

Anser kommissionen att denna åtgärd kan leda till snedvridningar av konkurrensen mellan österrikiska och icke-österrikiska exportörer av prydnadsväxter, eftersom produkter från Österrike kan komma ut på avsättningsmarknaderna redan följande dag, medan utländska exportörer till följd av de nya bestämmelserna måste vänta åtminstone en dag till?

Är kommissionen beredda att underrätta kommissionen om sina svar på denna fråga om eventuellt vidta ytterligare åtgärder?

Svar från Loyola de Palacio på kommissionens vägnar

(8 januari 2003)

Kommissionen känner till det problem som frågeställarna avser vad gäller förbud mot nattkörning för lastbilar på Inntal-motorvägen i Österrike mellan Kundl och Ampass.

Redan 1998 lade kommissionen inför Europaparlamentet och rådet fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ett öppet system av harmoniserade regler för trafikbegränsningar för tunga lastfordon som deltar i internationella transporter på bestämda vägar⁽¹⁾. Eftersom denna text aldrig antogs lade kommissionen fram ett nytt, ändrat förslag i november 2000⁽²⁾, som fick Europaparlamentets stöd i juli 2002. Kommissionen godtog sedan de flesta av parlamentets ändringar i första behandlingen, bland annat om undantag för transporter av blommor och produkter från trädgårdsodling från direktivets tillämpningsområde. För närvarande utarbetas ett ändrat förslag.

Därför, och med tanke på att rättsakten ännu inte har antagits och att det inte finns några harmoniserade gemenskapsregler om körförbud för lastbilar i internationell trafik, kan åtgärder som den som Tyrolens president har vidtagit endast granskas utifrån gemenskapsrättens allmänna principer och andra, särskilda bestämmelser som kan tänkas gälla. Kommissionen kommer följaktligen att granska åtgärderna mot bakgrund av kriterierna för icke-diskriminering, proportionalitet, fri rörlighet för varor samt tillämpning av eventuella gemensamma miljöregler. Tillämpningen av dessa kriterier bör förebygga alla former av diskriminering, inbegripet sådan som avses i frågan.

⁽¹⁾ KOM(1998) 115 slutlig, EGT C 198, 24.6.1998.

⁽²⁾ KOM(2000) 759 slutlig, EGT C 120 E, 24.4.2001.

(2003/C 268 E/033)

SKRIFTLIG FRÅGA E-3319/02

från Margrietus van den Berg (PSE) till kommissionen

(22 november 2002)

Ämne: EUF-medel för bärgning av Le Joola

Senegal får 209 miljoner euro ur nionde europeiska utvecklingsfonden. Dessa medel skall användas bland annat för att förbättra transporter och infrastruktur. Att fartygsförbindelsen Ziguinchor/Karabane – Dakar kommer i gång på nytt är av stor ekonomisk betydelse för Casamance, den södra delen av Senegal, liksom för landet i allmänhet. Landvägen är farlig och resor via Gambia nästan omöjliga.

Med hjälp av de ovannämnda anslagen borde Le Joola eventuellt kunna bärgas. Det handlar om att återställa kommunikationerna. Fartyget ligger nu på ett ställe där det utgör en fara för senegalesiska fiskebåtar och annan sjöfart. Dessutom har Senegals regering angivit ("ownership", alltså att det handlar om ett projekt som landet upplever som sitt eget och inte som någonting som påförts utifrån), att bärgningen av Le Joola är en prioritet.

Håller kommissionen med om att Le Joola måste bärgas för att infrastrukturen i regionen skall kunna återställas?

Anser kommissionen att Senegals regering genom att prioritera bärgningen av Le Joola uppfyller kriteriet om "ownership"?

Ämnar kommissionen se efter om bärgningen av Le Joola kan bekostas med medel ur EUF inom ramen för arbetet med att förbättra transporter och infrastruktur?

Svar från Poul Nielson på kommissionens vägnar

(7 januari 2003)

Det är av stor ekonomisk och politisk betydelse för Casamanceregionen och Senegal i allmänhet att sjöförbindelsen mellan Dakar och Ziguinchor återupprättas. Att bärga och reparera Joola förefaller emellertid inte att vara ett kostnadseffektivt sätt att återställa denna förbindelse och därför måste man hitta alternativ. Senegals regering är uppenbarligen inriktad på att köpa in två nya fartyg med hjälp av tyskt utvecklingsbistånd och medel från andra eventuella givare och detta kan ta ungefär två år att slutföra. Under tiden letar regeringen efter en privat aktör som kan tillhandahålla och förvalta sitt eget fartyg.

Inom ramen för nionde Europeiska utvecklingsfonden har medel öronmärkts för två viktiga prioriteringar, nämligen vägar av regional betydelse och vatten och sanitet.

(2003/C 268 E/034)

SKRIFTLIG FRÅGA E-3328/02

från Toine Manders (ELDR) till kommissionen

(25 november 2002)

Ämne: Bedrägeri med bankkort

I Nederländerna pågår det för närvarande uppenbarligen bankkortsbedrägerier i stor skala (se bland annat ANP-pressöversikten av den 18 oktober 2002). Bedragarna verkar kopiera uppgifter från bankkortet genom att placera avläsare i bankautomaterna och sedan skriver de in dessa uppgifter på tomma bankkort. Så fort de knäckt koden eller läst av offrets personliga kodnummer plundras offrens konton på alla tillgångar med hjälp av uttag som görs på falska premisser under det att de intet ont anande offren fortfarande har kvar sina kort. Bankerna talar tyst om allt detta av rädsla för att förlora kunder och bedyrar för kunderna att elektroniska betalningsmedel och säkerhetsåtgärderna i samband med dem inte kan bli föremål för bedrägerier.

Konsumenterna har i hög grad blivit beroende av elektronisk bankverksamhet och elektroniska betalsystem för sina ekonomiska transaktioner och löper nu risk att bli ett offer. Det ökande antalet fall på senaste tiden både inomlands och utomlands och de belopp som berörts av dem gör det både önskvärt och nödvändigt med en ny politik. När euron infördes och när bankerna i Europa tidigare i år kom överens om att nationella bankkort kostnadsfritt kan användas överallt i Europa innebar detta en positiv utveckling för den ekonomiska politiken i Europa, men nu hotas denna utveckling att överskuggas av de ovannämnda bedrägerierna. De uppenbara bankkortsbedrägerierna omintetgör de positiva inverkningarna av gemenskapens politik.

Elektroniska betalningar innebär ett viktigt bidrag till fullbordandet av den inre finansmarknaden 2005. Om konsumenterna inte har förtroende för den elektroniska betalningstrafiken kommer det att allvarligt störa förverkligandet av denna sida av den inre marknaden. Situationen i Nederländerna får då återverkningar också på det europeiska planet och detta leder till att det handlar om ett europeiskt problem som pockar på en europeisk lösning.

1. Känner kommissionen till den ovan beskrivna situationen?
2. Håller kommissionen med om att bedrägerierna i stor skala undergräver konsumenternas förtroende för den elektroniska betalningstrafiken och på det sättet hindrar den inre marknaden att förverkligas?
3. Är kommissionen beredd att vidta åtgärder med anledning av den situation som i stora drag återgivits i det föregående och, i så fall, vilka åtgärder?