

Om de Resolutie van de VN-Veiligheidsraad uit te voeren werd overgegaan tot goedkeuring van Verordening (EG) nr. 467/2001 van de Raad van 6 maart 2001 tot instelling van een verbod op de uitvoer van bepaalde goederen en diensten naar Afghanistan, tot versterking van het verbod op vluchten en verlenging van de bevrozing van tegoeden en andere financiële middelen ten aanzien van de Taliban van Afghanistan<sup>(1)</sup>. Vervolgens ging de Commissie over tot goedkeuring van Verordening (EG) nr. 2199/2001 van 12 november 2001 houdende de vierde wijziging van Verordening (EG) nr. 467/2001 van de Raad<sup>(2)</sup>, gebaseerd op de geactualiseerde lijst van de VN-Veiligheidsraad<sup>(3)</sup>, waarin onder andere El Barakat-organisaties waren opgenomen. Dienovereenkomstig werden ook overschrijvingen naar Somalië via de El Barakat-organisatie stopgezet.

Krachtens Resolutie 1390(2002) worden de financiële restricties van Resolutie 1333(2000) gewijzigd en gecontinueerd. Verder dienen krachtens deze resolutie de sancties met betrekking tot Afghanistan ingetrokken. Een voorstel van de Commissie om de nodige maatregelen te nemen volgde op 6 maart 2002<sup>(4)</sup>.

5.t/m 7. Nee. Het doel is de strijd tegen terrorisme te versterken en meer bepaald de strijd tegen de mechanismen voor de financiering daarvan. De financiële restricties die worden opgelegd krachtens de verordeningen van de Gemeenschap zijn gericht tegen specifieke organisaties en personen, dus niet tegen alle overboekingen van geld naar Somalië.

Andere organisaties die geld overmaken van en naar Somalië zijn nog steeds actief in dit land, zoals bijvoorbeeld Amaala en Dahabshil, en deze hebben de leegte die is achtergelaten door El Barakat, gedeeltelijk opgevuld. Kort geleden werd de „Union Bank of Somalia” opgericht. Ook is een groot aantal kleinere organisaties die geld overboeken, opgericht en/of actief in Somalië op een meer lokale basis. Bepaalde plattelandsgemeenschappen, vooral in Zuid-Somalië, kampen echter nog steeds met een tekort aan kanalen om overboekingen van familie in het buitenland te kunnen ontvangen.

8. De situatie van het betalingsverkeer verbetert zich. Maar het al dan niet bestaan van normale economische en financiële betrekkingen met Somalië is uiteindelijk een kwestie die afhangt van de vastberadenheid van de politieke krachten en maatschappelijke organisaties in Somalië om een duurzaam bestel op te bouwen in dit land en op harmonieuze wijze deel uit te maken van de internationale gemeenschap.

<sup>(1)</sup> PB L 67 van 9.3.2001.

<sup>(2)</sup> PB L 295 van 13.11.2001.

<sup>(3)</sup> AGF/163-SC/7206 van 9 november 2002.

<sup>(4)</sup> COM(2002) 117.

(2003/C 52 E/017)

**SCHRIFTELIJKE VRAAG E-0620/02**  
**van Mario Borghezio (NI) aan de Commissie**

(5 maart 2002)

*Betreft:* Wereldwijd terrorisme: een Europees antwoord

De „As van het Kwaad”, zo genoemd door George W. Bush en die van Teheran via Bagdad tot Pyongyang loopt, zou op middellange termijn aan het internationale terrorisme zodanige proporties kunnen geven dat de aanslag die op 11 september de twee torens van het World Trade Center met de grond gelijk maakte, achteraf slechts een smakeloze grap zou lijken.

Iran zou al ver gevorderd zijn met de bouw van ballistische raketten van het type Shahab-3, Shahab-4 en Shahab-5 met een respectieve draagwijdte van 1 300, 2 000 en 5 500 kilometer.

Irak zou in het bezit zijn van ballistische raketten van het type Al-Hussein en Al-Abbas met een draagwijdte die schommelt tussen 600 en 1 000 kilometer.

