

Katsooko komissio, että kyseisellä toimenpiteellä vääristetään itävaltalaisien ja muiden jäsenvaltioiden koristekasvien viejien välistä kilpailua, kun otetaan huomioon, että Itävallan alueelta lähtöisin olevat tuotteet voivat päästä markkinoille määränpäässään jo seuraavana päivänä, kun taas ulkomaisilta viejiltä aikaa tähän kuluu vähintään yksi vuorokausi enemmän kyseisen ajokiellon johdosta?

Onko komissio valmis välittämään Itävallan viranomaisille tiedon siitä, miten se vastaa näihin kysymyksiin sekä ryhtymään mahdollisesti muihinkin toimiin?

### Loyola de Palacion komission puolesta antama vastaus

(8. tammikuuta 2003)

Komissio on tietoinen parlamentin jäsenen mainitsemasta ongelmasta, joka koskee raskaiden ajoneuvojen yöllistä ajokieltoa Inntalin moottoritieellä Itävallassa Kundlin ja Ampassin välillä.

Komissio antoi jo vuonna 1998 Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi, joka koskee Euroopan laajuisen verkon alueella kansainvälisessä liikenteessä raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin sovellettavia ajorajoituksia koskevaa yhdenmukaistettujen sääntöjen avointa järjestelmää<sup>(1)</sup>. Koska ehdotus ei johtanut direktiivin antamiseen, komissio antoi muutetun ehdotuksen marraskuussa 2000<sup>(2)</sup>. Muutettu ehdotus sai Euroopan parlamentin tuen heinäkuussa 2002. Tuolloin komissio ilmaisi kannattavansa suurinta osaa parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä ehdottamista tarkistuksista ja erityisesti tarkistusta, joka koskee kukkien ja puutarhatuotteiden kuljettamisen sulkemista direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Komissio laatii parhaillaan uutta muutettua ehdotusta.

Näin ollen ja ottaen huomioon, että kyseistä säädöstä ei ole vielä annettu ja että yhteisöllä ei ole olemassa yhteisiä sääntöjä, jotka koskevat raskaisiin ajoneuvoihin kansainvälisessä liikenteessä sovellettavia rajoituksia, Tirolin presidentin määräämää toimenpidettä ja siihen rinnastettavia toimenpiteitä voidaan arvioida ainoastaan yhteisön oikeuden yleisten periaatteiden ja muiden tapaukseen sovellettavien säännösten nojalla. Komissio aikoo arvioida toimenpidettä syrjimättömyyden, oikeasuhteisuuden ja vapaan liikkuvuuden periaatteiden perusteella sekä ottaen huomioon ympäristöalalla sovellettavat yhteiset säännöt. Näiden perusteiden soveltamisen pitäisi estää kaikenlainen – myös kysyjän mainitsema – syrjimin.

<sup>(1)</sup> KOM(98) 115 lopullinen, EYVL C 198, 24.6.1998.

<sup>(2)</sup> KOM(2000) 759 lopullinen, EYVL C 120 E, 24.4.2001.

(2003/C 268 E/033)

### KIRJALLINEN KYSYMYS E-3319/02

esittäjä(t): **Margrietus van den Berg (PSE) komissiolle**

(22. marraskuuta 2002)

Aihe: EKR – Le Joolan nostamisen rahoitus

Yhdeksänneistä EKR:stä osoitetaan Senegalille 209 miljoonaa euroa. Summasta olisi rahoitettava muun muassa liikenteen ja perusrakenteiden parannuksia. Ziguinchor/Karabanen ja Dakarin välisen lauttayhteyden palauttaminen on taloudellisesti hyvin tärkeää niin Casamancelle, Senegalin eteläosalle, kuin koko maalle ylipäätään. Maata pitkin matkustaminen on liian vaarallista ja Gambian kautta se on liki mahdotonta.

Le Joola -aluksen nostaminen voisi mahdollisesti tapahtua tämän tuen avulla. Kyse on liikenneyhteyksien parantamisesta. Alus on juuttunut kiinni niin, että se muodostaa vaaran Senegalilaisille kalastusaluksille ja muulle meriliikenteelle. Lisäksi Senegalin hallitus on todennut ("ownership", omistajuus) pitävänsä Le Joolan nostamista ensisijaisen tärkeänä.

Onko komissio yhtä mieltä siitä, että Le Joolan nostaminen on tarpeen alueen infrastruktuurin korjaamiseksi ennalleen?

