

Bien que cette évolution ait de nombreux aspects positifs, ces infrastructures présentent des failles dont peuvent profiter de nouvelles formes de criminalité. La Commission s'inquiète de l'augmentation de la cybercriminalité, dont les abus de confiance et la fraude évoqués par l'Honorable Parlementaire. La Commission a publié pour la première fois, en janvier 2001, une importante déclaration de politique générale en matière de cybercriminalité, dans la communication intitulée «Créer une société de l'information plus sûre en renforçant la sécurité des infrastructures d'information et en luttant contre la cybercriminalité»⁽¹⁾.

Pour exploiter pleinement le potentiel de ces nouvelles technologies et réagir en cas d'abus, il faut que les utilisateurs et les fournisseurs de services fassent leur apprentissage et il faut faire appliquer la loi. Au cours des dernières années, la Commission a émis un certain nombre de propositions législatives pour protéger les utilisateurs et mettre en place des instruments pour lutter contre les nouvelles formes de criminalité.

Dans les cas d'abus et de fraude évoqués dans la question de l'Honorable Parlementaire, un de ces instruments est la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 mai 1997, concernant la protection des consommateurs en matière de contrats à distance⁽²⁾. Cette directive impose des exigences en matière d'information, elle instaure un droit de rétractation et prévoit des dispositions contre l'utilisation frauduleuse des cartes de paiement et la fourniture non demandée, et oblige les États membres à s'assurer de l'existence de moyens de recours judiciaires ou administratifs. Le délai de mise en œuvre dans les États membres avait été fixé à juin 2000.

Plus récemment, la Commission vient de proposer une décision-cadre relative aux attaques visant les systèmes d'information⁽³⁾. Cette proposition contient des dispositions visant à rapprocher les dispositions du droit pénal en matière d'accès illégal et d'interférence illicite avec des systèmes d'information. Si les conditions visées par l'instrument sont réunies, celui-ci pourrait s'appliquer au cas où un fournisseur de services installerait un logiciel sur un ordinateur sans l'autorisation de l'utilisateur. Cette proposition est actuellement étudiée par le Conseil et le Parlement.

Outre les initiatives prises dans l'Union européenne, une convention sur la cybercriminalité a été adoptée en novembre 2001 dans le cadre du Conseil de l'Europe de Strasbourg, qui doit être signée et ratifiée. La Commission a participé aux négociations en qualité d'observateur. La convention a été signée jusqu'à présent par 12 États membres et elle entrera en vigueur lorsqu'elle aura été ratifiée par au moins 5 signataires, dont au moins trois États membres du Conseil de l'Europe. La convention contient des dispositions sur la fraude informatique.

La Commission continuera de suivre activement les développements en matière de cybercriminalité et de cybersécurité et proposera d'autres initiatives si nécessaire.

⁽¹⁾ COM(2000) 890 final.

⁽²⁾ JO L 144 du 4.6.1997.

⁽³⁾ COM(2002) 173 final.

(2003/C 52 E/145)

QUESTION ÉCRITE E-2072/02
posée par Doris Pack (PPE-DE) à la Commission

(12 juillet 2002)

Objet: Aides aux compagnies aériennes allemandes

La Commission envisage-t-elle de donner son feu vert au paiement d'indemnités d'un montant de 71 millions d'euros aux compagnies aériennes allemandes (70 millions d'euros pour la Lufthansa et 1 million d'euros pour la Deutsche BA), compte également tenu de la position privilégiée de ces deux compagnies par rapport à des compagnies de moyenne importance?

Réponse donnée par M^{me} de Palacio au nom de la Commission

(3 septembre 2002)

La Commission a déjà autorisé le 2 juillet 2002 le régime de compensation des compagnies allemandes pour les pertes causées par la fermeture de certaines parties de l'espace aérien du 11 au 14 septembre 2001. La Commission confirme que ce régime prévoit un montant maximum de 71 millions d'euros de compensation.

Cette décision de la Commission s'inscrit dans le droit fil de sa communication du 10 octobre 2001 sur «Les conséquences des attentats aux États-Unis pour le secteur du transport aérien⁽¹⁾». Dans cette communication, la Commission avait accepté que certains types d'aides, dont celles relatives aux coûts occasionnés par la fermeture d'un espace aérien, «destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires» (selon les termes mêmes du traité CE, article 87, paragraphe 2 b)) puissent être octroyées exceptionnellement au secteur aérien.

La Commission avait néanmoins considéré qu'un certain nombre de conditions étaient objectivement nécessaires pour pouvoir autoriser des régimes d'aide d'urgence à ce titre.

Le régime allemand répond à tous ces critères:

- il vise à compenser uniquement les coûts constatés au cours de ces 4 journées à la suite des interruptions du trafic, décidées par des autorités nationales;
- il est calculé de manière objective par rapport à la perte de recettes, corrigée par des coûts évités ou des coûts supplémentaires rencontrés, subie durant cette période;
- il concerne, de manière non discriminatoire, toutes les compagnies aériennes allemandes.

⁽¹⁾ COM(2001) 574 final.

(2003/C 52 E/146)

QUESTION ÉCRITE P-2079/02

posée par **Roberta Angelilli (UEN)** à la Commission

(8 juillet 2002)

Objet: Non attribution à la ville de Rome de moyens financiers au titre de l'initiative URBAN II

Au cours de la dernière édition de l'initiative URBAN, la ville de Rome a accumulé de graves retards dans l'exécution du projet, ce qui a conduit à une réduction partielle des aides initialement décidées. Dans le cadre de l'actuelle initiative URBAN II, Rome serait — selon les informations obtenues de la part du ministère italien de l'infrastructure et des transports et selon les données publiées sur le site Internet de la Commission — totalement exclue du bénéfice des aides allouées car elle ne figure par parmi les 10 premières villes éligibles au niveau européen ni parmi les 20 premières villes du classement italien d'URBAN (loi 388/2000). Rome serait 39^e du classement officiel. URBAN est, sans aucun doute, une des initiatives européens ayant le mieux fonctionné jusqu'ici. Elle représente un instrument précieux du développement des périphéries des grandes agglomérations et, plus généralement, des zones urbaines confrontées à des difficultés environnementales et sociales comme Milan, ville classée en deuxième position.

La Commission voudrait-elle faire connaître les raisons (erreurs de forme ou de fond, retard dans le dépôt de la candidature, documentation inadéquate ou insuffisante, etc.) pour lesquelles le projet soumis par Rome n'a pas été jugé éligible aux fonds d'URBAN II?

Réponse donnée par M. Barnier au nom de la Commission

(31 juillet 2002)

Suite à la Communication de la Commission aux États membres concernant les Orientations relatives à l'Initiative Communautaire URBAN II du 28 avril 2000⁽¹⁾, le Ministère de l'infrastructure et des transports a publié, dans le Journal officiel italien n° 168 du 20 juillet 2000, un appel à propositions dans le but de sélectionner les villes italiennes admissibles au financement de l'Initiative communautaire URBAN II.

Cette annonce transpose correctement les critères d'éligibilité définis par la Communication de la Commission mentionnée ci-dessus et précise les modalités ultérieures d'évaluation et de sélection retenues par le Ministère italien pour effectuer le classement général par mérite parmi les candidatures reçues. Sur cette base, les autorités nationales ont établi un classement des candidatures reçues, conformément au principe de subsidiarité. En fonction de la dotation financière attribuée à l'Italie pour URBAN II et de