicación sobre la aviación y el medio ambiente. ¿Tiene previsto publicar dicha Comunicación en un futuro próximo?*

Mi respuesta es clara: para finales de año someteré a la Comisión una comunicación. Las preocupaciones medioambientales son reales y el desarrollo del transporte aéreo depende de las respuestas que se le den. He podido constatar que las compañías aéreas también perciben plenamente este problema.

Por otro lado, lamento tener que decir que los miembros de la OACI no han estado a la altura de las responsabilidades de esta organización y que la Comunidad por su parte sólo ha recibido respuestas parciales. La única medida que se ha tomado para congelar la utilización de las aeronaves más ruidosas ante la pasividad de la OACI, ha sido cuestionada por los Estados Unidos.

Por tanto, la Comunicación de que se trata no podrá dar respuesta a todos los interrogantes, pero debe poder servir para identificar todos los problemas que se plantean y las iniciativas relativas sobre todo al desarrollo de instrumentos económicos, la cobertura que puede dar la dimensión comunitaria a las iniciativas locales y sobre todo la búsqueda con todas las partes interesadas, incluido el Parlamento, de un acuerdo voluntario entre industriales (compañías aéreas, constructores y aeropuertos).

De este modo, la Comunicación pondrá en marcha un debate de fondo, básicamente en el interior de las instituciones comunitarias, y constituirá la base de las contribuciones de la Comunidad a los trabajos de la OACI, con el fin de hacer de esta organización el centro de referencia para las medidas a adoptar a escala regional. Tal y como lo solicitó la Comunidad el año pasado, la Asamblea de esta organización prevista para el año 2001 debería poner el acento en las cuestiones medioambientales.

## **V.7. EMPLEO / CREACIÓN DE EMPLEO**

**Pregunta nº 36:** *El empleo – la creación de empleo, la seguridad y las condiciones de empleo y de trabajo – constituye una de las grandes prioridades comunes de la Unión Europea. ¿Qué papel desempeña la política de transportes en este sentido y de qué modo se propone potenciar este papel?*

El empleo figura entre los objetivos prioritarios de la Unión Europea y, por mi parte, velaré por que el empleo sea uno de los hilos conductores de la Política Común de Transportes. Ello es importante no solamente desde el punto de vista del considerable número de personas empleadas en el sector, sino también porque un mercado eficaz del transporte favorece la productividad y la capacidad de innovación de la economía, lo cual se traduce acto seguido en la creación de puestos de trabajo.

El fomento del empleo en la Política Común de Transportes se articula en torno a dos ejes: el nivel de empleo y las condiciones de empleo.

La política de transportes y el programa de redes transeuropeas deben propiciar un crecimiento sostenible que cree empleo para el conjunto de la economía. Un crecimiento generador de puestos de trabajo requiere un sistema de transporte competitivo para Europa, y las preguntas que me han sido dirigidas por esta comisión ilustran los avances que es preciso seguir realizando para eliminar las disfunciones, la más obvia de las cuales es el problema de la saturación.

Las inversiones en infraestructuras de transporte (redes transeuropeas) y la introducción de nuevos servicios y de nuevas tecnologías tendrán un impacto positivo en términos de creación de empleo en el propio sector del transporte. Al mismo tiempo, la búsqueda de una mayor eficacia en el sistema de transporte conducirá indudablemente a distintas reestructuraciones. Estoy convencida de que en el momento en que una reestructuración produzca sus efectos, mejorará la calidad del servicio y crecerá la demanda de transporte y, con ella, el nivel de empleo. En todo caso, la conservación de los actuales puestos de trabajo no debería poner en tela de juicio la generación de empleos futuros. Solicitaré a mis servicios que evalúen las consecuencias para el empleo de toda propuesta legislativa o decisión política.

Por lo que se refiere a las condiciones de trabajo, será mi responsabilidad garantizar la aplicación de la reglamentación social en toda la Comunidad y en todos los modos de transporte, así como que puedan establecerse programas de formación para los sectores en profunda mutación. El próximo año, presentaré a la Comisión una comunicación sobre la formación marítima y el fomento del empleo de la gente de mar. Hasta entonces, confío en que hayan podido ser adoptadas las propuestas presentadas en la actualidad en torno al cumplimiento del horario laboral en el transporte por carretera.

## **B. COMISIÓN DE ASUNTOS INSTITUCIONALES**

### **PREGUNTAS ESPECÍFICAS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL**

1. *¿Cómo, en el marco del programa legislativo anual y de la revisión del código de conducta, piensa usted mejorar la información al PE y por qué canales? ¿Qué reformas administrativas le parecen a usted necesarias en el seno de la Comisión?*

Mi principal preocupación es restablecer la confianza entre la Comisión y el Parlamento e instaurar una cooperación estrecha y eficaz entre ambas Instituciones en el marco del proceso legislativo. Con este fin, se constituirá, de conformidad con el párrafo primero del artículo 3 del Reglamento interno de la Comisión, un grupo de trabajo permanente de Miembros de la Comisión encargado de las relaciones interinstitucionales, que tendré el honor de presidir en mi calidad de Vicepresidente responsable de las relaciones con el Parlamento Europeo. Su mandato de actuación incluye garantizar el seguimiento del programa de trabajo de la Comisión, teniendo en cuenta las prioridades de las restantes Instituciones.

El programa de trabajo de la Comisión es el instrumento apropiado para presentar la estrategia global y definir las implicaciones operativas que las prioridades políticas tienen para la actividad de la Comisión.

En la elaboración del programa de trabajo, la Comisión define los temas sobre los que piensa formular propuestas de nuevas iniciativas legislativas o de modificaciones de la legislación existente. Tras la presentación de su programa al Parlamento, la Comisión transmitirá regularmente al Parlamento, en el marco de las instancias de coordinación interinstitucional, información detallada y un calendario muy completo sobre todas las acciones del programa, incluidas las modificaciones de la legislación vigente.

Habrà que mejorar la calidad del diálogo permanente con el Parlamento Europeo y con el Consejo en lo que se refiere a la consideración de sus prioridades políticas. En segundo lugar, será preciso actualizar el programa de trabajo de manera regular, en principio cada seis meses, para poder tener en cuenta la evolución externa y las indicaciones políticas formuladas por el Consejo Europeo, el Parlamento Europeo, la Presidencia del Consejo o, incluso, la Autoridad Presupuestaria.

En cuanto al código de conducta, véase la pregunta 1.7 *infra*.

2. *¿Cómo concibe usted la función política de la Comisión en materia legislativa (función en el procedimiento de codecisión) y en materia de ejecución (aplicación del nuevo sistema de comitología)?*

La Comisión se comprometió, en la Declaración Común firmada el 4 de mayo por las tres instituciones sobre las modalidades prácticas del nuevo procedimiento de codecisión, a favorecer los contactos y ejercer su derecho de iniciativa de manera constructiva, con objeto de facilitar el acercamiento de las posiciones del Consejo y del Parlamento Europeo, dentro del respeto del equilibrio institucional y del papel que le confiere el Tratado, y ya ha adoptado algunas disposiciones internas en ese sentido. Para mí, la Comisión debe por tanto jugar un papel básico por una parte de mediación entre las dos ramas del poder legislativo, facilitando un funcionamiento fluido de la codecisión, y por otra parte debe defender en todo momento el interés general que se concreta en

cada propuesta legislativa, desde la privilegiada posición que le otorga ser la institución que inicia el procedimiento mediante el ejercicio de su derecho de iniciativa, y que interviene permanentemente a lo largo del mismo.

En cuanto a su papel político en materia de ejecución, la reciente Decisión del Consejo sobre comitología (1999/468/CE de 28 de junio de 1999) tiene en cuenta, en gran medida, las aspiraciones del Parlamento, al sustituir la complejidad de los actuales comités, y la confusión de las reglas hasta ahora vigentes, por soluciones más sencillas y transparentes. Asimismo, amplía notablemente la información que ha de transmitirse al Parlamento, dándole a éste un derecho de intervención en el ámbito de la codecisión. En la actualidad, se están discutiendo entre nuestras instituciones, al nivel administrativo, una serie de acuerdos prácticos sobre el curso que ha de darse a esta importante Decisión, con el fin de lograr su aplicación íntegra en las mejores condiciones. Creo que en el futuro será indispensable que la Comisión pueda asegurar de manera eficaz la ejecución de las decisiones comunitarias, naturalmente bajo el control de las dos ramas del poder legislativo. Lo importante ahora es explotar al máximo las posibilidades que ofrece el nuevo sistema de comitología y mejorar la ejecución de los actos comunitarios.

3. *¿De qué manera garantizaría usted que el Parlamento sea informado a tiempo en lo que concierne a las opciones y decisiones de la Comisión ante acontecimientos políticos imprevistos (por ejemplo Kosovo, dioxina)?*

En este tipo de situaciones es primordial informar rápidamente al Parlamento Europeo. La mejor manera de hacerlo es oralmente, para ganar tiempo, bien en pleno mediante una declaración formal, bien ante una comisión competente. De no estar prevista ninguna reunión, soy partidario en todo caso de facilitar rápidamente una información escrita.

4. *¿Debe ser adaptado y ampliado el proyecto de acuerdo interinstitucional sobre la transmisión de documentos confidenciales preparado por el Comisario Oreja, el Sr. De Giovanni y la Sra. Theato?*

La Comisión ha aprobado el acuerdo, tal como se negoció entre la Sra. Theato, el Sr. De Giovanni y el Sr. Oreja. La nueva Comisión va a examinarlo y no veo ninguna razón para no asumirlo. En mi opinión, aborda de manera equilibrada los problemas que se plantean, conciliando por una parte el derecho a la información del Parlamento para permitirle ejercer su control, y por otra el respeto de ciertos principios básicos como los derechos fundamentales. No obstante, estamos a la espera de las reacciones del Parlamento.

5. *¿Cómo va usted a organizar la coordinación de cara a los distintos órganos del Parlamento Europeo (Conferencia de Presidentes, Mesa, comisiones parlamentarias) entre el Sr. Kinnock, el Sr. Barnier y usted, tanto en el plano político como en el plano administrativo?*

En este momento, comprenderán que no puedo responder de una manera definitiva. En mi opinión, de la Conferencia de Presidentes me ocuparé yo misma o, en su caso, el Presidente Prodi. Hasta ahora, la Comisión no participaba en las reuniones de la Mesa del Parlamento; en caso de que fuera invitada, la Comisión decidiría en función del tema tratado. En cuanto a las comisiones parlamentarias, cada Comisario debe asumir sus responsabilidades frente a las comisiones de su mismo ámbito de actividad. La misma regla se aplicará al nivel administrativo. Por mi parte, aseguraré

la coordinación general interna de la Comisión a través del grupo permanente de Comisarios encargado de las relaciones interinstitucionales que tendré el honor de presidir, y estoy dispuesta a comparecer ante la Conferencia de Presidentes de Comisiones parlamentarias.

6. *¿Se compromete usted a no comunicar a la prensa decisiones de principal importancia de la Comisión antes de haber informado a los órganos competentes del Parlamento Europeo y a comparecer ante el Parlamento después de cada reunión de la Comisión?*

Sólo puedo comprometerme a hacer todo lo que esté en mi mano, tanto por lo que respecta a la primera, como a la segunda pregunta. Si el Parlamento me ofrece la posibilidad de informarlo rápidamente de las decisiones de la Comisión, estoy dispuesta a hacerlo. No obstante, hay que contar con el foro adecuado, es preciso que las sesiones tengan lugar en el momento oportuno. Hay que ser conscientes de que se puede retener información a la prensa, pero sólo dentro de unos plazos relativamente breves, ya que tenemos un deber de transparencia ante la opinión pública.

7. *¿Aceptaría usted renegociar el Código de conducta que regula las relaciones PE/Comisión?*

Debe revisarse el Código de Conducta porque hay que adaptarlo al Tratado de Amsterdam. Pienso que podríamos aprovechar esta ocasión para incluso cambiarle de nombre, y en vez de hablar de un código de conducta, podríamos hablar de un Acuerdo sobre las relaciones entre la Comisión y el Parlamento. Denominación que me parece mucho más adecuada y comprensible. La Comisión está actualmente trabajando sobre esta cuestión, que he tenido ocasión de abordar ya con la Presidenta del Parlamento Europeo. Creo que debe hacerse rápidamente para comenzar esta legislatura sobre unas nuevas bases. Si el Parlamento desea introducir modificaciones que vayan más allá de esta adaptación, la Comisión las examinará con todo interés; estoy segura que el Parlamento también considerará las propuestas de modificación de la Comisión. Por mi parte, puedo informarles que he dado ya instrucciones a mis servicios para que procedan rápidamente con el trabajo técnico necesario. Mi propósito es a continuación someter al Parlamento nuestras posiciones.

## **C. COMISIÓN DE INDUSTRIA, COMERCIO EXTERIOR, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA**

### **PREGUNTAS RELATIVAS A LA ENERGÍA**

#### **I. Política energética**

- 1. ¿De qué forma piensa la Comisión conciliar el objetivo de creación de empleo con los objetivos ambientales en el sector de la energía?*

Estimo que la mejor manera de combinar la necesidad de crear empleo y los objetivos de medio ambiente en el sector de la energía pasa por adoptar políticas que abran camino a un desarrollo sostenible. Una política energética sostenible debe generar un sector económicamente eficiente que ofrezca servicios de calidad a la industria y los consumidores.

El mercado interior de la energía verá incrementada su eficiencia productiva y la gama de servicios ofrecidos al público, y este último aspecto puede tener consecuencias muy positivas para el empleo. Más aún, mejorará la competitividad global de nuestras industrias más consumidoras de energía y, por ende, contribuirá a consolidar el empleo europeo.

El desarrollo de las energías renovables ofrece posibilidades directas e indirectas de empleo. Están apareciendo nuevas industrias en el ámbito de la energía eólica, solar y otras de carácter renovable, todo ello combinado con el empleo en el aprovechamiento de la biomasa, por ejemplo.

La eficiencia energética constituye otro ejemplo palmario de instrumento de actuación en el campo de la energía que puede servir simultáneamente para objetivos medioambientales y de empleo. La innovación y la producción de nuevos equipos y procesos que hagan un uso eficiente de la energía permitirá sustituir la compra de energía por trabajo e inversiones de capital europeos. Si aumenta el potencial de conocimientos técnicos europeos en este ámbito puede mejorar nuestra balanza comercial internacional, al disminuir las importaciones de energía y aumentar nuestras exportaciones de bienes y servicios energéticamente eficientes.

- 2. ¿Qué hará la Comisión para que, con ocasión de la próxima Conferencia Intergubernamental se incluya en el Tratado un capítulo dedicado a la energía?*

Esta es una cuestión que deberá ser tratada por el Colegio de Comisarios y que todavía, como es lógico, no he tenido ocasión de plantear. Yo quisiera decirles que comparto personalmente su preocupación en relación a la falta de coherencia de la regulación actual sobre la energía en el tratado.

El Tratado CE sólo contiene un puñado de disposiciones sobre la energía como tal. Al margen de normas específicas relativas a las redes transeuropeas (título XV) y a las opciones de los Estados miembros en materia de energía (apartado 2 del artículo 175), sólo la letra u) del artículo 3 del Tratado CE prevé que la Comunidad puede adoptar "medidas" en el ámbito energético. Sin embargo, no se prevé un procedimiento específico de decisión para tales medidas.