Noord-Korea zou al ver gevorderd zijn met de bouw van ballistische raketten van het type Nodong-1, Nodong-2, Taepodong-1 en Taepodong-2 met draagwijdtes tussen 1 300 en 6 000 kilometer.

Deze raketten — voorzien van nucleaire, chemische en biologische koppen — zouden in enkele uren tijd het hele Westen kunnen vernietigen, terwijl China mogelijk niet enkel zou toekijken.

Er zij op gewezen dat de strijd tegen het internationale terrorisme een verdedigingswapen heeft in de vorm van het antiraketruimteschild („Space Shield”) en weliswaar op het terrein uitgevochten wordt, maar alleen gewonnen kan worden door de geheime diplomatie, waarvan „Signal Intelligence” een modernere variant is.

- Hoe denkt Europa op dergelijke scenario's te reageren? Is de Europese Unie niet van plan om meer samenwerking te bevorderen tussen de verschillende nationale inlichtingendiensten door het gebruik van nieuwe digitale cryptografische systemen op basis van niet-gehele getallen?
- Is zij niet van plan om in samenwerking met de universitaire en wetenschappelijke wereld een Europese Hogeschool voor Intelligence op te richten?

#### **Antwoord van de heer Patten namens de Commissie**

(30 april 2002)

De Commissie dankt het geachte parlementslid voor zijn opmerkingen. De Commissie is momenteel niet op de hoogte van plannen om het geschetste probleem aan te pakken.

(2003/C 52 E/018)

#### **SCHRIFTELIJKE VRAAG E-0624/02**

**van Stavros Xarchakos (PPE-DE) aan de Commissie**

(5 maart 2002)

*Betreft:* Daling van de autoprijzen

De Europese Commissie heeft onlangs haar voorstel gepresenteerd voor de opening van de automarkt. In haar streven naar een zo groot mogelijke consensus heeft zij ook haar voornemen bekend gemaakt om officieel overleg te plegen met het Parlement (en ook met de betrokken diensten), ook al is zij daartoe niet formeel verplicht in de huidige fase van opstelling van de ontwerpverordening. Het einddoel is dat de autoprijzen dalen, dat de mededinging bevordert wordt en dat de consument uiteindelijk voordeel haalt.

Maar terwijl de Commissie deze inspanning levert zijn er staten, zoals Griekenland en Denemarken, waar de autoprijzen bijzonder hoog worden gehouden door de heffing van de bijzondere verbruiksbelasting, die bijzonder hoog is voor voertuigen van meer dan 1800 cc. Bovendien zijn de zuiniger dieselmotoren (waarvan de uitlaatgassen minder schadelijk zijn dan die van benzinemotoren) in de grote stadscentra in Griekenland verboden zodat de Griekse consument „gekoooid” zit in de categorie 1000-1600 cc. De koopkracht van de Grieken is veel kleiner dan die van de gemiddelde consument in de andere EU-landen, hetgeen inhoudt dat in Griekenland veel meer maandlonen nodig zijn voor de aankoop van een privéwagen. Tenslotte worden de belastingen berekend op de kubieke centimeters en niet op Pk, zodat verouderde voertuigen op dezelfde manier worden belast als auto's die moderne technologie gebruiken.

Is de Commissie van deze situatie op de hoogte? Waarom heeft Griekenland de hoogste autobelasting in de EU? Wanneer zal er verandering komen in deze situatie? Is deze buitenmatige belasting in overeenstemming met de harmonisering die vereist is voor de werking van de interne markt?

#### **Antwoord van de heer Bolkestein namens de Commissie**

(23 mei 2002)

Zoals het geachte parlementslid weet, heeft de Commissie inderdaad een ontwerp-verordening goedgekeurd inzake de toepassing van artikel 81 (3) van het EG-verdrag op groepen van verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigenindustrie (!) Het lid van de Commissie dat verantwoordelijk is voor mededinging heeft het voorstel gepresenteerd tijdens de plenaire vergadering van het Parlement van 5 februari 2002 en voor het comité economische en monetaire