

La Commission n'estime-t-elle pas que l'introduction de cette mesure pourrait fausser la concurrence entre les exportateurs autrichiens de produits horticoles et les exportateurs d'autres États membres, étant donné que les produits autrichiens peuvent arriver sur le marché déjà le jour suivant alors que les exportateurs étrangers vont avoir besoin, du fait de cette nouvelle réglementation, d'au moins un jour de plus?

La Commission serait-elle disposée à informer les autorités autrichiennes de sa réponse à la présente question et le cas échéant, à prendre d'autres mesures?

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

(8 janvier 2003)

La Commission est informée du problème soulevé par les Honorables Parlementaires concernant l'interdiction de la circulation nocturne des poids lourds sur l'autoroute de l'Inntal en Autriche entre Kundl et Ampass.

La Commission avait déjà soumis en 1998 au Parlement et au Conseil une proposition de directive⁽¹⁾ du Parlement et du Conseil concernant un système transparent de règles en matière de restrictions applicables aux poids lourds effectuant des transports internationaux sur le réseau trans-européen (RTE). L'adoption de ce texte n'ayant pas abouti, la Commission en a présenté une version modifiée en novembre 2000⁽²⁾ qui a obtenu le soutien du Parlement en juillet 2002. À cette occasion, la Commission s'est exprimée en faveur de la plupart des amendements adoptés par le Parlement en première lecture, notamment en faveur de celui qui concerne l'exemption du transport des fleurs et des produits horticoles du champ d'application de la directive. Une proposition modifiée est actuellement en cours d'élaboration.

Par conséquent, étant donné que cet acte législatif n'a pas encore été adopté et l'absence de règles communes harmonisées en matière de restrictions à la circulation applicables aux poids lourds effectuant des transports internationaux, une mesure telle qu'adoptée par le Président du Tyrol ne peut être examinée qu'au regard des principes généraux du droit communautaire ainsi que d'autres dispositions spécifiques susceptibles d'être appliquées. La Commission évaluera, donc, cette mesure selon les critères de la non-discrimination, la proportionnalité, la libre circulation des marchandises ainsi que l'application éventuelle de règles communes environnementales. L'application de ces critères doit empêcher toute forme de discrimination, y compris celle à laquelle la question écrite fait référence.

(1) COM(98) 115 final, JO C 198 du 24.6.1998.

(2) COM(2000) 759 final, JO C 120 E du 24.4.2001.

(2003/C 268 E/033)

QUESTION ÉCRITE E-3319/02

posée par Margrietus van den Berg (PSE) à la Commission

(22 novembre 2002)

Objet: FED — Financement de la récupération du transbordeur Le Joola

Le Sénégal s'est vu attribuer 209 millions d'euros au titre du neuvième FED. Ce montant doit notamment servir à financer l'amélioration du transport et des infrastructures de ce pays. Le rétablissement de la liaison maritime Ziguinchor/karabane-Dakar revêt une grande importance économique pour la Casamance, région du sud du Sénégal, et pour l'ensemble du pays. Voyager par terre est trop dangereux et à travers la Gambie, pratiquement impossible.

Une partie de cette subvention pourrait éventuellement servir à financer la récupération du transbordeur Le Joola dès lors que cette opération concerne le rétablissement des moyens de transport dans la région. Le bateau est actuellement immobilisé en un lieu qui est dangereux et pour les bateaux de pêche sénégalais et pour les autres bateaux de transport maritime. Le gouvernement sénégalais a d'ailleurs reconnu lui-même que la récupération du Joola était un objectif prioritaire.

La Commission souscrit-elle à l'idée que la récupération du Joola est nécessaire pour le rétablissement des infrastructures de transport dans la région?

Estime-t-elle que le gouvernement sénégalais, en faisant de la récupération du Joola une priorité, satisfait au critère de propriété («ownership»)?

La Commission pourrait-elle examiner si le financement de la récupération du transbordeur Le Joola peut s'effectuer au titre du FED dans le cadre de l'amélioration du secteur des transports et des infrastructures?

Réponse donnée par M. Nielson au nom de la Commission

(7 janvier 2003)

Le rétablissement de la liaison maritime entre Dakar et Ziguinchor revêt une importance économique et politique pour la région de Casamance et pour l'ensemble du Sénégal. Néanmoins, la récupération et la réparation du transbordeur Le Joola ne semble pas être un moyen rentable pour restaurer cette liaison et il faudra donc trouver d'autres solutions. Apparemment, le gouvernement du Sénégal se concentre sur l'achat de deux nouveaux navires avec l'aide de la coopération allemande et d'autres donateurs éventuels. Cette opération pourrait prendre environ deux ans. Dans l'intervalle, le gouvernement cherche un opérateur privé pour approvisionner et pour gérer son propre navire.

Dans le cadre du 9^e Fonds européen de développement, des ressources ont été affectées à deux secteurs prioritaires, les routes d'importance régionale ainsi que l'eau et l'assainissement.

(2003/C 268 E/034)

QUESTION ÉCRITE E-3328/02

posée par Toine Manders (ELDR) à la Commission

(25 novembre 2002)

Objet: Fraude aux cartes bancaires

Une énorme fraude aux cartes bancaires est manifestement en cours aux Pays-Bas (cf. un article de l'ANP du 18 octobre 2002). Il semblerait que les fraudeurs aux cartes bancaires copient les données de ces cartes à l'aide de miniviseurs glissés dans les distributeurs et qu'ils transcrivent ensuite ces données sur une carte vierge. Dès obtention du code PIN de leurs victimes en piratant ou en copiant leur code, ils vident sans attendre leurs comptes à l'aide des cartes contrefaites; les titulaires de ces mêmes comptes ne se doutent de rien puisqu'ils sont toujours en possession de leur carte bancaire. Les banques étouffent l'affaire de peur de perdre des clients et les assurent au contraire que les moyens de paiement électroniques sont tout à fait sûrs.

Largement dépendant des banques et des systèmes de paiement électroniques pour les transactions financières, le consommateur risque maintenant d'en être victime. Au vu du nombre croissant de cas déclarés récemment, tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger, et des montants en jeu, une nouvelle politique est à la fois souhaitable et nécessaire. L'introduction de l'euro et l'accord conclu au début de cette année entre les banques européennes en vertu duquel le consommateur peut prélever gratuitement de l'argent dans toute l'Europe avec sa carte bancaire nationale sont autant d'aspects positifs de la politique financière européenne que cette fraude vient éclipser. Cette fraude vide en effet de leur substance les bienfaits de la politique européenne dans ce domaine.

Les paiements électroniques contribuent de façon significative à l'achèvement du marché financier intérieur en 2005. Si le consommateur n'a pas confiance dans les paiements électroniques, la mise en œuvre de cette composante du marché intérieur pourrait s'en trouver sérieusement compromise. La situation aux Pays-Bas a bien sur des répercussions à l'échelle européenne et c'est pourquoi on peut parler d'un problème européen appelant clairement une solution européenne.

1. La Commission est-elle au fait de la situation décrite ci-dessus?
2. Convient-elle que cette fraude à grande échelle sape la confiance des consommateurs dans les paiements électroniques et, partant, contrecarre la mise en place d'un marché financier intérieur?
3. Est-elle disposée, eu égard à la situation décrite ci-dessus, à prendre des mesures, et, dans l'affirmative, lesquelles?