En estas circunstancias, cuando se trata de acciones en el terreno energético que no puedan

referirse al mercado interior (artículo 95) o al medio ambiente (artículo 175), sólo cabe utilizar el artículo 308 (antiguo artículo 235), que es una "disposición comodín" que permite a la Comunidad actuar a falta de fundamento jurídico concreto.

Esta situación adolece de falta de coherencia, en la medida en que obliga a adoptar medidas en el ámbito energético conforme a procedimientos distintos (codecisión en el caso de los artículos 95 y 175, consulta simple en el caso del artículo 308) que entrañan grandes diferencias en cuanto a la participación y el papel del Parlamento Europeo, al proceso decisorio y a las normas de voto en el Consejo, cuando en realidad no hay razón objetiva que justifique un trato diferenciado.

3. *¿Está dispuesta, en el desempeño de sus funciones, a consultar previamente al Parlamento, sin restricciones, sobre todos los aspectos de Euratom, de conformidad con el espíritu del intercambio de notas entre el Parlamento y la Comisión relativo a KEDO? ¿Solicitará el acuerdo del Parlamento para todos los préstamos Euratom, habida cuenta de su incidencia presupuestaria?*

Soy muy consciente de lo delicada que resulta la cuestión del intercambio de información entre la Comisión y el Parlamento Europeo en temas nucleares. Existe la necesidad de una solución transparente en relación con la colaboración entre estas dos instituciones. Conforme al intercambio de notas a que se ha hecho referencia, la Comisión se ha comprometido lealmente a facilitar al Parlamento Europeo información sobre la evolución de las negociaciones sobre acuerdos internacionales que vayan a celebrarse al amparo del apartado 2 del artículo 101 del Tratado Euratom. Se trata de facilitar esta información en un momento temprano, para permitir al Parlamento Europeo dar a conocer su opinión antes de la conclusión del acuerdo. Considero que la Comisión debe respetar el compromiso asumido y tengo intención de extender esta solución a otros aspectos del tratado Euratom, incluidos los préstamos Euratom. Tengo entendido que ya en el pasado la Comisión consultó al Parlamento Europeo en relación con todos los préstamos importantes.

4. *¿Qué opina de la introducción de un impuesto ecológico sobre la energía a escala europea?*

Hoy día no existe en la Comunidad un régimen de ecoimpuestos sobre el uso de energía. No obstante, en el pasado la Comisión se ha mostrado activa en el ámbito de la fiscalidad de la energía con objetivos medioambientales. En la década de los noventa, la Comisión presentó tres propuestas sobre fiscalidad energética, dos de las cuales tenían un objetivo medioambiental explícito; la tercera otorgaba a los Estados miembros un amplio margen de libertad a fin de adaptar el régimen fiscal de la energía para apoyar toda una serie de objetivos de desarrollo sostenible.

Hasta la fecha no se ha adoptado ninguna de estas propuestas, aunque el Parlamento Europeo expresó el pasado mes de abril su apoyo a la propuesta de 1997 sobre reestructuración del marco comunitario de la fiscalidad de los productos energéticos. Uno de los principales obstáculos es la exigencia de unanimidad en el Consejo.

Estimo que hay argumentos a favor del principio general de tender a la integración en los precios de la energía de los costes externos medioambientales y otros costes diversos. En este terreno, tal vez sean precisas ideas nuevas e innovadoras; sin embargo, una definición de la política energética, como la propuesta por la Comisión y aceptada por el Parlamento Europeo y el Consejo, no debe centrarse en un único objetivo, sino en tres: competitividad industrial, seguridad de suministro y mejora medioambiental. Hay que analizar detenidamente si los instrumentos

fiscales pueden cumplir estos tres objetivos en armonía con otros instrumentos de actuación, tanto nacionales como comunitarios.

Más aún, los Ministros de Energía informarán en diciembre el Consejo Europeo de Helsinki sobre la estrategia adoptada para integrar la dimensión medioambiental en la política energética.

5. *¿En qué situación se encuentra la aplicación del plan de acción para las fuentes de energía renovables? ¿Qué intenciones tiene la Comisión para el futuro?*

Casi dos años después de la presentación del Libro Blanco de la Comisión sobre las Fuentes de Energía Renovables (FER), puede decirse que se han hecho considerables progresos en distintas direcciones.

A nivel comunitario, conforme a la Agenda 2000 aprobada por el Consejo a principios de este año, se han dado unos primeros pasos muy prometedores en Política Agraria, ofreciéndose ciertos apoyos al sector de la biomasa a corto y medio plazo, y en Política Regional, brindándose nuevas oportunidades a los proyectos FER que el Fondo va a subvencionar.

Además, en el Quinto Programa Marco comunitario de Investigación, Tecnología y Demostración (1998-2002) se incluyó un programa específico denominado "Energía, medio ambiente y desarrollo sostenible" conforme al cual el fomento de las fuentes de energía limpias, sobre todo las FER, constituye una prioridad apoyada por el Parlamento Europeo.

Asimismo, acaba de prepararse y lanzarse la Campaña de Despegue de las Fuentes de Energía Renovables, mencionada por primera vez en el Libro Blanco.

A escala nacional, muchos Estados miembros están consolidando, aplicando o comenzando a preparar estrategias nacionales sobre desarrollo de las FER, incluidos unos objetivos indicativos de uso inspirados en el 12% mencionado en el Libro Blanco.

La industria se está interesando cada vez más por las tecnologías de las FER, como la energía fotovoltaica, eólica y derivada de la biomasa. La aplicación de la estrategia apuntada en el Libro Blanco ha supuesto un aviso muy nítido para el sector y ha estimulado nuevas inversiones que han generado empleo y oportunidades de exportación.

Con todo, aunque estos ejemplos muestran que las cosas se están moviendo en la buena dirección, hay que seguir trabajando. La Comisión persistirá en el espíritu de aplicación de la estrategia a través de las siguientes iniciativas:

a En respuesta a una petición expresada en un principio por el Parlamento y de la que se ha hecho eco el Consejo partiendo de un documento de trabajo de la Comisión presentado a principios de año, la Comisión tendrá que presentar una propuesta de marco armonizado relativo a la electricidad derivada de las fuentes de energía renovables en el mercado interior de la electricidad. Su objetivo será aumentar el uso de electricidad derivada de tales fuentes conforme a las nuevas condiciones generales de dicho mercado.

b Se profundizará en la Campaña de Despegue: se buscarán acuerdos de asociación con la industria y las autoridades públicas para poner de relieve el compromiso de los principales actores del sector de una manera nítida y paneuropea.

c Por lo que respecta a las otras políticas, el orden del día para el futuro contiene decisiones



importantes. Las directrices sobre las ayudas estatales en el sector de las FER van a revisarse este año, proceso que deberá tener en cuenta el mayor papel que estas fuentes de energía desempeñarán a la vista del cambio climático y las consideraciones de seguridad del suministro.

d Otro tema importante es la fiscalidad de la energía. Continuará debatiéndose la propuesta de la Comisión para armonizar la fiscalidad de los productos energéticos. Será preciso trabajar para conseguir un acuerdo que, entre otras cosas, favoreciera el suministro procedente de las FER.

6. *¿Tomará la Comisión iniciativas para reforzar la investigación en el ámbito de la fusión nuclear? En el desempeño de sus funciones, ¿consultaría previamente al Parlamento para toda decisión sobre el futuro de ITER?*

Querría ante todo llamar la atención sobre la especificidad de la investigación en el ámbito de la fusión nuclear. Es un ámbito que se inscribe en una perspectiva a largo plazo y en el que, por lo tanto, los poderes públicos tienen una responsabilidad de primer orden. Es también el único ámbito en el que la investigación está completamente integrada a escala comunitaria. Es, por último, un ámbito en el que los efectos son de tal envergadura que resulta indispensable una cooperación internacional a escala mundial.

Por esta razón me parece necesario, y me voy a ocupar específicamente de ello, que se refuerce en este campo la utilización coordinada de los instrumentos de la política de investigación-tecnología y de los de las demás políticas comunitarias.

Considero que la Unión Europea debe mantener su compromiso con las investigaciones sobre la fusión nuclear y los trabajos de estudio del ITER, de acuerdo con lo dispuesto en el 5º Programa marco.

Pienso seguir atentamente la evolución de este asunto, en estrecha relación con el comisario responsable del sector, y recomendaré también que se informe regularmente al Parlamento Europeo y que se le consulte previamente sobre cualquier decisión respecto al futuro del ITER.

7. *¿Qué opina del futuro de la energía nuclear en Europa? ¿Cuál sería su posición respecto del posible desmantelamiento de las centrales nucleares existentes en la Unión? ¿Considera que la Comisión debería facilitar instrucciones a los Estados miembros a propósito de la explotación de sus centrales nucleares?*

El futuro de la energía nuclear en la Unión Europea dependerá en gran medida de la competitividad industrial, de su aceptación por la opinión pública y de las decisiones de política nacional.

En el pasado (Programa Indicativo Nuclear 1997), la Comisión analizó las características de la industria nuclear de la Unión Europea y llegó a la conclusión de que esta industria puede contribuir a la realización de los tres objetivos de política energética relativos a la seguridad del suministro, a la competitividad y a la protección medioambiental.

No obstante, la decisión sobre la opción nuclear compete a los Estados miembros. Si se opta por la energía nuclear, deben respetarse rigurosamente las normas de seguridad más estrictas, así como las de no proliferación y de protección de la salud pública. En el marco del Tratado

Euratom, los Estados miembros que hayan optado por la energía nuclear tienen la responsabilidad común de garantizar la seguridad nuclear respecto a todos los ciudadanos.

La explotación y la gestión, así como el cierre de las centrales nucleares que hayan dejado de estar en condiciones de explotación por diversas razones (seguridad de la instalación, obsolescencia, inviabilidad económica de las mejoras necesarias para ajustar el nivel de seguridad) constituyen un proceso normal de evolución del parque nuclear y requieren esencialmente decisiones técnicas que son responsabilidad de las autoridades competentes de cada Estado miembro.

## II. Liberalización del mercado de la energía

8. *Con la entrada en vigor de la Directiva comunitaria sobre la liberalización de la energía eléctrica, las partes de los mercados nacionales sujetas a la competencia son todavía muy heterogéneas y el coste de la energía eléctrica varía sensiblemente en los diferentes países de la Unión, lo que penaliza a los consumidores. ¿Qué hará la Comisión para reequilibrar la situación?*

Soy totalmente partidaria de la liberalización de los mercados de la electricidad y del gas en la Unión Europea.

La Directiva 96/92 relativa a la electricidad impone a todos los Estados miembros la apertura de su mercado en un porcentaje mínimo, idéntico para todos, que aumenta progresivamente: alrededor del 26% desde el 19 de febrero de 1999, aproximadamente el 28-30% en el año 2000 y un 33-35% en 2003.

El carácter heterogéneo de la apertura del mercado se debe sin embargo a que casi todos los Estados miembros han decidido abrir su mercado de la electricidad más allá del mínimo requerido. Países como el Reino Unido, Alemania, Suecia y Finlandia han abierto el 100% de su mercado a la competencia, mientras que otros no han llegado tan lejos pero han sobrepasado sustancialmente el mínimo requerido. Por consiguiente, alrededor del 60% de la demanda total de electricidad en Europa ya está liberalizado, lo cual excede con creces a lo que se había previsto en principio.

No creo que las divergencias en el grado de apertura de los mercados nacionales, cuyo resultado es que los precios de la electricidad son aún variables, hayan penalizado a los consumidores en general. En primer lugar, observamos que la adopción de la Directiva sobre la electricidad ha entrañado un descenso de los precios para los consumidores industriales y domésticos, y en segundo esperamos que los diferentes niveles de precios converjan a medida que se vaya abriendo el mercado.

La posible necesidad de una acción comunitaria adicional para conseguir una mayor convergencia deberá debatirse en los próximos años, especialmente en el marco de las obligaciones de información y revisión contenidas en la Directiva. En efecto, su artículo 26 impone a la Comisión la revisión de la aplicación de la directiva para permitir al Parlamento Europeo y el Consejo adoptar, en caso necesario, medidas complementarias a más tardar en 2006.

No obstante, si prosigue por toda la Comunidad el proceso emprendido por algunos Estados, será superfluo adoptar medidas adicionales. De todos modos, la situación sólo podrá valorarse correctamente dentro de unos años.

9. *Las Directivas relativas al gas y a la electricidad transponen sólo en parte el Derecho primario de los Tratados Europeos por lo que concierne a la libertad de comercio y a la libertad de establecimiento para los ciudadanos de la Unión y así lo indican de manera explícita en el texto. ¿Cuándo piensa la Comisión transponer íntegramente estos derechos de los ciudadanos de la Unión?*

Como he subrayado en la respuesta a la pregunta anterior, la Directiva se inscribe en un proceso evolutivo de apertura del mercado.

Este enfoque se basa en necesidades prácticas, como permitir a las empresas adaptarse técnica, estructural y económicamente al sistema de acceso a la red. En efecto, el nivel de cambio estructural necesario para permitir el desarrollo de una verdadera competencia es considerable.

Este enfoque no tiene nada de extraordinario: es el que se adoptó, por ejemplo, en el ámbito de las telecomunicaciones o de los transportes. Es también el que adoptó la mayor parte de los países que en la actualidad ya han liberalizado totalmente sus sectores de la electricidad o del gas.

Se basa también en el respeto de la subsidiariedad. Es totalmente normal y razonable dejar que los Estados miembros decidan la velocidad y la medida en que desean abrir su mercado nacional, siempre que ello concuerde con el objetivo esencial, que es crear un verdadero mercado único. Creo que, de manera general, las Directivas "electricidad" y "gas" han preservado correctamente este equilibrio, que es plenamente compatible con las exigencias y los objetivos fundamentales de las disposiciones del Tratado relativas al mercado interior y a la competencia.

Esto no significa que vayamos a contentarnos con lo conseguido: debemos realizar desde ahora esfuerzos considerables para que el desarrollo de un verdadero mercado interior sea rápido. También será necesario mantener una política de competencia activa y fuerte, tanto a escala comunitaria como a escala nacional.

10. *La existencia de un mercado europeo de la energía exige que los mercados de los quince Estados miembros estén relacionados por los intercambios. ¿Cómo piensa usted suprimir las barreras comerciales que mantienen algunos Estados miembros o propietarios de redes y liberalizar el acceso de los proveedores y de los compradores a las mismas?*

La Comisión ha planteado la cuestión de los últimos obstáculos al buen funcionamiento de un verdadero mercado único de la electricidad en su segundo informe sobre las necesidades de armonización, presentado al Consejo y al Parlamento Europeo en abril de 1999. Tengo la intención de presentar un informe de armonización sobre el mercado interior del gas este mismo año.

Los principales obstáculos relativos a la consecución de un verdadero mercado interior de la electricidad están relacionados con la ausencia de un sistema coordinado de tarificación transfronteriza y la falta de mecanismos para gestionar eficazmente las saturaciones que puedan producirse en las interconexiones entre diversos Estados miembros. Estos mecanismos son vitales si queremos desarrollar un verdadero mercado interior abierto a la competencia. La Directiva, por sí misma, no conduce a la aparición de estos mecanismos. Pero sin medidas adicionales de este tipo corremos el riesgo de encontrarnos con quince mercados nacionales total o parcialmente liberalizados, pero relativamente aislados.

