

3. En este ámbito, ¿qué medidas legislativas, en general, se han tomado a nivel europeo y, en particular, en lo que se refiere al grupo de trabajo (mencionado en la respuesta de la Sra. de Palacio) del que deben formar parte, en principio, representantes de la aviación civil de los Estados miembros y que debe asesorar a la Comisión sobre las orientaciones de la reforma de la gestión del tráfico aéreo?

(¹) DO C 113 E de 18.4.2001, p. 160.

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

(3 de octubre de 2002)

Dentro del campo del transporte en general, la Comisión ha hecho de la seguridad una de sus principales prioridades y ya ha puesto en marcha una serie de medidas encaminadas a incrementar la seguridad del transporte aéreo. Concretamente, la Comisión tiene previsto examinar si la transferencia de las actividades relacionadas con la seguridad del tráfico aéreo a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) supondría en sí un refuerzo para la seguridad aérea en Europa.

En octubre y diciembre de 2001, la Comisión presentó al Parlamento y al Consejo cuatro propuestas legislativas sobre navegación aérea (¹) con vistas a crear el «cielo único europeo»: un reglamento por el que se fija el marco para su realización, un reglamento relativo a la prestación de servicios de navegación aérea, un reglamento sobre la organización y la utilización del espacio aéreo y un reglamento relativo a la interoperabilidad. Las propuestas tienen por objetivo mejorar el funcionamiento de la navegación aérea manteniendo e incrementando a la vez el nivel de seguridad; el imperativo de la seguridad es algo en lo que se reafirman constantemente tanto la Comisión como los Estados miembros y es el centro de atención de todas las discusiones. Además de ello, la Comisión está convencida de que la fragmentación de los sistemas (que es actualmente la regla en Europa cuando se pasa del espacio aéreo de un Estado miembro al de otro) es un factor que incide sobremanera en el aumento de los riesgos y, por tanto, pone en entredicho la seguridad. La repercusión de las propuestas para la realización del «cielo único europeo», al reducir esta fragmentación de los sistemas, ha de permitir un mayor nivel de seguridad en la gestión de tráfico aéreo.

Los textos citados están siendo aún examinados por el Consejo y el Parlamento pero el Consejo Europeo de Barcelona invitó a los legisladores a adoptar las propuestas sin demora con el fin de que para finales de 2004 el «cielo único europeo» sea una realidad.

En su sesión plenaria de septiembre (día 3 de septiembre de 2002) el Parlamento votó en primera lectura el paquete de propuestas del «cielo único» respaldando ampliamente el planteamiento de la Comisión.

(¹) COM(2001) 123 final y COM(2001) 564 final.

(2003/C 52 E/157)

PREGUNTA ESCRITA E-2204/02 de Marco Cappato (NI) a la Comisión

(22 de julio de 2002)

Asunto: Libertad de expresión en Internet

A raíz de la publicación, el 25 de octubre de 2000, en el Osservatore Romano, diario del Vaticano, de un artículo sobre los llamados sitios «blasfemos», la policía fiscal de la República Italiana, después de haber investigado durante cerca de dos años, ha dispuesto el oscurecimiento de cinco sitios de Internet activados en los Estados Unidos.

¿No considera la Comisión que tales disposiciones son contrarias a la libertad de expresión, tal como está garantizada por los instrumentos internacionales relativos a los derechos humanos y, en particular, por los artículo 6 y 7 del Tratado de la Unión Europea y por la Carta de los Derechos Fundamentales? En caso afirmativo, ¿qué medidas piensa tomar la Comisión?

Respuesta del Comisario Vitorino en nombre de la Comisión*(3 de septiembre de 2002)*

La libertad de expresión es reconocida por el artículo 10 del Convenio europeo de protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales y por el artículo 11 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión, a la cual Su Señoría se refiere.

Sin embargo esta libertad puede, de acuerdo con ambos textos, ser limitada siempre que se cumplan determinadas condiciones.

Las posibles limitaciones deben estar previstas por la ley y constituir medidas necesarias, en una sociedad democrática, para la protección de intereses públicos legítimos.

El análisis del cumplimiento de estas condiciones debe hacerse en función de cada caso concreto.

Por lo que se refiere a los sitios internet mencionados, Su Señoría no aporta elementos suficientes para efectuar un análisis.

La Comisión sigue atentamente la evolución de las comunicaciones por internet y, cuando proceda, adoptará, en el marco de sus competencias, las medidas que resulten adecuadas.

(2003/C 52 E/158)

**PREGUNTA ESCRITA E-2208/02
de Christoph Konrad (PPE-DE) a la Comisión***(22 de julio de 2002)*

Asunto: Prácticas contrarias a las normas de la competencia en materia de control del peso de los autocares extranjeros en Austria

1. ¿Qué piensa la Comisión, desde el punto de vista de la competencia, del hecho de que en Austria se someta sistemáticamente a los autocares extranjeros de dos ejes a un control de peso?
2. Cuando se observa un exceso de peso, la policía austríaca remite al transportista a una empresa que es la única situada en las inmediaciones del centro oficial de control de peso. ¿Cómo reacciona la Comisión ante esta práctica contraria a las normas de la competencia de enviar al interesado a una empresa concreta, en particular en aquellas situaciones en que los autocares extranjeros no tienen realmente otra alternativa (en particular, por la noche)?
3. ¿Qué piensa la Comisión del hecho de que esta empresa prestataria de servicios sólo ponga otro vehículo a disposición de la empresa «sancionada», para que ésta pueda reducir el peso del autocar, a unos precios muy superiores a los del mercado? ¿Sabe la Comisión que, además, esta empresa no presta los servicios acordados? En un caso que se me ha comunicado, la empresa hizo apearse a los viajeros alemanes antes de llegar al Puente de Europa, ahorrándose así, amén de los kilómetros restantes, los gastos de peaje del Brenner, que ya estaban incluidos en el precio acordado (650 euros más 130 euros en concepto de IVA)?
4. ¿Qué piensa la Comisión de estas distorsiones de la competencia? ¿Ha recibido otras reclamaciones de este tipo, por ejemplo, procedentes de los Países Bajos?
5. ¿Se ha tomado ya una decisión concreta en relación con estos hechos o se ha procedido a una reflexión sobre la manera de sancionar los comportamientos contrarios a las normas de la competencia?

Respuesta de la Sra. de Palacio en nombre de la Comisión*(16 de septiembre de 2002)*

Al efectuar estos controles, que afectan tanto a los camiones como a los autocares, Austria aplica las disposiciones comunitarias referidas al transporte por carretera entre Estados miembros, en particular la Directiva 96/53/CE⁽¹⁾ relativa a los pesos, dimensiones y determinadas características técnicas de los camiones, la Directiva 96/96/CE⁽²⁾ relativa a la inspección técnica de los vehículos de motor y de sus remolques, y los Reglamentos (CEE) n° 3820/85⁽³⁾ y (CEE) n° 3821/85⁽⁴⁾ relativos a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y al aparato de control.