Katsooko komissio, että Senegalin hallitus täyttää omistajuudelle asetetut kriteerit määrittämällä Le Joolan nostamisen ensisijaiseksi tehtäväkseen?

Voiko komissio selvittää, onko Le Joolan nostamisen rahoittaminen mahdollista EKR:n puitteissa, ottaen huomioon, että kyse on liikenteen ja perusrakenteiden kohentamisesta?

### **Poul Nielsonin komission puolesta antama vastaus**

*(7. tammikuuta 2003)*

Dakarin ja Ziguinchorin välisen meriyhteyden palauttaminen on taloudellisesti ja poliittisesti erittäin tärkeää Casamancen alueelle ja yleensä koko Senegalille. Joola-aluksen nostaminen ja korjaaminen ei kuitenkaan näytä olevan kustannustehokkain keino tämän meriyhteyden palauttamiseksi, joten vaihtoehtoja on etsittävä. Senegalin valtio aikoo ilmeisesti hankkia kaksi uutta alusta Saksan yhteistyöavun ja muiden avunantajien turvin, mutta hankkeen toteuttaminen saattaa viedä noin kaksi vuotta. Tilapäisratkaisuna Senegalin valtio etsiikin yksityistä toimijaa, joka hoitaisi meriyhteyttä aluksellaan.

Yhdeksännessä Euroopan kehitysrahastossa määrärahoja on varattu kahteen keskeiseen kohteeseen, jotka ovat alueellisesti tärkeät maantiet sekä vesi ja viemärointi.

(2003/C 268 E/034)

### **KIRJALLINEN KYSYMYS E-3328/02**

**esittäjä(t): Toine Manders (ELDR) komissiolle**

*(25. marraskuuta 2002)*

*Aihe:* Pankkikorttipetokset

Alankomaissa on näköjään tällä hetkellä menossa laajamittainen pankkikorttipetos (kts. esim. ANP-lehdistökatsaus, 18. lokakuuta 2002). Huijarit näyttävät kopioineen pankkikorttien tietoja asettamalla pankkiautomaateihin lukijoita ja kirjoittaneet sitten nämä tiedot tyhjiin kortteihin. Heti kun he ovat saaneet koodin käsiinsä tai lukeneet uhrin henkilökohtaisen koodinumeron, uhrin tili ryöstetään katalasti ja samalla paha-aavistamattomalla uhrilla on yhä korttinsa. Pankit vaikenevat tapahtumista, koska pelkäävät menettävänsä asiakkaita ja vakuuttavat heille, että sähköiset maksuvälineet ja niihin liittyvät turvatoimet eivät voi joutua huijauksen kohteiksi.

Kuluttajat ovat tulleet paljolti riippuvaisiksi sähköisestä pankkitoiminnasta ja sähköisistä maksujärjestelmistä rahansirroissaan ja ovat nyt vaarassa joutua petoksen uhreiksi. Viimeaikaisten tapausten lisääntyminen kotimaassa ja ulkomailla sekä ryöstetyt summat tekevät uuden toimintatavan sekä toivottavaksi että välttämättömäksi. Euron käyttöönotto ja Euroopan pankkien sopimus aikaisemmin tänä vuonna siitä, että kansallisia pankkikortteja voi käyttää kustannuksitta kaikkialla Euroopassa merkitsivät myönteistä kehitystä Euroopan talouspolitiikassa, mutta nyt tätä kehitystä uhkaa edellä mainitut huijaukset. Tapahtuneet pankkikorttipetokset tekevät tyhjäksi yhteisen politiikan myönteiset vaikutukset.

Sähköisen maksu myötävaikuttavat merkittävästi rahoituksen sisämarkkinoiden täydellistymiseen vuonna 2005. Jos kuluttajat eivät luota sähköiseen maksuliikenteeseen, sisämarkkinoiden tämä osa häiriintyy vakavasti. Alankomaiden tilanteella on myös seurannaisvaikutuksia Euroopan tasolla, minkä vuoksi kyse onkin eurooppalaisesta ongelmasta, joka tarvitsee eurooppalaista ratkaisua.

1. Tunteeko komissio edellä kuvatun tilanteen?
2. Katsooko komissio, että laajamittaiset petokset murentavat kuluttajien luottamusta sähköiseen maksuliikenteeseen ja siten estävät sisämarkkinoiden toteutumista?
3. Onko komissio valmis toteuttamaan toimenpiteitä edellä kuvatun tilanteen johdosta ja mitä ne toimenpiteet olisivat?