El 20 de mayo de 1999, el Foro Europeo de los Reguladores Eléctricos, que la Comisión organiza en colaboración con la Presidencia del Consejo dos veces al año en Florencia, acometió un

examen profundo de estas cuestiones. Las conclusiones a las que se llegó en esta reunión se pronuncian en favor de un sistema de tarificación no transaccional, que es el sistema más neutro y uno de los menos restrictivos de los intercambios transfronterizos.

Hay dos alternativas para crear mecanismos capaces de facilitar el comercio. Se puede seguir una vía "clásica", la que se ha seguido por ejemplo en el ámbito de las telecomunicaciones, proponiendo medidas legislativas formales mediante un proyecto de directiva. Otra vía consiste en buscar un consenso entre la Comisión, los Gobiernos, los reguladores nacionales y la industria. Por ahora la Comisión ha optado por la segunda vía, ya que si se consigue llegar a un consenso satisfactorio en este ámbito, se podrán realizar progresos más rápidos y más adaptados a las necesidades reales de los industriales y de los consumidores. Yo apoyo este segundo enfoque siempre y cuando produzca resultados satisfactorios y rápidos.

11. *En los Estados miembros en los que hasta una época reciente subsistían monopolios, se han suprimido los puestos de trabajo no productivos que existían en los mismos y los nuevos proveedores han creado nuevos puestos de trabajo productivos. Un ejemplo de ello es el sector de las telecomunicaciones. ¿Tiene la intención de facilitar al Parlamento Europeo un balance de la organización y de la gestión de estas empresas?*

Una de las consecuencias de la liberalización de los sectores del gas y de la electricidad es que las antiguas empresas monopolísticas van a quedar sometidas a una creciente presión de la competencia, lo cual las llevará a repercutir dicha presión en el empleo. Si bien la entrada en vigor de la Directiva no ha acarreado, por ahora, supresiones masivas de puestos de trabajo, es lícito pensar que pueda convertirse en un factor agravante.

Este aspecto no deja de ser lamentable, desde luego. Pero es inevitable y no puede utilizarse como argumento para poner en entredicho el progreso que constituye la apertura de nuestros mercados a la competencia.

De hecho, los precios de la electricidad en la mayor parte de nuestros socios comerciales, principalmente Estados Unidos, son, por lo general, un 40% más bajos que los europeos. La electricidad es un elemento de competitividad importante, y en ocasiones determinante, en especial para las empresas de alta intensidad energética, como las siderúrgicas y las químicas. Las empresas europeas ya no pueden seguir soportando este hándicap, pues ello entrañaría una pérdida constante de empleos en este sector y en otros. Desde la entrada en vigor de la Directiva, los precios para las grandes empresas han disminuido ya en más de un 30% en algunos Estados miembros, lo cual repercute muy positivamente en la competitividad europea, con consecuencias también positivas en términos de empleo en los sectores más afectados.

En el pasado la Comisión intentó medir el efecto preciso de esta liberalización en el empleo, pero los resultados obtenidos no fueron suficientemente significativos. Si bien pudieron calcularse los empleos perdidos en los antiguos monopolios, no pudieron contabilizarse los empleos creados o salvados en el sector industrial gracias al descenso de precios de la electricidad o del gas.

Como respuesta a este desafío, la Comisión adoptó un planteamiento más cualitativo que cuantitativo. De hecho, la cuestión no consiste en saber cuántos empleos se han suprimido o se han creado, sino en preguntarse cómo contabilizar las personas que están en situación de sobreexceso y cuáles son las medidas que deben tomarse para que encuentren trabajo lo más pronto posible.

Así pues, la Comisión, en estrecha colaboración con los sindicatos y las organizaciones patronales

interesadas, ha emprendido recientemente un estudio para determinar el perfil del personal en situación de sobreexceso y, basándose en la experiencia de los países que ya han procedido a la liberalización, las medidas más adecuadas para favorecer los nuevos empleos. A este respecto, debe prestarse especial atención a las nuevas posibilidades de empleo ofrecidas por los nuevos operadores que intervienen en los mercados de la electricidad y del gas, y especialmente en el sector de las energías renovables, que está creciendo rápidamente y es muy intensivo en mano de obra.

Sólo cuando se conozcan los resultados del estudio en curso, previstos para la próxima primavera, podremos decidir las medidas que deben tomarse y el equilibrio que debe establecerse entre las acciones nacionales y las comunitarias. Entonces, en estrecha colaboración con los representantes de los trabajadores y de los empresarios, podrán extraerse las conclusiones pertinentes y adoptarse medidas eficaces. Proporcionaré al Parlamento Europeo una información completa sobre los resultados.

**12. *¿Cómo piensa la Comisión que se podrá conciliar la promoción de las energías renovables con la liberalización del mercado de la energía eléctrica y las normas europeas en materia de competencia?***

Estoy firmemente convencida de que no existe ninguna incompatibilidad entre el establecimiento del mercado único de la electricidad y la promoción de las energías renovables. Por ahora, la electricidad producida a partir de las fuentes renovables como el viento, la biomasa y la energía solar no puede competir con las formas tradicionales de electricidad como la térmica o la nuclear. Así, por lo menos a medio plazo, deberemos seguir apoyando financieramente los proyectos basados en la electricidad producida a partir de las fuentes renovables hasta que los productores sean capaces de vender su producción obteniendo suficientes beneficios.

La cuestión no reside, pues, en saber si estas ayudas son necesarias, sino en cómo asegurarse de que los mecanismos operan e interactúan adecuándose de la mejor forma posible a los objetivos comunitarios en este ámbito. Si queremos cumplir los compromisos de la Unión Europea en Kyoto y también el objetivo indicativo de duplicar el porcentaje de las energías renovables para alcanzar el 12% en 2010, está claro que resulta crucial desarrollar de forma considerable la electricidad producida a partir de las fuentes renovables.

La cuestión esencial a la que debemos responder en los próximos meses es la de saber si, para alcanzar estos objetivos, es necesario presentar una propuesta de directiva destinada a armonizar los diversos tipos de ayudas a la electricidad producida a partir de las fuentes renovables.

El documento de trabajo sobre la electricidad producida a partir de las fuentes renovables y sobre el mercado interior de la electricidad que la Comisión presentó en abril pone de relieve algunas opciones fundamentales que deberán estudiarse en un futuro próximo, particularmente en lo relativo a la pregunta que nos ocupa. Las consultas sobre este documento aun no han concluido, en especial las que tienen lugar con el Parlamento Europeo.

### **III. Ampliación y relaciones exteriores**

**13. *En el marco de la liberalización del mercado de la energía y en la perspectiva de las futuras***

*adhesiones, habida cuenta de que algunas de las centrales nucleares en los países de la Europa Central y Oriental no respetan las normas de seguridad que garantizan la salud humana y la protección del medio ambiente, ¿qué medidas tiene intención de adoptar la Comisión para la importación a la Unión de energía eléctrica procedente de estas centrales? ¿Qué medidas tomará usted para garantizar la seguridad de los reactores nucleares en los PECO y en la CEI?*

La liberalización del mercado de la electricidad de la Unión Europea tiene profundas consecuencias respecto a la importación de electricidad procedente de los países vecinos. Según las reglas del GATT y de la OMC, la electricidad es una mercancía exenta de derechos de aduana. No obstante, si bien nuestros socios del GATT han tenido siempre en teoría el derecho de vender su electricidad a la Comunidad Europea sin tener que pagar derechos de aduana, los Gobiernos podían limitar las importaciones imponiendo una política de compra a sus empresas nacionales de electricidad.

Sin embargo, con la liberalización la posibilidad de controlar las importaciones desaparece, ya que las empresas de los terceros países pueden vender directamente electricidad a los potenciales clientes europeos.

De todos modos, la competencia y los intercambios deben ser leales. Deben aplicarse unas reglas del juego idénticas, no únicamente en el interior de la Comunidad, sino también para todos los que deseen participar en los mercados únicos de la electricidad y del gas.

Se plantean al respecto varias cuestiones, como la reciprocidad y la protección del medio ambiente. Estos principios constituyen dos elementos subyacentes al mercado único y enmarcan las reglas del juego en el que participan las empresas. A mi entender, no hay ninguna razón para que los productores exteriores a la Unión Europea tengan acceso, en principio, a los potenciales clientes del mercado único si no cumplen las obligaciones que rigen dicho mercado, pues gozarían de una situación privilegiada respecto a los productores europeos que generaría una competencia desleal a los que puede oponerse el principio de reciprocidad.

Sin embargo, reconozco que esta cuestión es muy complicada y que aún no se ha sentado la interpretación correcta de las legislaciones comerciales afectadas, principalmente en lo concerniente a las reglas del GATT.

La seguridad de las instalaciones nucleares de los países candidatos a la adhesión es una preocupación importante de la Comisión, principalmente en el marco del proceso de ampliación. Debe subrayarse con todo que la seguridad de las instalaciones nucleares no forma parte del acervo comunitario derivado del Tratado EURATOM. En el ámbito de la seguridad, el acervo se refiere esencialmente a la radioprotección. Aun así, en el marco del proceso de adhesión, el Consejo dio a la Comisión el mandato de comprobar que las centrales de los PECO cumplen un nivel de seguridad aceptable para la Unión Europea, lo cual no puede conseguirse sin un acuerdo sobre criterios adecuados de comparación. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la responsabilidad principal en cuanto a la seguridad de las instalaciones nucleares y a la gestión correcta de los combustibles utilizados y de los residuos radiactivos sigue recayendo en el operador, bajo el control de las autoridades públicas nacionales.

Personalmente, estoy convencida de que las centrales nucleares que no pueden mejorarse lo suficiente para alcanzar un nivel de seguridad aceptable en la Unión deberán cerrarse lo antes posible, no tanto porque podrían permitir a los PECO, a su entrada en la Unión y en el marco de un mercado liberalizado de la energía, exportar electricidad barata, sino ante todo porque harían

correr un peligro inaceptable a las poblaciones en general. Esta es la línea directriz de la acción comunitaria y todos los países candidatos deberían aceptar esta posición.

14. *¿Cómo piensa incluir la promoción de la eficacia energética en las negociaciones de adhesión con los países candidatos?*

La eficiencia energética es una cuestión importante que debe tratarse en el marco del proceso de ampliación. En muchos de los países candidatos, existe un enorme potencial de ahorro de energía. El fomento de la eficiencia energética figura, pues, entre las actividades previas a la adhesión que constituyen los preparativos de las negociaciones con dichos países, que comenzarán este otoño. Ello se ha llevado a cabo sobre todo haciendo uso de instrumentos propios del proceso de ampliación, como los ejercicios de evaluación y la creación de subcomités para los países candidatos, así como la participación de éstos en los programas comunitarios como SAVE II, SYNERGY, Phare y los Programas marco de I+D tecnológico.

Los ejercicios de evaluación y las reuniones de los subcomités se han centrado en todo el acervo comunitario, incluida la eficiencia energética, y en el grado de cumplimiento de los países candidatos. Se ha examinado la legislación vigente en ellos sobre eficiencia energética. A partir de estas iniciativas, se han formulado juicios y recomendaciones para posibles modificaciones y reformas de las normativas nacionales a fin de garantizar un grado de cumplimiento e incorporación absoluto en el momento de la adhesión. Dichos juicios y recomendaciones figuran en los informes que van a utilizarse en las futuras negociaciones.

Los países candidatos comenzaron ya en 1998 a participar en el programa SAVE II de eficiencia energética, y para fines de 1999 se espera que nueve de los diez países asociados de Europa Central y Oriental, además de Chipre, estén plenamente integrados en el programa. Esta experiencia "práctica" es muy valiosa para el proceso de adhesión y trae consigo la participación en las reuniones de comités y en las convocatorias anuales de propuestas, el uso de diversas redes y la cooperación estrecha con los Estados miembros. Por la misma razón, la eficiencia energética ha sido un elemento importante de los programas SYNERGY, Phare y Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico, en los cuales han participado estos países.

La eficiencia energética es, en mi opinión, un terreno muy importante, y tengo intención de persistir en nuestra cooperación con los países candidatos y examinar de qué forma puede si cabe estrecharse.

15. *¿Cuáles serán sus futuras orientaciones de la política de cooperación con los terceros países en el ámbito de la energía, tanto con los países industrializados como con los PECO (en particular los candidatos a la adhesión) y con los países en desarrollo?*

Si se analizan los acontecimientos más recientes en el ámbito de la energía, tanto en las grandes zonas de producción como en el terreno de las necesidades de los países consumidores, resulta llamativa la importancia de las relaciones exteriores en este sector y, por ende, de la necesidad de que UE desarrolle una política de cooperación coherente y ajustada a una visión a largo plazo. Por otro lado, la Agenda 2000 subraya el papel más importante que se reserva a la energía en las relaciones exteriores. Es esencial recordar que la Unión, que ya depende de las importaciones para un 50% de su abastecimiento, verá aumentar este grado de dependencia hasta el 70% en el año 2020.

Por tanto, es mi opinión que, en materia de cooperación internacional en el ámbito energético,

la Unión debe centrarse en los dos siguientes objetivos:

- en primer lugar, permitir el funcionamiento de los mecanismos de mercado y, en este contexto, favorecer la generalización en los terceros países de un proceso de liberalización, sinónimo de eficacia en materia de explotación de recursos, manteniendo las exigencias medioambientales;
- en segundo lugar, crear las condiciones ideales para que las empresas de la Unión puedan acceder a estos mercados, lo que exige medidas específicas y sectoriales y actividades en el terreno de las tecnologías.

Por lo que respecta a los países industrializados, la cooperación sólo surgirá de una conjunción de intereses que permita cumplir los objetivos mencionados en los terceros países con los que coopera la UE, lo que, en muchos casos, pasará por mantener las relaciones entabladas con las instituciones internacionales (AIE, Banco Mundial, BERD. etc.).

La cooperación con los países de Europa Central y Oriental se basa sin duda en la necesidad de prepararlos para la adhesión; más en concreto, los candidatos deberán adoptar todo el acervo comunitario en el ámbito de la energía, incluidas las Directivas sobre el mercado interior de la energía.

La estrategia de cooperación internacional con los países en desarrollo tiene por objeto intercambiar experiencias en ámbitos de interés común: integración energética regional, apertura del mercado y desarrollo duradero. También se centra en intensificar el papel del sector privado y en fomentar las transferencias de tecnología, sobre todo para contribuir a solucionar los problemas medioambientales mundiales, como el cambio climático. Por otro lado, la proporción correspondiente a los países en desarrollo en el aumento de la demanda de energía para los próximos veinte a treinta años será mayoritaria (un 75%, aproximadamente, del cual el 45% corresponderá a Asia) y reclama sin lugar a dudas un aumento de la cooperación, sobre todo con los grandes mercados mundiales de China y América Latina. Además, habrá que hacer un esfuerzo para reconducir en este ámbito las relaciones entre grandes países productores y consumidores para garantizar una mayor estabilidad en las relaciones recíprocas, comprendidas las que afectan a las nuevas zonas de producción, como la cuenca del mar Caspio.

