(2004/C 33 E/156) **INTERROGAZIONE SCRITTA E-1725/03**

**di Reimer Böge (PPE-DE) alla Commissione**

*(23 maggio 2003)*

*Oggetto:* Finanziamento del sistema di controllo dei pescherecci (SCP)

Ai sensi dell'art. 22 del regolamento (CE) 2371/2002 [1] tutti i pescherecci di lunghezza superiore ai 18 metri entro il 1° gennaio 2004 e tutti i pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri devono essere dotati entro il 1° gennaio 2005 di una cosiddetta «Blue Box» per il controllo via satellite.

Nel caso dei pescherecci di lunghezza superiore ai 24 metri, che già dal luglio 1998 devono essere dotati di SCP, l'Unione europea ha rimborsato al 100 %, dietro presentazione di richiesta, i relativi costi per l'installazione dell'impianto. Per i pescherecci di lunghezza inferiore ai 24 metri invece è previsto soltanto un contributo ammontante al 25 % dei costi per l'installazione dell'impianto nel quadro dello SFOP. A tali costi si aggiungono le spese di esercizio ammontanti a 500 euro all'anno che costituiscono un ulteriore onere per i pescatori.

Indipendentemente dal fatto che tale onere aggiuntivo è difficilmente giustificabile per i pescherecci che pescano lungo le coste o che rientrano in giornata, la Commissione può indicare se è disposta a porre fine alla lampante discriminazione dei pescherecci di lunghezza inferiore ai 24 metri in merito all'acquisto della «Blue box», per esempio mediante modifica del regolamento o attraverso corrispondenti iniziative nel quadro della procedura di bilancio o mediante una partecipazione dell'UE ai costi di controllo degli Stati membri attraverso cui potrebbe essere possibile rimborsare i costi dei sistemi di controllo installati nel 2003 e a partire dal 2004?

[1] GU L 358 del 31.12.2002, pag. 59.

**Risposta data dal sig. Fischler in nome della Commissione**

*(11 luglio 2003)*

Anche la Commissione si preoccupa che durante l'estensione del sistema di controllo via satellite (VMS) ai pescherecci più piccoli i pescatori ricevano lo stesso trattamento.

Al riguardo, l'affermazione che le installazioni per i pescherecci più grandi siano state finanziate al 100 % e che quelle per i pescherecci più piccoli possano esserlo solo al 25 % non rispecchia correttamente la situazione. Infatti, per i pescherecci già assoggettati al VMS è stato versato un contributo finanziario comunitario proporzionale alla spesa sostenuta per l'acquisto delle installazioni, fino ad un ammontare massimo che nel 1999 e nel 2000 è stato di 3 400 euro.

Per i pescherecci di lunghezza fuori tutto inferiore a 24 metri, la Commissione assegnerà aiuti, entro i limiti di bilancio, a condizioni simili a quelle adottate nel passato per i pescherecci più grandi.

---

(2004/C 33 E/157) **INTERROGAZIONE SCRITTA P-1729/03**

**di Roger Helmer (PPE-DE) alla Commissione**

*(19 maggio 2003)*

*Oggetto:* Assicurazione per i veicoli a motore in Lituania

Potrebbe la Commissione far sapere se sono state prese disposizioni affinché la Lituania rispetti le norme UE in materia di assicurazione dei veicoli a motore, soprattutto la prima direttiva sull'assicurazione dei veicoli a motore, secondo cui ogni polizza assicurativa rilasciata nell'UE deve offrire la copertura minima richiesta per legge in qualsiasi altro paese dell'UE?

Attualmente tutti gli Stati membri dell'UE utilizzano il sistema della carta verde per l'assicurazione dei veicoli a motore, il che significa che in tutta l'UE è offerta una copertura assicurativa minima standard. Tutti gli Stati membri sono altresì firmatari della Convenzione multilaterale di garanzia«il che significa che la carta verde non è strettamente necessaria per entrare in altri Stati membri dell'UE. Può la Commissione far sapere se la Lituania adotterà il sistema della carta verde quando entrerà a far parte dell'UE a pieno titolo? Può la Commissione inoltre far sapere se le Lituania diventerà un paese firmatario della Convenzione multilaterale di garanzia»?

**Risposta data dal sig. Bolkestein a nome della Commissione**

*(10 giugno 2003)*

In base alle più recenti informazioni a disposizione della Commissione, la Lituania non ha ancora attuato pienamente le disposizioni UE relative all'assicurazione degli autoveicoli. Le autorità lituane hanno provveduto ad informare che sono attualmente in fase di preparazione alcuni progetti di legge relativi all'attuazione sia della prima direttiva assicurazione autoveicoli 72/166/CEE ([1]), di cui l'onorevole parlamentare fa menzione, che delle altre tre direttive assicurazione autoveicoli (84/5/CEE ([2]), 90/232/CEE ([3]) e 2000/26/CE ([4])). Tali progetti dovrebbero essere sottoposti a breve termine all'attenzione degli organismi di regolamentazione nazionali.

Per quanto concerne la Convenzione tra gli uffici nazionali di assicurazione degli Stati membri dello Spazio economico europeo e di altri Stati associati, conclusa conformemente ai principi di cui all'articolo 2, paragrafo 2, della prima direttiva assicurazione autoveicoli summenzionata, la Lituania non vi fa ancora parte ma dovrebbe esservi inserita nel prossimo futuro, in ogni caso prima della sua adesione all'Unione europea.

La Lituania, al pari di tutti gli altri paesi candidati, dovrà recepire completamente la legislazione in materia di assicurazioni dell'Unione, comprese le direttive assicurazione autoveicoli, prima dell'adesione. La Commissione continuerà a controllare tale processo, dedicando particolare attenzione all'ottemperanza ai requisiti necessari per l'abolizione dei controlli delle assicurazioni alle frontiere. Se del caso, la Commissione adotterà le misure necessarie a garantire il buon funzionamento del sistema.

([1]) Direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, GU L 103 del 2.5.1972.

([2]) Seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, GU L 8 dell'11.1.1984.

([3]) Terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, GU L 129 del 19.5.1990.

([4]) Direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE del Consiglio (Quarta direttiva assicurazione autoveicoli), GU L 181 del 20.7.2000.

(2004/C 33 E/158) **INTERROGAZIONE SCRITTA E-1735/03**

**di Michl Ebner (PPE-DE) alla Commissione**

*(26 maggio 2003)*

*Oggetto:* Armonizzazione dei giorni di festa

Il numero e le date delle giornate di festa negli Stati membri non sono omogenei a causa delle diverse tradizioni e dei diversi eventi politici e religiosi celebrati nell'Unione europea. Ciò può essere considerato un problema economico che causa notevoli discriminazioni. Mediante una graduale armonizzazione impostata su una strategia di lungo respiro all'interno degli Stati dell'Unione europea nonché mediante rinvio del giorno di festa (che cadrebbe su un giorno feriale) al fine settimana successivo, così come avviene in Gran Bretagna, si potrebbe produrre un maggiore vantaggio economico e dare ai cittadini europei la possibilità di utilizzare al meglio il loro tempo libero.

La Commissione europea, pur non avendo competenza diretta al riguardo, può illustrare quali possibilità vi siano di procedere ad una tale armonizzazione?