

Não considera a Comissão que a introdução desta medida pode comportar distorções da concorrência entre os exportadores austríacos de produtos da floricultura e os dos outros Estados-Membros, já que os produtos austríacos podem chegar ao mercado logo no dia seguinte, enquanto os exportadores estrangeiros necessitam devido a esta nova regulamentação, de pelo menos mais um dia?

Está a Comissão disposta a transmitir às autoridades austríacas a sua resposta à presente pergunta e, eventualmente, tomar outras medidas?

Resposta dada pela Comissária Loyola de Palacio em nome da Comissão

(8 de Janeiro de 2003)

A Comissão tem conhecimento do problema levantado pelos Srs. Deputados em relação às restrições à circulação nocturna de veículos pesados na auto-estrada do Inntal, na Áustria, entre Kundl e Ampass.

A Comissão já em 1998 havia apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de directiva ⁽¹⁾ relativa a um sistema transparente de regras em matéria de restrições aplicáveis aos veículos pesados que efectuem transportes internacionais na rede transeuropeia (RT). Como o texto acabou por não ser adoptado, a Comissão apresentou uma versão alterada, em Novembro de 2000 ⁽²⁾, que veio a obter o apoio do Parlamento em Julho de 2002. Nessa ocasião, a Comissão manifestou o seu acordo em relação à maior parte das alterações adoptadas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura, nomeadamente no que se refere à alteração relacionada com a isenção concedida ao transporte de flores e de produtos hortícolas. A proposta alterada encontra-se actualmente em fase de elaboração.

Assim, dado que este acto legislativo ainda não foi adoptado e que não existem regras comuns harmonizadas em matéria de restrições à circulação aplicáveis aos veículos pesados que efectuem transportes internacionais, a medida adoptada pelo Presidente do Tirol apenas poderá ser examinada à luz dos princípios gerais do direito comunitário e de outras disposições específicas susceptíveis de serem aplicadas. A Comissão irá, por conseguinte, avaliar esta medida de acordo com os critérios da não discriminação, proporcionalidade e livre circulação de mercadorias, bem como a eventual implementação de regras comuns em matéria de ambiente. A aplicação destes critérios deve obstar a quaisquer formas de discriminação, incluindo a discriminação a que a pergunta escrita faz referência.

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

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

(2003/C 268 E/033)

PERGUNTA ESCRITA E-3319/02

apresentada por Margrietus van den Berg (PSE) à Comissão

(22 de Novembro de 2002)

Objecto: FED — financiamento do salvamento do navio Le Joola

O 9º FED atribui ao Senegal 209 milhões de euros, destinando-se esta verba, nomeadamente, a melhorar os transportes e as infra-estruturas do país. O restabelecimento da ligação entre Ziguinchor/Karabane e Dakar é de grande importância para a economia da região de Casamansa, no Sul do Senegal, e do país em geral. As viagens por terra são perigosas e através da Gâmbia são praticamente impossíveis.

O salvamento do navio Le Joola poderia ser realizado com os fundos deste subsídio, uma vez que se insere no âmbito do restabelecimento dos meios de transporte. O navio está actualmente encalhado, pondo em perigo os navios de pesca senegaleses e o tráfego marítimo em geral. Além disso, o próprio Governo senegalês declarou que o salvamento do navio Le Joola era uma questão prioritária.

Não considera a Comissão que é necessário salvar o navio Le Joola para restabelecer as infra-estruturas da região?

Não considera a Comissão que o Governo senegalês, ao atribuir prioridade ao reboque do navio Le Joola, satisfaz o critério de «ownership»?

Pode a Comissão averiguar se é possível financiar o reboque do navio Le Joola a título do FED, no quadro da melhoria dos transportes e das infra-estruturas?

Resposta dada por P. Nielson em nome da Comissão

(7 de Janeiro de 2003)

O restabelecimento da ligação marítima entre Dakar e Ziguinchor reveste-se de grande importância económica e política para a região da Casamansa e para o país em geral. Todavia, o salvamento e a reparação do Le Joola não parecem constituir um modo rentável de restabelecer esta ligação, pelo que terão de ser encontradas outras alternativas. O Governo do Senegal está aparentemente a orientar-se para a aquisição de dois novos navios, com a ajuda da cooperação alemã e de outros eventuais doadores, o que poderia levar cerca de dois anos a concretizar-se. Entretanto, o Governo procura encontrar um operador privado que disponibilize o seu próprio navio e assegure a respectiva gestão.

No âmbito do 9º Fundo Europeu de Desenvolvimento, os recursos foram destinados a duas prioridades: estradas com importância regional e água e saneamento.

(2003/C 268 E/034)

PERGUNTA ESCRITA E-3328/02

apresentada por Toine Manders (ELDR) à Comissão

(25 de Novembro de 2002)

Objecto: Fraudes com cartões bancários

Nos Países Baixos fala-se presentemente de uma fraude em larga escala envolvendo os códigos dos cartões bancários (ver, entre outros, o comunicado de imprensa de ANP, de 18 de Outubro de 2002). Os autores dos delitos envolvendo os códigos dos cartões bancários parecem ser capazes de copiar para um cartão virgem os dados de um cartão bancário, através da instalação de pequenas caixas nas caixas de distribuição automática. Ao conseguirem decifrar ou copiar o código das suas vítimas, esvaziam as respectivas contas recorrendo a essas falsificações e procedendo a retiradas fraudulentas de dinheiro, enquanto que os titulares dessas mesmas contas, que continuam na posse do seu cartão bancário, de nada suspeitam. Os bancos ocultam esta situação por recearem a perda de clientela, a quem asseguram que os meios de pagamento electrónico e a segurança anulam qualquer fraude.

Para efectuar as suas transacções financeiras, o consumidor passou a depender em grande medida das transacções electrónicas e dos sistemas de pagamento electrónico, correndo agora o risco de deles de tornar vítima. O recente aumento de casos ao nível nacional e internacional e as importâncias perdidas nesse contexto tornam convenientes e necessárias novas medidas. A introdução do euro e o acordo já concluído este ano entre os bancos europeus permitindo o levantamento gratuito de dinheiro em todo o território europeu com um cartão bancário nacional constitui um desenvolvimento positivo da política financeira europeia que esta fraude vem ensombrar. Esta manifesta fraude envolvendo cartões bancários anula assim os efeitos positivos da política europeia neste domínio.

O pagamento electrónico contribui de forma significativa para a plena realização do mercado interno financeiro em 2005. Em caso de falta de confiança do consumidor nos sistemas de pagamento electrónico, registar-se-á uma grave perturbação deste aspecto do mercado interno. A situação nos Países Baixos tem também repercussões ao nível europeu, pelo que se pode afirmar que se trata de um problema europeu que requer uma solução europeia inequívoca.

1. Terá a Comissão conhecimento da situação acima relatada?
2. Partilhará a Comissão da conclusão de que a fraude em larga escala lesa a confiança do consumidor nos sistemas electrónicos de pagamento e, deste modo, contribui para fazer gorar a realização de um mercado interno financeiro?
3. Estará a Comissão disposta a tomar medidas por força da situação acima referida e, em caso afirmativo, quais?