**16. *¿Cómo piensa garantizar, en el desempeño de sus funciones, la integración más eficaz del medio ambiente en la política energética, así como su inclusión precisa y explícita en un nuevo capítulo dedicado a la energía?***

Los objetivos comunes de la política energética en la Unión Europea son la competitividad industrial, la seguridad del suministro y la protección medioambiental, de modo que la integración de la dimensión del medio ambiente en la política energética es ineludible. Estos tres objetivos han de cumplirse de una forma equilibrada, flexible y realista. En este contexto, el medio ambiente puede recibir aún más atención, y sin duda se le prestará.

El Consejo de Energía elaborará un informe este mismo año sobre el reforzamiento de la integración energética y medioambiental y lo presentará a la reunión del Consejo Europeo del próximo mes de diciembre en Helsinki. Me parece ésta una ocasión muy importante para corroborar la estrecha interacción entre las consideraciones de política energética y medioambiental y tengo intención de seguir muy de cerca esta cuestión.

El fortalecimiento de la contribución de la política energética al desarrollo sostenible y a la



dimensión medioambiental es un proceso ya en marcha y tengo gran interés en trabajar sobre las conclusiones que nos lleguen de la cumbre de Jefes de Gobierno de Helsinki. Mi propósito es concebir nuevas ideas que confirmen esta aportación de la política energética.

En una de mis respuestas anteriores subrayé la necesidad de introducir un nuevo capítulo de energía en el Tratado. Este capítulo recalcaría sin duda los objetivos de la política energética y, por consiguiente, concedería una gran prioridad al medio ambiente.

**17. *¿Qué papel deberá desempeñar la Unión Europea en el marco de la Carta Europea de la Energía y del Protocolo sobre la Eficacia Energética, en particular respecto de los PECO y de la CEI?***

Pienso continuar apoyando firmemente el proceso de la Carta de la Energía y trataré de aprovechar lo dispuesto en este texto en beneficio mutuo de todas las partes del mismo. Ello adquiere especial relevancia a la vista de la creciente dependencia de las importaciones que padece la Unión Europea. Mi apoyo refleja también el hecho de que las Comunidades Europeas están en el origen del inicio del proceso que culminó en la Carta de la Energía.

Hasta ahora, el Tratado de la Carta Europea de la Energía y el Protocolo sobre Eficiencia Energética y Asuntos Medioambientales Conexos, legalmente vinculantes y que entraron en vigor el 1 de abril de 1998, han sido ratificados por las Comunidades Europeas y todos sus Estados miembros, así como por los PECO y los países de la CEI, con las únicas excepciones de Rusia, Polonia y Bielorrusia. Cabe esperar la próxima ratificación de Polonia, ya que tanto este Tratado como el Protocolo forman parte del acervo comunitario. Rusia está aplicando las disposiciones del Tratado de la Carta de la Energía de forma provisional, pero confiamos que el proceso de ratificación en la Duma finalice pronto.

Una vez ratificado por todos sus signatarios, el Tratado de la Carta de la Energía mejorará la seguridad del abastecimiento energético y permitirá a los países cuya economía está en transición desarrollar mejor su potencial energético. La garantía del tránsito de la energía y de los productos derivados constituirá una de las prioridades de los futuros trabajos que se llevarán a cabo dentro de este proceso. Seguiré con mucha atención el desarrollo de los debates en este terreno.

**PREGUNTAS ADICIONALES PRESENTADAS POR LOS GRUPOS POLÍTICOS  
O DIPUTADOS INDIVIDUALMENTE**

**I Política energética**

- *¿Qué opina usted acerca de la promoción de proyectos en el ámbito de las energías renovables y simplificación administrativa? (ELDR)*

Refiriéndome a mi respuesta a la pregunta número 12, creo que en un futuro próximo se encomendará a la Comisión la elaboración de una propuesta de Directiva sobre la electricidad generada a partir de fuentes renovables, en el marco del mercado único.

Uno de los puntos del documento de trabajo que presentó la Comisión el pasado mes de abril trataba de la simplificación administrativa: en efecto, el informe destaca que las cuestiones reglamentarias, en particular los procedimientos de programación, constituyen uno de los principales obstáculos al desarrollo de la electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables.

Es evidente que han de adoptarse medidas al respecto. No obstante, el documento de trabajo concluye que no es fácil aplicar los medios necesarios para armonizar estos aspectos, sobre todo en lo relativo a la programación. En efecto, los procedimientos de programación difieren sensiblemente en los distintos Estados de la Comunidad: en unos están centralizados, mientras que en otros se sitúan a nivel federal o local. Ello refleja, entre otras cosas, ciertas disposiciones constitucionales de los Estados miembros. Creo, sin embargo, que no sería conveniente buscar a toda costa la armonización de los procedimientos nacionales de programación, puesto que, en virtud del principio de subsidiariedad, este tema es competencia de las autoridades nacionales o locales.

Está claro, sin embargo, que hay que hacer algo para reducir las cargas administrativas de los procedimientos relativos a las fuentes de energía renovables. Algunos países, como Dinamarca, han abordado el problema de forma activa y, por ejemplo, han designando de antemano los lugares en los que deberían construirse nuevas instalaciones eléctricas que utilicen fuentes de energía renovables.

Para atajar el problema, el documento de trabajo sugiere fundamentalmente solicitar a cada Estado miembro que haga un balance y publique un informe en el que destaque las medidas que tiene intención de adoptar al respecto. Es un compromiso equilibrado entre la necesidad de dar un enfoque positivo al problema en el seno de la Unión y la obligación de respetar el principio de subsidiariedad. Dicho compromiso ha de ser realizado y mejorado mediante un «*benchmarking*» (evaluación comparativa) activo y un dispositivo de información, iniciados por la Comisión para difundir las prácticas idóneas y darlas a conocer al conjunto de la Comunidad.

Además de esta futura acción específica, la Comisión seguirá apoyando y desarrollando acciones y proyectos en el ámbito de las fuentes de energía renovables, en particular, en el marco de los programas ALTENER y THERMIE.

Asimismo, se pedirá a los Estados miembros que tengan más en cuenta esta prioridad en los Marcos Comunitarios de Apoyo.

- *¿Qué piensa hacer la Comisión para alcanzar el objetivo común de la Comisión y del Parlamento Europeo de duplicar el porcentaje de consumo de energía procedente de fuentes renovables desde ahora hasta el año 2010? (Rothe)*

En el ámbito de la política energética, las cuestiones relacionadas con el fomento de las fuentes de energía renovables (FER) figuran, en efecto, entre las máximas prioridades de la Comunidad. La Comisión y el Parlamento Europeo anteriores hicieron esfuerzos considerables en este ámbito. Considero que duplicar la contribución de las fuentes de energía renovables de aquí a 2010, tal y como propone la Comisión, es un objetivo ambicioso pero realizable.

Como expuse en mi respuesta a la pregunta número 5, se han logrado avances considerables en ciertos ámbitos, en los que se incluyen las políticas agrícola, regional y de investigación. Se ha

iniciado la «*Campaign for Take-off*» (Campaña de despegue) y comprobamos cómo la industria y los Estados miembros están cada día más interesados en participar en la «Asociación para una energía renovable», para la que ya hemos recibido unas cien solicitudes. La industria, las municipalidades y las regiones, así como las 100 comunidades que aspiran a un 100% de suministro de FER, han firmado ya algunas Declaraciones de asociación para una energía renovable en relación con acciones en el ámbito de las energías solar, térmica, fotovoltaica, eólica, de biomasa y de biocombustibles líquidos. No obstante, en mi respuesta número 5 también dejé claro que no hay motivos para la autocomplacencia y sugerí otras iniciativas y esfuerzos que podrían resultar necesarios, incluidas una propuesta de incluir un marco comunitario armonizado sobre la electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables en el mercado interior de la electricidad, propuestas sobre la calefacción a partir de fuentes de energía renovables, la reglamentación en materia de edificios y los biocombustibles.

Puedo asegurar al Parlamento Europeo que prestaré la máxima atención a todas las ideas y propuestas sobre la forma de alcanzar nuestro objetivo en materia de energías renovables. Se llevará a cabo una supervisión de la estrategia y del plan de acción, y se ha acordado con los Estados miembros que los resultados de la encuesta sobre medidas y programas para las FER de los Estados miembros servirán de base para el seguimiento del plan de acción. Asimismo, se enviará al Parlamento Europeo un informe sobre los avances en la aplicación del Libro Blanco. Considero que en el pasado, la cooperación entre la Comisión y el Parlamento Europeo fue especialmente fructífera en este ámbito y mi intención es mantenerla en el futuro.

- *¿Está dispuesto/a, en el desempeño de sus funciones, a consultar previamente al Parlamento, sin restricciones, sobre todos los aspectos de Euratom, de conformidad con el espíritu del intercambio de notas entre el Parlamento y la Comisión relativo a KEDO? ¿Solicitará el acuerdo del Parlamento para todos los préstamos Euratom habida cuenta de su incidencia presupuestaria? (Ford)*

En mi respuesta a la pregunta número tres sobre la cuestión del intercambio de información entre la Comisión y el Parlamento Europeo en materia de asuntos nucleares, ya dejé claro que no sólo tengo la intención de respetar el compromiso asumido por la Comisión de informar desde un principio al Parlamento Europeo sobre la evolución de las negociaciones de los acuerdos internacionales que se celebrarán en virtud del apartado 2 del artículo 101 del Tratado Euratom, sino que pretendo también analizar si es adecuada la extensión de dicho compromiso a todos los aspectos de Euratom.

Respecto a su pregunta en concreto, puedo asegurarle que, en lo que a mí me concierne, dichos compromisos se aplican íntegramente a las cuestiones KEDO.

- *¿Cómo garantizaría usted la introducción de un sistema serio de impuestos sobre la ecoenergía, de amplitud europea, que garantice el ahorro energético y el cambio a energías renovables, la protección del clima y la creación de empleo, y que haga uso de la cláusula de flexibilidad para hacer posible que una mayoría de países sigan adelante con sus propuestas cruciales sin ser obstaculizados por el resto de los países? (V-ALE)*

Como ya he abordado anteriormente ciertas cuestiones generales relativas a la imposición de la energía comunitaria (véase la pregunta 4), reflexionaré ahora sobre las dimensiones específicas de

los objetivos de la política energética, la flexibilidad y los ecoimpuestos.

Los quince Estados miembros de la Unión Europea tienen sistemas y recursos energéticos diferentes. La importancia de la subsidiariedad en la política energética refleja claramente esta realidad. No puede negarse que la Comunidad necesita flexibilidad en su política energética, sin que ello vaya en menoscabo de las obligaciones del Tratado, especialmente en lo referente al mercado común y a la convergencia de las economías. La flexibilidad en política fiscal y en otras políticas debe emplearse de forma racional para apoyar los tres objetivos de la política energética y a la vez contribuir a otras ambiciones políticas de la Comunidad y los Estados miembros.

La Comisión, a raíz del Consejo Europeo celebrado en Essen en 1994, modificó su propuesta de Directiva del Consejo relativa a la creación de un impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono y sobre la energía. La idea central de esta propuesta era la armonización fiscal y el establecimiento de directrices que permitan diferentes ritmos de progreso en los Estados miembros. No obstante, no se descarta una nueva propuesta de impuesto sobre el dióxido de carbono y la energía. Si bien los instrumentos fiscales son muy importantes para lograr los objetivos medioambientales, existen otros instrumentos políticos que contribuyen a conseguir los tres objetivos de la política energética europea.

Por poner un ejemplo, las fuentes renovables pueden contribuir a la vez a la creación de empleo, a la seguridad del suministro y a la protección climática, lo que las convierte en valiosos instrumentos de la política energética. Una mayor eficacia energética contribuirá también a lograr los tres objetivos de la política energética comunitaria. No obstante, incluso las propuestas para fomentar las fuentes de energía renovables o aumentar la eficacia energética han de someterse a un riguroso análisis de los costes y beneficios. Esto se aplica igualmente a cualquier otro instrumento político que la Comisión proponga; es indispensable llevar a cabo una evaluación analítica, equilibrada y realista de todos los aspectos y repercusiones.

- *¿Considera la Comisaria que la seguridad del suministro de energía debería ser un factor de la política energética europea? ¿Tiene la Comisaria alguna opinión sobre el futuro de la industria del carbón en la Unión Europea? (McAvan)*

Junto con la mejora de la competitividad y la protección del medio ambiente, la seguridad del suministro energético es uno de los tres objetivos de la política energética de la Comunidad.

Habida cuenta del aumento de la dependencia energética exterior de la Unión Europea (del 50% actual a aproximadamente un 70% en 2020), la seguridad del suministro energético será un elemento cada vez más importante de la política energética. Entre las medidas necesarias para el mantenimiento de esta seguridad energética deberán incluirse la diversificación del suministro y de las fuentes energéticas, la ayuda a las fuentes energéticas autóctonas económicamente viables, el mantenimiento de los esfuerzos en materia de eficacia energética, la cooperación con los terceros países y las organizaciones internacionales y las medidas de crisis.

La combinación energética dentro de la Unión Europea debe seguir siendo lo más diversificada y equilibrada posible, no sólo en lo referente a las fuentes de energía sino también a los países proveedores.

Para seguir mejorando las relaciones de la Unión Europea con sus proveedores actuales y potenciales, la dimensión energética debe ser objeto de una atención específica en nuestras relaciones y políticas exteriores.

En el pasado, en su trabajo de análisis y en sus propuestas legislativas, la Comisión dio gran importancia al mercado interior de la energía y a la dimensión medioambiental de la política energética (Kyoto, etc.). Creo que ha llegado el momento de prestar más atención a los temas relacionados con el suministro energético.

La globalización de los mercados energéticos, la competencia de otras fuentes de energía y las exigencias medioambientales han provocado la pérdida de una cierta viabilidad económica de gran parte de la producción europea de carbón, y ello a pesar de los considerables esfuerzos de reestructuración y racionalización. Algunas explotaciones sufren importantes pérdidas compensadas por ayudas estatales.

Por ello, en los próximos años, habría que continuar con la reestructuración del sector del carbón y dar prioridad a la reconversión económica de las regiones mineras para que puedan estar a la altura de los grandes retos europeos del nuevo siglo.

A pesar de estas dificultades, por su abundancia, gran disponibilidad y bajo precio, los combustibles sólidos, incluido el carbón, deben ocupar un lugar importante en el suministro energético de la Unión Europea, principalmente en la producción de electricidad.

Asimismo, es indispensable mantener los esfuerzos de desarrollo y demostración de las tecnologías limpias, con vistas a su utilización. La Comisión proseguirá, pues, sus esfuerzos en el ámbito de la investigación y el desarrollo tecnológico y fomentará la promoción comercial de estas tecnologías.

Dado el carácter mundial de algunos problemas medioambientales (cambio climático), sería necesario fomentar la transferencia de estas tecnologías a otras regiones del mundo.

- *¿Qué opina de la investigación sobre la fusión, en particular en el proyecto ITER y sobre la cuestión de su localización en Europa? (Niebler)*

Me remito a la respuesta a la pregunta nº 6. Respecto a la localización del ITER en Europa, la presentación de una propuesta corresponderá al comisario responsable de la Investigación.

- *¿Piensa usted tener debidamente en cuenta la coordinación con otros sectores? Agricultura, por ejemplo, podría contribuir con la utilización de biomasa forestal o desechos agrícolas (ELDR)*

En el ámbito de la energía, la Comunidad lleva a cabo numerosas acciones que, ciertamente, han podido parecer muy dispersas. Dispersas dentro de la propia política energética, entre distintos programas (SAVE, ALTENER, SYNERGY, etc.) establecidos en períodos y contextos diferentes; dispersas también entre distintas políticas comunitarias como medio ambiente, fiscalidad, relaciones exteriores, mercado interior, investigación o agricultura.

En la Comunicación de la Comisión «Visión global de la política y las acciones en el campo de la energía», de abril de 1997, se subrayó la necesidad de garantizar una mejor coordinación de todas estas acciones para dar más transparencia a la política energética comunitaria.

Esta preocupación se tradujo en la aprobación, a finales de 1998, del Programa marco plurianual de actividades en el sector de la energía, que agrupa todos los programas que dependen directamente de la política energética (ETAP, SYNERGY, SAVE, ALTENER, CARNOT y SURE) y que garantiza un planteamiento más integrado, transparente y eficaz, haciendo corresponder la duración de estos programas y creando un único Comité para asistir a la Comisión en su ejecución.

Paralelamente a la aprobación de este Programa marco, la Comisión decidió formalmente crear una red de los Directores Generales más relacionados por los temas energéticos (medio ambiente, agricultura, política regional, relaciones exteriores). A ellos corresponde establecer anualmente un informe de síntesis del conjunto de las acciones energéticas emprendidas en virtud de las distintas políticas comunitarias, informe que será examinado por el Comité único del Programa Marco de la energía y, a continuación, se hará público. Me parece, pues, que existen ya los instrumentos de una buena coordinación.

#### **IV. II Liberalización del mercado de la energía**

- *¿Cómo se asegurará usted de que la selección de programas y la asignación de recursos financieros a los Estados miembros se lleve a cabo con transparencia? (Niebler)*

En el campo de la energía, la Comisión aplica desde hace tiempo una serie de programas, todos ellos dirigidos especialmente a conseguir los tres objetivos claves de la política energética, a saber, el aumento de la competitividad, la seguridad del suministro y la protección del medio ambiente.

No obstante, como estos programas se elaboraron y se aplicaron en épocas y circunstancias diferentes, a finales de 1997, la Comisión decidió proponer un Programa marco plurianual de la energía (1998-2002) para asumir con eficacia y coherencia todos los retos energéticos que planteen los objetivos que acabo de mencionar.

El principal objetivo del Programa marco de la energía consiste, pues, en lograr una mayor integración, transparencia y eficacia en los siguientes ámbitos y componentes del programa:

- previsiones y análisis (ETAP),
- rendimiento energético (SAVE),
- fuentes de energía renovables (Altener),
- cooperación internacional (Synergy),
- seguridad nuclear y transporte seguro de materiales radiactivos (SURE), y
- uso limpio de tecnologías a base de combustibles sólidos (CARNOT).

El Programa marco de la energía pretende también racionalizar y simplificar la gestión mediante una coordinación de todos estos programas por un comité único, cuyo objetivo será la máxima transparencia y coherencia en lo relativo al apoyo financiero de la Comunidad en el ámbito de la energía.

Los beneficiarios de esta ayuda financiera serán seleccionados sobre la base de las propuestas

presentadas, previa evaluación por el nuevo comité único de gestión, integrado por representantes de los Estados miembros. La Comisión, como en la mayor parte de los demás ámbitos, puede dar preferencia a los proyectos presentados conjuntamente por solicitantes de dos o varios Estados miembros.

- *El artículo 3 de la Directiva sobre la liberalización del mercado interior de la electricidad y el gas da a cada Estado miembro la responsabilidad de definir las misiones de servicios públicos o de interés económico general a los que deben someterse las empresas que actúan en los sectores que están cubiertos por las directivas antes mencionadas. ¿Cómo piensa usted actuar para verificar si el derecho de los ciudadanos a recibir servicios de calidad que respeten los principios de universalidad, de continuidad y de igualdad de trato se hace realidad? (Desama)*

La Directiva permite a los Estados miembros adoptar disposiciones particulares para cumplir las misiones de servicio público. Por su parte, la Comisión tiene la misión de comprobar si las medidas adoptadas por los Estados miembros para lograr sus objetivos, medidas que requieren exenciones a las obligaciones de la Directiva o resultan de éstas exenciones, son compatibles con el Derecho comunitario.

La Comisión siempre ha afirmado que, en principio, en un mercado abierto a la competencia se puede perfectamente imponer obligaciones de servicio público, como las mencionadas en la pregunta, sin por ello violar los principios de la Directiva. Por ello, los Estados miembros imponen cada vez más criterios de servicio público de alto nivel como condición previa a la obtención de una autorización de suministro de electricidad. La autoridad de regulación nacional deberá, pues, velar por el cumplimiento escrupuloso de estos criterios.

Apoyo esta concepción equilibrada, que combina la liberalización con las misiones de servicio público, y pienso que el papel de la Comisión es alentar y ayudar a los Estados miembros a que adapten o modernicen las normas de servicio público que generalmente aplican a los proveedores de electricidad de la Unión. Hay dos maneras de proceder: la transparencia y el "benchmarking" (evaluación comparativa).

En el plano de la transparencia, mis servicios harán un seguimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a los proveedores de electricidad en los distintos Estados miembros, del que se publicarán los resultados. Respecto al "benchmarking", es un tema que habrá que examinar en un futuro próximo, en el marco de la celebración semestral del Foro de reguladores de la electricidad, a fin de comprometer a los Estados miembros en un proceso de comparación mutua de sus normas.

No obstante, no creo que sea oportuno que la Comisión adopte medidas legislativas para armonizar estas cuestiones. La subsidiariedad tiene aquí una función esencial. Cada Estado miembro debe estar en condiciones de decidir, en función de las circunstancias, qué medidas específicas debe adoptar para satisfacer las necesidades de los ciudadanos. La misión de la Comisión es fomentar y apoyar eficazmente un movimiento continuo que incite a la adopción de normas de alto nivel, y puedo garantizarles que cumplirá plenamente su misión.

- *¿Cómo piensa la Comisión que puede realizarse el mercado interior de la energía eléctrica de manera que permita el máximo desarrollo posible de las energías renovables? (V-ALE)*

Generalmente, se admite que, a medio y posiblemente a largo plazo, la electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables no podrá competir con la electricidad generada por medios tradicionales. Por lo tanto, resulta evidente que si queremos que aumente en la Comunidad la cuota de mercado de la electricidad generada por energías renovables, serán necesarios sistemas de ayuda financiera a medio o largo plazo. Considero que el debate sobre si queremos seguir apoyando el uso cada vez mayor de electricidad procedente de energías renovables, por razones ecológicas, de seguridad de suministro o por motivos económicos, y lograr que a largo plazo sea competitiva respecto a la producida por energías tradicionales, ha dado ya paso a otro debate sobre cómo conseguir este objetivo.

Como he indicado en mi respuesta a la pregunta 12, el punto de partida de cualquier acción comunitaria al respecto es averiguar si esa acción va a promover nuestros objetivos comunes en este sector: una mayor penetración de las energías renovables y precios más bajos. A la luz del documento de trabajo de la Comisión publicado el pasado mes de abril, creo que hay razones para pensar que una Directiva comunitaria que armonice estos programas de apoyo ayudaría bastante en este sentido. Pero antes de tomar una decisión considero importante conocer los demás comentarios sobre el documento de trabajo y, en particular, escuchar la opinión del Parlamento Europeo.

- *¿Cuál es su opinión en lo que concierne a los compromisos acordados en la Conferencia de Kyoto de que el 12% del total de la energía consumida procederá de fuentes renovables en el año 2000? (ELDR)*

La decisión de reducir las emisiones de los gases con efecto de invernadero, adoptada en Kyoto en diciembre de 1997, se inscribe en un proceso a largo plazo de la Convención Marco sobre el Cambio Climático destinado a proteger el planeta de las graves perturbaciones que las emisiones de gases con efecto de invernadero pudieran tener sobre el sistema climático. Este reto planetario requiere una respuesta a escala mundial.

Para la Unión Europea, el objetivo de Kyoto consiste en reducir en un 8% las emisiones de gases con efecto de invernadero, respecto a los niveles de 1990, durante el período 2008-2012.

Es un objetivo extremadamente ambicioso si tenemos en cuenta que la demanda de energía aumenta de forma regular y que la producción mundial de energía procede fundamentalmente de la combustión de materia de origen fósil. (carbón, petróleo y gas).

El objetivo del 12% que indican en su pregunta es un objetivo movilizador e indicativo, que la Comisión Europea propuso en su Libro Blanco sobre fuentes de energía renovables, a saber, duplicar la proporción de estas energías en el consumo energético total de la Unión Europea, que pasaría de un 6% (actualmente) a un 12% de aquí a 2010. Ello representa una contribución importante a las distintas soluciones que deben contribuir al cumplimiento de los compromisos asumidos en Kyoto.

Una política comunitaria ambiciosa y coherente, complementaria de los esfuerzos realizados por los Estados miembros, será un valor añadido para lograr los objetivos de Kyoto.



## D. COMISIÓN DE PETICIONES

### *Pregunta n°1*

- *Su principal responsabilidad es la de las relaciones con el Parlamento Europeo. La Comisión de Peticiones puede contar, para la instrucción de las peticiones, con la colaboración preciosa de las distintas direcciones generales de la Comisión Europea. Sin embargo le ha faltado en el pasado un interlocutor a un nivel político más elevado. ¿Puede la Comisión de Peticiones contar en adelante con usted para cualquier cuestión importante y de orden general?*

En primer lugar, desearía subrayar que el derecho de petición de todo ciudadano al Parlamento europeo es una expresión concreta de la ciudadanía europea. Comprendo por ello perfectamente el interés del Parlamento por que las peticiones de los ciudadanos sean examinadas de manera adecuada. Está en juego la adhesión de los mismos a la construcción europea. La Comisión está dispuesta a aportar toda su colaboración a un nivel apropiado a los trabajos de la comisión de peticiones.

Es evidente que, como Comisaria responsable de las relaciones con el Parlamento Europeo, mi deseo es ser uno de los interlocutores privilegiados y, en virtud de dichas atribuciones, me corresponderá también tratar con la comisión de peticiones cuestiones importantes y de orden general, siendo mi intención dar el máximo nivel posible a todas las relaciones con el Parlamento.

- *¿Está usted dispuesta a comprometer a los servicios de la Comisión Europea a que faciliten en un plazo de tres meses las informaciones solicitadas por la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo para la instrucción de las peticiones?*

El respeto de un plazo de tres meses para la transmisión de la información solicitada por la comisión de peticiones constituye ya, hoy en día, la línea de conducta fijada por la Secretaría General de la Comisión, habiéndose cursado a los servicios instrucciones de procedimiento en este sentido. No deja, sin embargo, de ser cierto que la gestión de las peticiones exige frecuentes contactos con las Administraciones de los Estados miembros, cuya reacción no siempre se produce en unos plazos previsibles. Por este motivo, creo que debemos insistir ante las Administraciones nacionales para asegurar el respeto de dicho plazo.

- *¿Está usted dispuesta a tomar la iniciativa para elaborar un acuerdo interinstitucional para el tratamiento de las peticiones presentadas al Parlamento Europeo garantizando la participación adecuada de todas las instituciones interesadas, especialmente el Parlamento Europeo, la Comisión Europea y el Consejo?*

Estoy dispuesta a lanzar una reflexión, y a debatir con la comisión de peticiones, si la conclusión de un acuerdo interinstitucional aportaría un auténtico valor añadido en la materia, y si el Consejo podría asumir determinados principios de cooperación.

### *Pregunta n°2*

- *¿Piensa usted tomar, en colaboración con el Parlamento Europeo, iniciativas con vistas a informar al ciudadano europeo sobre sus derechos y las vías de recurso que tiene abiertas para reclamar el respeto de los mismos a nivel de la Unión Europea?*

Concedo la máxima importancia a esta cuestión. Personalmente, comparto la idea de que debemos informar mejor a los ciudadanos de sus derechos. Se podría por ejemplo editar y difundir una guía práctica sobre dichos derechos, tal y como lo ha solicitado el Parlamento Europeo. Por otra parte, la Comisión ha creado en sus Representaciones en los Estados miembros la red de consulta jurídica Eurojus, por la que los ciudadanos pueden informarse directamente acerca de sus derechos y de los recursos existentes, mientras que, en materia de mercado interior, se proporciona información especialmente dirigida a los operadores económicos (*Dialogue with business*) y a los ciudadanos (*Dialogue with citizens*). Estas redes y programas deben reforzarse. Por otro lado, la Comisión, que incluye en las publicaciones que difunde a los ciudadanos una información sistemática sobre el derecho de petición, está dispuesta a ampliar esta información a través de sus representaciones y según unas modalidades que deberían definirse en colaboración con el Parlamento. Todo ello vale también para las reclamaciones ante el Defensor del Pueblo.

### *Pregunta nº 3*

- *¿Está usted dispuesta a pedir un incremento de los poderes de control y de presión de la Comisión Europea ante los Estados miembros para obtener un mejor respeto de las normas comunitarias tal como lo piden con insistencia los ciudadanos europeos?*

El número de reclamaciones de los ciudadanos está aumentando en los últimos años (1.128 en 1998) y las reclamaciones constituyen cerca del 50 % de los medios de detección de las infracciones.

Estas quejas constituyen un elemento valioso para identificar los casos de no aplicación del derecho comunitario. Creo que debemos insistir en asegurar el respeto pleno del derecho comunitario mediante medios eficaces, también desde el punto de vista político en colaboración con el Parlamento Europeo. En este sentido me parece que la iniciativa puesta en marcha del cuadro de indicadores del Mercado Único ("Scoreboard") ha contribuido sin ninguna duda a una mejor aplicación del derecho comunitario.

Conviene sin embargo recordar también que en el sistema comunitario, les corresponde en primer lugar a las instancias administrativas o jurisdiccionales nacionales velar por el respeto del Derecho comunitario en los supuestos concretos. Estas instancias están, por definición, más cerca de los ciudadanos y pueden solucionar las situaciones individuales de los reclamantes. Es en este nivel donde hay que aumentar el conocimiento del Derecho comunitario para facilitar su aplicación del mismo o, incluso, crear vías de recurso más fácilmente accesibles.

En cuanto a los medios coercitivos, en el Tratado ya se contempla el mecanismo de los procedimientos de infracción, cuya aplicación debería mejorarse y reforzarse. El Tratado de Maastricht ha introducido, además, la posibilidad de imponer multas a los Estados que no respeten la sentencia por la que se los haya condenado: sistema que ya ha demostrado su eficacia, y que la futura Comisión deberá continuar a aplicar con firmeza.

### *Pregunta nº4*

- *Entre los sectores que se incluyen en el ámbito de su competencia figura el del Mediador Europeo. ¿Qué iniciativas prevé usted tomar en este ámbito de actividades?*

La Comisión debe hacer todo lo posible para que el Defensor del Pueblo esté en condiciones de ejercer sus importantes funciones de control y mediación en beneficio del ciudadano europeo dentro del respeto del principio de transparencia. Creo que hemos de reflexionar sobre la mejor manera de llevar a cabo el seguimiento interno de las observaciones críticas formuladas por el Defensor del Pueblo. Pienso que debemos continuar a profundizar el diálogo entre la Comisión y el Defensor del Pueblo. Estoy dispuesta a discutir con sus Señorías sus ideas a este respecto.

- *De acuerdo con las recomendaciones formuladas por el Mediador Europeo, la Comisión Europea ya ha adoptado una serie de medidas en materia de acceso del público a sus documentos.*

*¿Estima usted estas medidas suficientes para acercar a la Comisión Europea a los ciudadanos o considera usted oportuno tomar otras iniciativas?*

El Tratado de Amsterdam ha dado un nuevo impulso a la apertura y la transparencia de las instituciones, por ejemplo, mediante la inserción del artículo 255 en el TCE, por el que se consolida y desarrolla el derecho de los ciudadanos de la Unión al acceso a los documentos.

Considero que la Comisión debe tener un enfoque ambicioso en la materia y considerar prioritaria la preparación de una propuesta formal por la que se aplique este artículo 255.

En el marco de sus trabajos preparatorios, la Comisión podrá aprovechar la experiencia adquirida de varios años. La Comisión, efectivamente, ya había aprobado, el 8 de febrero 1994, un Código de Conducta con el Consejo sobre el acceso del público a los documentos de ambas instituciones, mucho antes de las recomendaciones formuladas por el Defensor del Pueblo europeo a raíz de su investigación de propia iniciativa iniciada en junio de 1996. Por otra parte, el balance estadístico establecido a este respecto en 1998 revela que más del 90% de las solicitudes presentadas ante los servicios de la Comisión recibieron una respuesta positiva.

- *¿Está usted dispuesta a acordar al Mediador Europeo pleno acceso a todos los documentos de la Comisión Europea necesarios para sus investigaciones en relación con las quejas que le son presentadas?*

La Comisión presta una colaboración plena al Defensor del Pueblo en el curso de sus investigaciones y le da acceso a sus documentos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.2 del Estatuto del Defensor del Pueblo.

- *¿Está usted dispuesta a tomar la iniciativa en la elaboración de un código de buena conducta administrativa aplicable a todas las instituciones y a todos los órganos comunitarios accesible a todos los ciudadanos y que deberá ser publicado en el Diario Oficial, tal como lo ha pedido el Parlamento Europeo?*

Suscribo plenamente la idea de clarificar y mejorar los criterios profesionales de la Administración mediante la introducción de un código de conducta. A este propósito, el nuevo Colegio podrá basarse en los trabajos ya iniciados en los servicios, así como en las sugerencias, muy interesantes, formuladas por el Defensor del Pueblo. Al parecer, el segundo informe del comité de expertos independientes contiene también algunas propuestas en este contexto, que deberemos examinar.

Tanto la elaboración como la aplicación de tal código de conducta exigirá una estrecha cooperación entre todas las instituciones europeas. Si bien el marco apropiado y la naturaleza jurídica del código, deberá ser objeto de una decisión del Colegio de Comisarios, ya estoy en condiciones de garantizarles que este código de conducta desempeñará un importante papel en la reforma general del funcionamiento de la Comisión.

PARLAMENTO EUROPEO

*PREGUNTAS Y RESPUESTAS*

*COMPARECENCIA DE LOS CANDIDATOS ESPAÑOLES*

*PROPUESTOS PARA LA*

*COMISIÓN EUROPEA*

*PEDRO SOLBES MIRA*

*COMISARIO ENCARGADO  
DE LA UNIÓN ECONOMICA Y MONETARIA*

*1 de septiembre de 1999*



## SUMARIO

### A. COMISIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y MONETARIOS

#### I. *Preguntas de carácter general*

1. Experiencia política y profesional
2. Independencia (política, económica y nacional) e intereses económicos
3. El futuro de la Unión Europea
4. Relaciones con el Parlamento Europeo

#### II. *Preguntas específicas sobre asuntos económicos y monetarios*

### B. COMISIÓN DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES

#### *Preguntas específicas*





## A. COMISIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y MONETARIOS

### I. PREGUNTAS DE CARÁCTER GENERAL

#### 1. Experiencia política y profesional

##### 1.1 *¿ Por qué desea ser Comisario?*

Mi trayectoria personal y profesional de los últimos veinticinco años está vinculada desde distintos lugares y responsabilidades a la integración europea. Por otra parte, el momento actual de la construcción europea es de gran interés. La Comisión Europea para lo que he sido propuesto tiene ante el nuevo milenio, los mayores retos y oportunidades de la historia de la Unión.

Tenemos que culminar el proceso de introducción del Euro; profundizar en la unión económica y monetaria para favorecer la estabilidad y el crecimiento económico que incremente la riqueza y el empleo; adaptar las instituciones de la Unión Europea para hacer posible la ampliación; y reformar la propia estructura y el funcionamiento de la Comisión Europea para responder efectivamente a las nuevas tareas, por sólo citar los temas más relevantes.

Un programa de reformas y de cambio con el que me siento políticamente identificado y que me parece personalmente apasionante.

##### 1.2 *¿ Podría exponer los tres ejemplos más importantes de su actuación en la política europea e internacional?*

Como he indicado con anterioridad, mi actividad pública ha estado estrechamente vinculada a Europa. En los tres ejemplos que se me solicita, me permitiría destacar:

Uno.- Como negociador, participé en el proceso de la adhesión de España a las Comunidades Europeas, entre 1978 y 1985. Posteriormente como Secretario de Estado de relaciones con las Comunidades Europeas entre 1985 y 1991, me correspondió coordinar el proceso de adaptación práctica de la legislación y la administración pública a la nueva situación de socio comunitario.

Dos.- Como gestor, tras ocupar el cargo de Ministro de Agricultura y Pesca en el periodo de la reforma Mac Sharry, fui Ministro de Economía y Hacienda del gobierno de España y en tal condición, ocupé la presidencia del ECOFIN durante la presidencia española de la Unión. En

particular, me cupo la responsabilidad de organizar e impulsar los trabajos que permitieron culminar en el Consejo Europeo de Madrid, los acuerdos sobre el paso a la tercera fase de la UEM y la adopción de la moneda única.

Tres:- Como parlamentario, he presidido desde 1996 la Comisión mixta sobre la Unión Europea (Congreso-Senado) del Parlamento de España y he participado en los trabajos de la COSAC como presidente de la delegación española.

1.3 *¿Podría señalar aquellos aspectos de su experiencia política y profesional que podrán tener especial importancia en relación con el ámbito de responsabilidades que se le confiará en la Comisión?*

Entre 1982 y 1985, fui secretario general técnico del Ministerio de Economía y Hacienda.. Entre mis funciones, además del seguimiento de las actividades del Ministerio, se encontraba la de ser responsable de los capítulos económicos y financieros en el equipo español de negociación de la adhesión a las Comunidades Europeas.

En 1993 fui nombrado Ministro de Economía y Hacienda. Me cupo la tarea de revisar el primer plan de convergencia español, cuyas cifras al igual que en otros países, habían quedado desfasadas por la crisis económica de 1992-1993. Pero el reto más importante fue el de redefinir algunos aspectos de nuestra política económica para que España pudiera hacer frente a esta situación de crisis, al tiempo que avanzaba en el proceso de convergencia. Impulsé en ese sentido, en tanto que miembro del gobierno, la introducción de un nuevo sistema de control del gasto y consecuentemente del déficit público, la reforma de mercado de trabajo, el proceso de privatizaciones, y la apertura y liberalización de la economía española en consonancia con los avances que se producían en el ámbito comunitario. Dos medidas de mi etapa ministerial me parecen especialmente relevantes: la supresión de la financiación del déficit público mediante el recurso al Banco de España; y la aprobación y aplicación de la ley de autonomía del Banco de España.

Como Ministro de España fui miembro del ECOFIN durante seis presidencias sucesivas (1993-1996), participando asimismo en función de ello en los trabajos del Consejo Europeo. Como Presidencia del ECOFIN durante el segundo semestre de 1995 y en cooperación con la Comisión , con el Instituto Monetario Europeo y con el Comité Monetario preparé el Consejo informal de Valencia y las conclusiones sobre UEM del Consejo Europeo de Madrid que tras una compleja negociación definieron la nueva moneda, algunos elementos fundamentales para la adopción de la decisión de qué países formarían parte de la misma desde el momento inicial, la aceptación de la paridad 1:1 Euro/Ecu, el principio de la continuidad de los contratos, y ante todo, el escenario de paso a la tercera fase de la UEM.

Como parlamentario y desde 1996 he participado en dos subcomisiones del parlamento sobre la introducción del Euro en España y sobre la ampliación de la Unión Europea, presidiendo los trabajos de esta última.

## 2. Independencia (política, económica y nacional) e intereses económicos

2.1 *¿Tiene negocios o valores que podrían entrar en conflicto con su cargo e independencia?  
¿Tiene algún compromiso que pudiera estar en contradicción con sus futuros cometidos?*

No.

2.2 *Si inmediatamente después de abandonar su cargo se le ofreciera un puesto que pudiera representar un conflicto de intereses con sus cometidos en el seno de la Comisión, ¿lo aceptaría usted? ¿Considera que habría que incluir en el código de conducta que no debe permitirse el caso descrito?*

Mi respuesta a la primera pregunta es no. A la segunda, creo que es oportuno para una mayor transparencia y ejemplaridad en el desempeño de la función pública que los miembros de la Comisión tienen encomendada, que esta se dote –como está previsto– de un código de conducta vinculante que concrete las obligaciones y deberes de estos en el marco de la aplicación del artículo 213 del Tratado.

2.3 *¿Tiene usted alguna sugerencia para evitar el nepotismo y el favoritismo?*

En mi opinión, los mejores instrumentos para combatir estos fenómenos son: reglas de comportamiento y decisión claras y verificables en su aplicación; transparencia en la adopción de las decisiones; favorecer el carácter colegiado de los entes llamados a decidir; y el establecimiento de sanciones para los infractores de las normas de conducta.

2.4 *¿Renuncia usted a cualquier mandato político ( a todos los niveles) y aceptaría no estar a disposición para ningún tipo de elección mientras ocupe el cargo de Comisario?*

Sí.

2.5 *¿Si surgiera una cuestión de máximo interés nacional para su propio Estado miembro pero contraria a la causa europea, ¿estaría usted dispuesto a llegar incluso a llevar el asunto ante el Tribunal de Justicia (de conformidad en el artículo 226 (antiguo artículo 169) del Tratado) si fuere necesario?*

Sí.

2.6 *¿Puede indicar cuál sería la composición de su gabinete, incluida la nacionalidad y el currículum vitae de cada uno de sus miembros?*

Mi intención es formar un gabinete concebido como equipo de trabajo y de apoyo que sea reducido en número, profesional y multinacional en su composición, y con un adecuado equilibrio entre sexos. Les facilitaré la relación de los integrantes del mismo con sus datos profesionales en el momento en que se encuentre formado. En este momento, puedo adelantarles mi intención de designar como Jefe de Gabinete a Luis Planas (de nacionalidad española) y como Jefe de Gabinete Adjunto a alguien de otra nacionalidad comunitaria.

### 3. Futuro de la Unión Europea

#### 3.1. *Dada las responsabilidades que se le confieren ¿qué propuestas o medidas apoyaría usted para transformar la entidad económica de nuestra Unión en una Europa de los ciudadanos?*

Teniendo en cuenta, la complejidad técnica de los temas de la cartera de asuntos económicos y monetarios, la aproximación de los ciudadanos a los mismos, debe hacerse mediante una pluralidad de iniciativas. En particular, quisiera subrayar tres:

- en cuanto a la unión económica, haciendo más visible la importancia del papel de la Unión Europea en los procesos de crecimiento económico y de creación de empleo, en el marco de un crecimiento sostenible y respetuoso con el medio ambiente.
- en la moneda única, prestando especial atención a todos los programas destinados a los ciudadanos y vinculados a la introducción del Euro, que deben reforzarse en la perspectiva del primero de enero del año 2002
- sobre la ampliación de la Unión subrayando la importancia de la aproximación económica de los países candidatos e igualmente subrayando el papel básico de Europa en la reconstrucción de Kosovo y la estabilidad de los Balcanes.

#### 3.2. *¿Cuál es su punto de vista en relación con el equilibrio institucional entre los Estados miembros y la Unión Europea y entre las instituciones de la Unión Europea, y cómo desearía usted que evolucionara este equilibrio en el futuro, en particular con vistas a la ampliación?*

La convocatoria de una nueva conferencia intergubernamental para la reforma de los tratados está ya prevista. Corresponderá a la nueva Comisión Europea como Colegio, fijar la posición de la misma sobre el temario y las eventuales propuestas. A título personal y en este momento, le indico que creo que esta es una oportunidad única, antes de hacer efectivos nuestros próximos compromisos en el proceso de ampliación, el no limitar la agenda a las cuestiones básicas de la ponderación de votos en el Consejo y a la composición de la Comisión, sino para hacer una discusión rigurosa extrayendo las conclusiones y decisiones oportunas sobre el perfil de la Unión Europea ante el nuevo siglo, los retos y tareas a los que se enfrenta y las políticas y los instrumentos para responder a los mismos.

En este contexto, creo que cabría dar respuesta a la pregunta definiendo con una adecuada aplicación del principio de subsidiaridad, qué tareas deben mantenerse o incorporarse a nivel europeo y cuales deben serlo en el nacional. Soy partidario de una Comisión fuerte con capacidad para ejercer su papel de iniciativa, de guardiana de los Tratados y de ejecutora de tareas en la medida en que le sean encomendadas con los medios personales y financieros adecuados. Igualmente creo que el Parlamento debe estar en condiciones de ejercitar plenamente sus competencias, en particular tras las reformas incluidas en el Tratado de Amsterdam.

#### 4. Relaciones con el Parlamento Europeo

- 4.1. *¿Cómo definiría usted su responsabilidad individual en lo que se refiere a la gestión de sus futuras direcciones generales y en lo que se refiere al cumplimiento, por su parte, de las decisiones colectivas de la Comisión?*

Existen en mi opinión dos niveles, que es necesario delimitar desde el principio y sin ambigüedades en los trabajos encomendados a la Comisión: 1) la orientación política y la toma de decisiones a este nivel, que corresponden a la Comisión como Colegio y a cada uno de sus miembros, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas; y 2) las tareas de gestión encomendadas a los servicios de la Comisión —en particular a sus direcciones generales—. Las responsabilidades subsiguientes en el seno de la institución y respecto de las demás, en particular el Parlamento Europeo, están en función de esa delimitación.

En el caso de los Comisarios entiendo que existen dos aspectos: en cuanto miembro del Colegio y en cuanto máxima autoridad política de los servicios cuya tutela tiene encomendada. La responsabilidad política de los Comisarios es la que deriva de su condición de miembros del Colegio y de las decisiones políticas adoptadas en el ejercicio de su función. Esta responsabilidad debe diferenciarse de la responsabilidad administrativa que incumbe a los servicios en la gestión de los asuntos corrientes y la ejecución de las tareas encomendadas.

- 4.2. *¿Informaría usted al Parlamento de las propuestas de la Comisión incluso antes de que éstas hayan sido aprobadas por el Colegio de Comisarios? ¿Cómo facilitaría usted la transmisión de documentos de manera que nos se retrasaran innecesariamente los procedimientos parlamentarios?*

Creo firmemente en el papel del Parlamento Europeo en el progreso de la Unión y también en la importancia para la Comisión de una estrecha colaboración con el Parlamento. En este sentido, me parece oportuno y positivo que el Parlamento pueda participar activamente en el debate de las grandes cuestiones sobre las que vaya a decidir la Comisión, de acuerdo con las competencias establecidas por el Tratado para cada Institución. Por lo demás haré personalmente lo necesario e instruiré a los servicios bajo mi tutela para que presten toda la colaboración al Parlamento para el desarrollo de su trabajo.

- 4.3. *¿Está usted de acuerdo en que la comisión competente del Parlamento debería estar informada del trabajo que se está realizando en los grupos de trabajo del Consejo y otros similares a los que el Parlamento no tiene acceso directo? ¿Cómo intentaría usted garantizar este extremo?*

Creo que el Parlamento debe estar en condiciones para ejercer plenamente sus competencias y en ese sentido debe disponer de la prioridad absoluta en el manejo de la información disponible. En el campo de mi cartera trataré de cooperar cuanto ello sea posible en la dirección indicada. Creo que tratándose de temas de interés general como son la política económica y el empleo, su discusión no debe quedar reducida a un pequeño número de especialistas.

- 4.4. *En el caso de que el Parlamento, mientras ocupa su cargo, expresa su desconfianza en usted, ¿cómo reaccionaría usted?*

La Comisión es un órgano colegiado según establecen los Tratados, pero ello no es óbice para que crea que es necesario asumir una responsabilidad personal en función de las atribuciones competenciales antes descritas. He aceptado, como los demás miembros de la futura Comisión que si el Presidente de la Comisión me solicitara, el que presentara mi dimisión, pondría mi cargo a su disposición. Creo que este es el medio para conciliar la voluntad política y las competencias de control del Parlamento con las que corresponden a la Comisión.

- 4.5. *En el caso de que el Parlamento expresara su firme oposición a una propuesta legislativa situada en su ámbito de responsabilidad, ¿se comprometería usted a respetar el principio de retirar ese tipo de propuestas?*

Me parece un error político grave actuar frente a la voluntad del Parlamento clara y masivamente expresada en contra de una determinada propuesta legislativa. Por ello, me comprometo a dar traslado de la situación a la Comisión, que es a quien corresponde el derecho de iniciativa de acuerdo con los Tratados, para que se delibere sobre el tema y decida, en su caso, la retirada de la propuesta.

- 4.6. *¿Estaría usted a favor de un acuerdo entre el Parlamento Europeo y la Comisión en el sentido de que todos los funcionarios de alto nivel de la Comisión designados para representar a la Unión Europea deberían ser responsables ante el Parlamento y se debería aplicar a dichos funcionarios el procedimiento de confirmación?*

En la respuesta a una pregunta anterior, he señalado la necesidad de delimitar claramente la responsabilidad política de la responsabilidad administrativa en el seno de la Comisión. Ello responde a un modelo de administración moderna que es capaz de asumir tareas y responsabilidades y de delegar para llevar a cabo las tareas cotidianas. Un acuerdo como el que menciona la pregunta, supondría dar status político a los altos cargos de la Comisión europea. Debería reflexionarse si ello es compatible con lo anterior.

- 4.7. *¿Tiene usted intención de celebrar reuniones de información mensuales en la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios del Parlamento Europeo? ¿En que forma?*

Tengo la intención de comparecer cuantas veces sea necesario. He sido informado de la relación de trabajo existente en la pasada Legislatura y mi intención es continuarla y profundizarla de común acuerdo, según las modalidades oportunas en cada situación, dando la máxima prioridad a la información que debe recibir el Parlamento como expresión colectiva de la voluntad de los ciudadanos europeos.

- 4.8. *¿Ha consultado usted a otros candidatos propuestos para la Comisión a la hora de responder a este cuestionario?*

No. Para ser más preciso y en aras a la transparencia, debo señalarles que alguna de las cuestiones evocadas en el mismo fueron objeto de intercambio de pareceres en el seminario informal celebrado por la nueva Comisión propuesta, los pasados días 16 y 17 de julio en Artselaar.

## II. PREGUNTAS ESPECÍFICAS SOBRE ASUNTOS ECONÓMICOS Y MONETARIOS

1. *El artículo 2 del Tratado determina los objetivos de la Unión Económica y Monetaria. ¿Podría usted indicar, por orden de importancia, como clasifica usted estos objetivos?*

De acuerdo con el artículo 2 del Tratado, la UEM, el mercado interior y las políticas comunes son instrumentos diseñados para alcanzar una amplia gama de objetivos, que se presentan sin ninguna jerarquía aparente, y tan sólo con la lógica del general al particular.

En todo caso, se perciben vinculaciones implícitas entre ellos. Se puede afirmar que la estabilidad de precios es una condición necesaria y previa al crecimiento duradero, necesario a su vez para asegurar un nivel de empleo y de protección social elevados y también para aumentar el nivel de vida. Un nivel de empleo elevado favorece también la igualdad hombre-mujer, y el crecimiento es necesario para la convergencia real entre los Estados miembros y facilita la cohesión en el seno de la Unión. Finalmente la sostenibilidad de los citados objetivos depende en gran medida de un grado adecuado de protección medioambiental y de competitividad.

Para alcanzar un alto grado de competitividad debemos buscar una alta tasa de crecimiento de la productividad. Para alcanzar además un alto nivel de empleo es preciso un respeto de las condiciones macroeconómicas sanas -estabilidad monetaria, sostenibilidad presupuestaria y evolución adecuada de los salarios- y llevar a cabo las reformas estructurales pertinentes de manera que el PIB crezca más que la productividad de la mano de obra. En ese esquema se garantiza la compatibilidad de los objetivos sociales y los económicos mediante lo que se ha dado en llamar " el modelo social europeo", en el que las condiciones de crecimiento y empleo crean las condiciones de un nivel de protección social elevado .

En conclusión, el tratado no establece en mi opinión, una verdadera clasificación de estos objetivos finales interdependientes, pero en las condiciones actuales en las que se ha alcanzado la estabilidad de precios a través de la UEM, no sólo hay que mantener sino dar prioridad a los objetivos de crecimiento y empleo que, como señalaba anteriormente, son indispensables para la realización de los objetivos fundamentales de mejora del nivel de vida, de su calidad y de la cohesión previstas en nuestra Unión.

2. *La Presidencia finlandesa, en su programa, ha exigido una coordinación mas estrecha de las políticas económicas. En su opinión, ¿qué medidas concretas podrían proponerse? ¿Qué papel suplementario podría llegar a desempeñar la Comisión en este ámbito.*

La coordinación de políticas en la tercera fase de la UEM está en evolución permanente y es un tema en el que vamos aprendiendo al tiempo que lo aplicamos. En los ocho meses transcurridos desde el lanzamiento del euro se dispone ya de una cierta experiencia, . La experiencia ha resultado en todo caso positiva y se han conseguido mejoras en cuanto al conocimiento de nuestras economías, la mayor calidad y coordinación de nuestros procedimientos, un control más riguroso de la aplicación de las políticas mediante el sistema de vigilancia, el proceso de toma de decisiones en diferentes foros y la transparencia y responsabilidad democrática:

En el momento actual, la Comisión debe ejercer plenamente su papel en el proceso de coordinación. Tanto el Tratado como el Pacto de Estabilidad y Crecimiento la responsabilizan de

la coordinación, el seguimiento y la vigilancia del mismo, y por tanto, el objetivo debería ser mejorar, en aquello en que aún sea posible. Ya en la actualidad, mediante sus análisis sobre la situación económica, lleva a cabo una contribución básica a este proceso.

3. *En el marco de sus amplios cometidos que requieren, entre otras cosas, la preparación de los trabajos de los Consejos ECOFIN, ¿no podría ocurrir que el Comité Económico y Financiero sustituyera a los servicios de la Comisión y limitara así de hecho el derecho de iniciativa de la misma? ¿De que manera se podrían articular mejor los trabajos del Comité Económico y Financiero con los del Comité de Política Económica?*

No lo creo así. El papel de la Comisión y el Comité Económico y Financiero (CEF) son claramente distintos. El CEF prepara los debates del ECOFIN. A la Comisión le corresponde el seguimiento y la vigilancia y de acuerdo con el Tratado ejerce el derecho de iniciativa. Para la Comisión el CEF es un órgano útil, ya que permite conocer con antelación las posibles reacciones antes de lanzar una idea o una propuesta al ECOFIN. No se plantea por tanto, en ningún caso, que el CEF sustituya en sus competencias y responsabilidades a la Comisión y en realidad no juegan un papel de antagonistas sino de complementarios.

El papel que deben desempeñar el CEF y el Comité de Política Económica (CPE) se definieron en una carta conjunta de sus respectivos presidentes en 1998. El CEF se centrará en las políticas macroeconómicas y el CPE en las reformas estructurales. Para evitar posibles contradicciones entre los puntos de vista de ambos comités, al elaborar las orientaciones generales de política económica las sugerencias del CPE al ECOFIN se canalizan a través del CEF.

Los riesgos de duplicación de esfuerzos, que en algunos casos pueden producirse, deben resolverse en base a la carta conjunta antes citada y a los estatutos del CPE de 1974.

4. *¿Estaría usted de acuerdo en otorgar a las Orientaciones generales de política económica un mayor rango, mediante la inversión del calendario, con el fin de debatir y adoptar las Orientaciones generales de política económica antes de que los Estados miembros fijen sus programas de estabilidad nacional, de manera que el Consejo ECOFIN pudiera considerar la manera de que se tengan en cuenta las directrices comunitarias en la fijación de las estrategias nacionales a medio plazo, tal como figura en los programas de estabilidad?*

Estoy de acuerdo en reforzar al máximo las orientaciones generales de política económica ya que constituyen el instrumento básico del proceso de coordinación.

En cuanto al calendario, quiero señalar que las anteriores Orientaciones Generales de Política Económica, las primeras desde el euro, responden a una secuencia que creo es la correcta en base a la experiencia disponible. La idea básica es que las orientaciones generales de política económica, aprobadas por la Comisión en primavera, se adopten por el ECOFIN en julio, de forma que puedan tomarse en cuenta para la elaboración de los diferentes presupuestos nacionales que se produce en esas fechas. Tras la presentación de los presupuestos, los Estados Miembros adaptan los programas de estabilidad y convergencia y se valoran subsiguientemente por parte de la Comisión a partir de diciembre. El examen se centra en su incidencia en el déficit y deuda pública. En su valoración, la Comisión analiza la desviación entre el desarrollo real y los programas existentes y su consistencia con el Pacto de Estabilidad y Crecimiento y con las Orientaciones Generales de Política Económica. En el primer trimestre del año siguiente al iniciarse la elaboración de las nuevas Orientaciones Generales, se



evalúa el grado de cumplimiento de las anteriores. Este examen tendrá lugar por primera vez en el año 2000.

Este argumento es también válido para otros aspectos de la elaboración de la política económica como es el caso de las reformas estructurales. La mayor parte del esfuerzo legislativo se produce en otoño, a mismo tiempo que el procedimiento presupuestario. Las Orientaciones Generales deberían ser publicadas por la Comisión y adoptadas por el Consejo con tiempo suficiente para influir en el trabajo administrativo y parlamentario.

Dada la anterior secuencia, considero que el mejor momento para que la Comisión haga públicas las Orientaciones Generales de Política Económica es en la primavera. Si se hiciera antes, no se dispondría de información suficiente; si se hiciera después, se llegaría tarde para influir en los procesos presupuestarios.

En todo caso, como ya he señalado, en la coordinación de políticas económicas estamos aprendiendo al mismo tiempo que ponemos en marcha los procedimientos, por lo que si se produjeran fuertes evidencias de que el sistema es inapropiado, plantearía el que se reconsiderara el momento de publicación de las orientaciones generales de política económica

5. *El consejo Europeo de Colonia ha aprobado la elaboración de un pacto europeo para el empleo.  
¿Cuáles son sus precisiones sobre la aplicación de este pacto en relación con las grandes orientaciones de las políticas económicas y las directrices para el empleo? ¿Considera usted que puede surgir una incompatibilidad entre el pacto europeo para el empleo y el pacto de estabilidad y crecimiento?*

El Pacto Europeo sobre el empleo tal como ha sido aprobado en Colonia supone un enfoque global que pone en común todos los procesos de políticas de empleo de la Unión. Junto al proceso de Luxemburgo que pretende definir una estrategia de empleo coordinada y mejorar la eficiencia de los mercados de trabajo, y al proceso de Cardiff enfocado a las reformas estructurales, el Pacto Europeo por el empleo añade un tercer pilar, el diálogo macroeconómico mediante el que se pretende que representantes del Consejo, del Banco Central Europeo, la Comisión y los interlocutores sociales participen de forma efectiva en la puesta en vigor de las políticas macroeconómicas orientadas hacia el crecimiento y la estabilidad, y que forman parte del las orientaciones generales.

El Pacto Europeo por el Empleo constituye por tanto una parte sustantiva de una estrategia de política económica coherente con las Orientaciones Generales. En Colonia se dice que es " la base y el marco de un proceso sostenido para mayor crecimiento y empleo que, de acuerdo con las Orientaciones Generales de Política Económica, es el principal instrumento de coordinación de la política económica de la Comunidad".

No veo contradicciones entre el Pacto por el Empleo y el Pacto de Estabilidad y Crecimiento. En mi opinión sólo conseguiremos una situación de crecimiento duradero con una política fiscal correcta y por tanto ambos pactos deberían avanzar en la misma dirección.

6. *Con el fin de indicar la prioridad dada al fomento de la inversión pública(en un contexto de reducción del déficit), ¿es usted partidario de distinguir entre inversiones y gastos corrientes a la hora de valorar el nivel de déficit de los presupuestos nacionales?*

Tal como se señala en el Tratado de Maastricht y en el pacto de estabilidad y crecimiento hay que prestar especial atención a la inversión pública en el momento de valorar y controlar las posiciones presupuestarias de los Estados miembros. A diferencia de lo sucedido hasta 1997, cuando los países redujeron el gasto en inversión para cumplir con los criterios de convergencia, a partir de ahora debe darse mayor prioridad a la inversión generadora de empleo frente al gasto corriente.

La línea divisoria entre gasto de inversión y gasto corriente no siempre es clara, y también contribuyen al crecimiento algunos gastos corrientes como la educación, la formación u otros que pueden considerarse inversión en capital humano.

También cabe señalar que parte de la inversión que en el pasado se realizaba por el sector público, en la actualidad se lleva a cabo en algunos casos por empresas privadas, en otros mediante una asociación de empresas privadas y públicas y en otros por empresas de titularidad pública.

En todo caso un incremento de la inversión no debería ser una excusa para no cumplir con la obligación de control del déficit público global. Por tanto, las normas presupuestarias no deben debilitarse excluyendo la inversión del cálculo de los déficits presupuestarios nacionales.

7. *A principios de 2002, ¿propondría usted que el período para la introducción de billetes de banco y monedas se limitara a 6 u 8 semanas de manera armonizada, o consideraría usted que es posible establecer diferentes períodos para los diversos países?*

De acuerdo con el escenario definido en la Cumbre de Madrid se deja a los estados miembros una cierta flexibilidad - máximo de seis meses- para organizar la retirada de monedas y billetes nacionales desde el primero de enero del 2002. La razón de esta flexibilidad se justifica por los diferentes hábitos nacionales de pago e incluso por las diferencias logísticas entre países.

De los trabajos realizados hasta ahora para la introducción del euro en los diferentes Estados miembros se desprende que el período podría ser más corto. La mayoría de estados miembros prevén reducir el plazo de circulación de billetes y monedas nacionales a dos o tres meses. Ahora bien, dado que no existen decisiones oficiales sobre este tema aún se plantean algunas incertidumbres.

Según la información de que dispongo, la Comisión está manteniendo contactos con los estados miembros y con el BCE y estas cuestiones se discutirán en la reunión informal del ECOFIN de Turku en septiembre en base a un documento de la Comisión. Sería deseable que se llegue a una aproximación de los puntos de vista de los diferentes estados miembros, de forma que no se genere una disparidad excesiva entre las diferentes posiciones.

8. *La participación de la Comisión a nivel político en los foros internacionales (en particular el G7) se enfrenta a dificultades internas y externas. ¿Qué medidas prevé usted para hacer posible que la Comisión represente plenamente a la zona euro en esos foros de acuerdo con el artículo 111 (antiguo artículo 109) del Tratado?*

Tras su reunión del 12 de julio el Ecofin anunció que se había alcanzado un acuerdo sobre la representación exterior de la Comunidad en las reuniones ministeriales del G 7. De acuerdo con el mismo, se ha dado un papel preponderante al presidente del Euro 11 y al del BCE, mientras que se ha limitado la participación de la Comisión.

El compromiso supone una marcha atrás respecto a lo que los Jefes de Estado y Gobierno habían resuelto en Viena el pasado año, cuando decidieron que el área euro debería estar representado por el Presidente del Euro 11, apoyado por la Comisión, y el del BCE. El acuerdo no parece compatible con la propuesta de decisión sobre la representación exterior del área euro que la Comisión había sometido al Consejo, en aplicación del artículo 111 (4) en el otoño de 1998, y que el Consejo no ha discutido hasta ahora. Recordaría ahora que cuando el Parlamento fue consultado, apostó incluso por un mayor compromiso de la Comisión que el recogido en este texto.

Mi opinión es que la decisión del Consejo podría afectar a la mejor defensa de los intereses de la Unión Europea. Al limitar la participación de la Comisión a nivel internacional se prescindirá de un actor importante para la defensa de los intereses de la Unión Europea. La actitud del Consejo respecto a la Comisión envía también una señal errónea hacia los mercados, al generar la sensación de que el marco institucional no está suficientemente claro y definido.

Este es un tema de la máxima sensibilidad e interés sobre el que necesariamente habrá que volver en los próximos meses.

9. *Dada la reciente crisis monetaria y financiera que se ha registrado a escala internacional, es necesario establecer una regulación y supervisión internacional efectiva de los mercados financieros. ¿Qué propuestas piensa presentar para mejorar el funcionamiento del sistema económico y financiero internacional con el fin de que no vuelva a producirse una crisis similar, teniendo en cuenta que es necesario que los países euro, con una única política monetaria, asuman un papel importante para contribuir a disipar las turbulencias financieras que afectan a la economía mundial?*

Las recientes crisis en los mercados financieros y los procesos de internacionalización, desintermediación, globalización de los servicios financieros, y la introducción del euro, plantean importantes retos. Los informes más recientes sobre la materia han sido respaldados por el Consejo de Colonia y el G 7 a nivel de Jefes de Estado. La UE ha jugado un papel activo en la identificación de las áreas en las que es necesario actuar y las posibles soluciones que se pueden adoptar. Me gustaría subrayar dos elementos claves reconocidos por el Consejo Europeo de Colonia: la buena acogida de la comunicación de la Comisión sobre el "Plan de acción" para la creación de un mercado único de servicios financieros y los trabajos derivados del mismo, y que supone mejoras en el marco de regulación y supervisión de la UE; y la petición a los Estados miembros para trabajar juntos y poner en práctica mejoras en el funcionamiento del sistema internacional.

Un elemento clave del Plan de acción sobre los mercados financieros es el marco de supervisión y regulación. La Comunicación sobre el mismo reconoce que ahora existe una mayor necesidad y disponibilidad para garantizar la existencia de regulaciones y supervisiones apropiadas para el mercado

financiero único. Estoy especialmente satisfecho que la Presidencia finlandesa de una gran importancia a este punto de la estabilidad financiera y la prevención y gestión de las crisis.

En cuanto a las mejoras sobre la arquitectura financiera internacional, se han realizado progresos sobre la transparencia, las buenas prácticas, y las políticas de regulación financiera y sociales. Se ha reconocido que la estabilidad financiera es, en último caso, responsabilidad de cada país. De ahí que cada país necesite considerar cuidadosamente cómo reforzar los procedimientos internos y las instituciones responsables de la regulación y supervisión, de forma que se encuentren en las mejores condiciones para hacer frente a las perturbaciones en los mercados financieros regionales e internacionales. Por otra parte, debe garantizarse la coherencia a nivel de la UE e internacional. Por último, necesitamos normas más eficientes sobre la participación del sector privado en la prevención y gestión de las crisis. Las instituciones internacionales deben adaptarse al nuevo entorno global reforzando la coordinación entre las IFIs, tomando en cuenta la nueva realidad del euro a nivel internacional, y mejorando la eficacia de algunas instituciones (por ejemplo el FMI y el Comité Interino). Puede también considerarse positiva la creación del Foro sobre la Estabilidad Financiera (FFE) inspirado por el grupo de los 7. Este debería reforzar la coordinación y la cooperación en el ámbito de la vigilancia y la supervisión en los mercados financieros internacionales. Otro objetivo del FFE es señalar las vulnerabilidades del sistema financiero global para desarrollar y reforzar las buenas prácticas y estándares y definir las prioridades para desarrollarlas. La transparencia y la información son las cualidades fundamentales de cualquier sistema. La Comisión debería contribuir a este proceso como responsable del establecimiento de un marco regulatorio para los mercados financieros en la UE, de la vigilancia macroeconómica y del diálogo macroeconómico con países terceros. Esta contribución será más efectiva en la medida en que la Comisión pueda participar activamente en los foros internacionales relevantes.

10. *¿Qué posibles problemas ve usted en el ámbito de la ampliación y de las cuestiones de política económica y monetaria y cuáles son sus propuestas para resolver dichos problemas?*

Sobre este punto es mejor pensar en términos de retos que de problemas. La ampliación presenta numerosos retos: en primer lugar por el elevado número de países implicados y por la variedad de sus situaciones económicas; en segundo, por que algunos provienen de un sistema de economía planificada con un reducido o nulo papel del mercado, aunque con diferencias significativas entre los diferentes países; y finalmente, porque bastantes países candidatos tienen rentas per cápita muy inferiores a los de los estados miembros.

La cuestión económica básica para los países candidatos es integrarse de forma competitiva en el mercado único. El cambio es imprescindible para que la aplicación de las obligaciones del Tratado no genere impactos sociales y económicos políticamente inaceptables.

El cambio necesario, previo a la adhesión por parte de los países candidatos, debe contar con el apoyo de la Unión. En el marco de dicho apoyo, la Comisión, y en especial los servicios bajo la tutela del Comisario responsable de asuntos económicos y monetarios, deben mantener un diálogo económico permanente con estos países, para, entre otros temas, discutir e identificar las políticas y prioridades económicas que pueden ayudar a su estrategia económica para la adhesión. Aunque no hay un modelo óptimo de políticas económicas para la transición, parece claro que en todo caso los retos económicos básicos a los que tendrán que hacer frente estos países son:

- 1) avanzar en la implantación de una economía de mercado de acuerdo con el modelo comunitario, lo que exige progresar en el proceso de privatización y de reformas estructurales en los sectores financiero y empresarial
- 2) alcanzar una posición macroeconomía estable y sostenible a largo plazo
- 3) atraer suficientes inversiones externas para poder financiar el desarrollo de sus economías en un esfuerzo para aproximarse a la U E.

Ese diálogo permitirá una mejor apreciación por parte de la Comisión, sobre el grado y dificultad de cumplimiento de los criterios de Copenhague, y en definitiva para recomendar o no que se inicien las negociaciones de adhesión. Como es conocido en base a las opiniones de 1997, se ha aceptado iniciar las negociaciones con los seis países más avanzados en el cumplimiento de las citados criterios. De acuerdo con el resultado de los informes futuros, se podrá ampliar el número de países que se encuentren en el primer grupo. En mi opinión, en todo caso, los criterios de Copenhague deben cumplirse totalmente antes de la adhesión.

El diálogo con la Comisión europea es también importante preparar a los países candidatos para que en su momento puedan participar en la vigilancia multilateral y en los procedimientos de coordinación económica.

Tras la adhesión los nuevos estados miembros deberían participar en la UEM como "Estados Miembros con derogación". El reto será entonces prepararlos para que puedan incorporarse al euro cuando cumplan las condiciones del Tratado, incluyendo el logro de un alto grado de convergencia sostenible.

11. *¿Sería usted partidario de un acuerdo interinstitucional que garantizara la participación formal del Parlamento en las orientaciones generales de política económica, en la supervisión multilateral y en los procedimientos de los programas de estabilidad y convergencia?*

Los procedimientos establecidos en el Tratado y en el derecho derivado necesitan ser eficientes al máximo y evitar cualquier retraso indebido. Creo que es importante que el Parlamento esté plenamente informado acerca de cada uno de los pasos relevantes de estos procedimientos y buscar formulas que nos permitan conocer sus opiniones antes de que adopten las decisiones finales. Estoy por tanto a favor de un acuerdo que clarifique la participación del Parlamento en estos procedimientos, pero es evidente que dicho acuerdo debe ser alcanzado entre las tres instituciones de la Unión. Haré por tanto los esfuerzos necesarios para una participación activa del Parlamento de acuerdo con estas ideas.

## **B. PREGUNTAS ESPECÍFICAS COMISIÓN DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES**

1. *¿Qué medidas deberían adoptarse para reforzar nuestro modelo de economía social del mercado y establecer un equilibrio entre la UEM y la dimensión social europea?*

Las Orientaciones Generales de Política Económica diseñan una estrategia global para el crecimiento y el empleo. Dicha estrategia consiste en políticas macroeconómicas sanas que lleven al crecimiento, al empleo y la estabilidad de precios, políticas que mejoren el funcionamiento general del mercado de trabajo tal como se detalla en las Directrices de Empleo, y reformas económicas que refuercen la eficiencia y la flexibilidad de los mercados de bienes, servicios y capitales. Más crecimiento, empleo y competitividad son necesarios para mantener y reforzar nuestra economía social y conseguir éxito con la UEM.

El Pacto Europeo de Empleo, establecido en el Consejo de Colonia, facilita un marco adicional para reforzar la dimensión social en el contexto de la UEM. Para ello reafirma el compromiso sobre la estrategia coordinada de empleo: mejorando la empleabilidad, en especial para aquellos que tienen desventajas en el mercado laboral, y ayudando a que los desempleados mejoren sus conocimientos; desarrollando la iniciativa empresarial; fomentando la adaptabilidad de las empresas y sus trabajadores; y mejorando la igualdad de oportunidades para las mujeres y los hombres.

El Consejo Europeo también reafirmó sus compromisos con la reforma económica en el marco del Pacto Europeo por el Empleo considerando que las reformas estructurales de los mercados de trabajo, mercancías y capitales son esenciales para asegurar que las empresas europeas puedan competir con éxito en los mercados mundiales y que se pueda utilizar al máximo la capacidad potencial de creación de empleo de las economías europeas. La dimensión social, por supuesto, permanece ampliamente dentro de la competencia de los Estados miembros, aunque la cooperación y la coordinación de sus actuaciones en los campos de la política social está fomentada y facilitada por la Comisión en base al art. 140 del Tratado de Amsterdam.

Por último, el establecimiento de un diálogo macroeconómico regular como parte del Pacto Europeo por el Empleo servirá para reforzar los lazos entre la dimensión social y el proceso de toma de decisiones macroeconómicas en la UEM. El diálogo pretende mejorar las condiciones para la aplicación del "mix" de políticas macroeconómicas dirigido al crecimiento y el empleo manteniendo al mismo tiempo la estabilidad de precios tal como se diseña en las Orientaciones Generales de 1999. Los interlocutores sociales, que mantienen su autonomía e independencia, participarán totalmente en este diálogo junto con representantes de los Estados miembros y de la Comisión y las autoridades monetarias.

2. *En su opinión ¿qué medidas son necesarias para que el crecimiento económico genere empleo y cohesión social y contribuya a la reducción de las elevadas tasas de desempleo que se registran en la actualidad? ¿De que modo tiene usted intención de garantizar la integración adecuada del empleo en la política económica y monetaria, tal y como se decidió en Colonia? ¿Es usted partidario de la participación del PE en este proceso?*

Las Orientaciones Generales de Política Económica de 1999 definen tres elementos básicos para una estrategia coherente que permita alcanzar unos niveles altos y sostenidos de crecimiento y empleo. Estos son: 1) políticas macroeconómicas sanas que lleven al crecimiento, al empleo y a la estabilidad de precios; 2) políticas que mejoren el funcionamiento general del mercado de trabajo, y 3) reformas económicas que refuercen la eficiencia y flexibilidad de los mercados de bienes, servicios y capitales. Un diálogo fructífero entre los actores de la política económica —en especial en el marco del Pacto Europeo de Empleo— será esencial para que esta estrategia tenga éxito. Por esta vía, la Unión puede alcanzar no sólo un alto crecimiento sostenible y la estabilidad de precios, sino también una alta intensidad de empleo en relación con el crecimiento, que permita reducir el desempleo. Los países que han seguido esta estrategia de crecimiento y empleo orientada a la estabilidad, combinada con reformas estructurales, han tenido éxito en el mantenimiento y mejora de la cohesión social y de la competitividad económica.

La reducción del desempleo reforzará por sí mismo la cohesión social. Pero puede hacerse mucho para mejorar la cohesión, sobre todo dada la desigual distribución del impacto del desempleo entre diferentes grupos en la sociedad. Así, las Directrices de Empleo prestan especial énfasis sobre los grupos con desventajas en el mercado de trabajo

Hacer frente al desempleo en Europa es la prioridad absoluta de la política económica y lo es no sólo por razones sociales y políticas. La mayor parte de los retos a los que tienen que hacer frente nuestras economías se resolverán más fácilmente, financiera y socialmente, con mayores niveles de empleo. Por tanto, las Directrices de Empleo constituyen un elemento fundamental en la estrategia de las Orientaciones Generales de Política Económica. La importancia de una estrategia de empleo coordinada se reafirmó en el Consejo Europeo de Colonia y se convirtió en uno de los pilares del Pacto Europeo del Empleo. El empleo en la Unión se beneficiará también del establecimiento de un diálogo macroeconómico entre los principales grupos de actores económicos, necesario para conseguir un fuerte crecimiento del empleo manteniendo estabilidad en los precios.

El Parlamento Europeo lleva a cabo una importante contribución a este proceso, en especial a través de sus opiniones sobre las Orientaciones Generales de Política Económica y las directrices sobre el empleo. Además, dentro del campo del continuo diálogo con el Parlamento Europeo, la Comisión mantendrá informados a los parlamentarios y tomará en consideración sus puntos de vista en el diálogo macroeconómico.

