

Mener Rådet, at princippet om demokratisk kontrol er blevet gennemført i Spanien?

Vil Rådet i de nye tekster, der skal udarbejdes, indføre et retsinstrument for de personer, der er opført på Den Europæiske Unions sortliste?

Svar

(13. maj 2003)

Rådet kan ikke tage stilling til enkeltstående straffesager eller til opretholdelse af lov og orden i medlemsstaterne.

For så vidt angår det sidste spørgsmål opfordrer Rådet det ærede medlem af Europa-Parlamentet til at notere sig, at Rådet har vedtaget Rådets afgørelse 2003/48/RIA af 19. december 2002 om anvendelse af specifikke foranstaltninger inden for rammerne af politisamarbejdet og det retlige samarbejde til bekæmpelse af terrorisme i overensstemmelse med artikel 4 i fælles holdning 2001/931/FUSP; denne afgørelse er offentliggjort i EF-Tidende L 16 af 22. januar 2003, s. 68.

(2003/C 222 E/254)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0666/03

af Jan Dhaene (Verts/ALE) til Kommissionen

(6. marts 2003)

Om: Udstyring af biler med blinkende tågebaglygter (ARFF)

Allerede i 1991 og 1992 stod ARFF («automatic rear fog flashlight») på dagsordenen for GRE (Gruppen vedrørende Lygter og Lyssignaler) og blev således drøftet af lyseksperter.

Praktiske undersøgelser i de franske myndigheders tågelaboratorium i Clermont-Ferrand, som finansieres med støtte fra Europa-Kommissionen, bekræftede det, som alle internationale testpersoner var nået frem til efter en række uafhængigt gennemførte prøver med forskellige kombinationer af nuværende europæiske baglygtekonfigurationer, nemlig at blinkende tågebaglygter var mest synlige og blev betegnet som det bedste ekstra alarmsignal. Generaladvokaten ved domstolen i Amsterdam havde allerede i sin afgørelse i 1994 erklæret, at blinkende tågebaglygter ikke var forbudt.

»Gruppen på Højt Niveau« for trafiksikkerhed i Kommissionen havde i 1999 ingen indvendinger for den internationale trafik under henvisning til Wiener-konventionen, ifølge hvilken der må gives blinkesignaler med dertil egnede lamper under kørslen. Med ekstra signaler kan man på denne måde undgå alvorlige ulykker.

1. Er Kommissionen klar over, at ARFF er det eneste system, som opfylder alle krav, som stilles af Bundesanstalt für Strassenwesen (BRD)?
2. Er Kommissionen klar over, at flerfaset belysning allerede er indført tidligere, men blev opgivet, fordi forbedringen var meget begrænset?
3. Er Kommissionen klar over, at alle typer og arter af køretøjer kunne blive involveret i alvorlige ulykker, og at alle typer køretøjer derfor skal kunne anvende et entydigt, umiddelbart letgenkendeligt ekstra signal for at forhindre alvorlige ulykker?
4. Er Kommissionen klar over, at alle mangler og/eller irritationsmomenter i forbindelse med baglyskonfigurationer kunne være løst på én gang med andengenerations-ARFF?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Erkki Liikanen*(3. april 2003)*

Alle køretøjer kan risikere at blive involveret i alvorlige ulykker, og Kommissionen har et løbende arbejdsprogram for at samordne og forbedre sikkerhedsbestemmelserne for køretøjer ved hjælp af typegodkendelsesproceduren. Køretøjer skal generelt overholde et fælles sæt bestemmelser, men hvis der er påvist en særlig risikotype for en bestemt køretøjskategori, indebærer det fastsættelse af yderligere bestemmelser, for eksempel sidemarkeringslygter på lange køretøjer.

De europæiske krav til montering af lygter og lyssignaler på motordrevne køretøjer er indeholdt i Rådets direktiv 76/756/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om montering af lygter og lyssignaler på motordrevne køretøjer og påhængsvogne dertil ⁽¹⁾, som ændret, som – for så vidt angår de tekniske bestemmelser – bygger på regulativ nr. 48, vedtaget af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa.

Personbiler skal obligatorisk være i overensstemmelse med direktiv 76/756/EØF, når de markedsføres første gang. Medlemsstaterne har dog mulighed for at anvende deres egne bestemmelser for andre kategorier af motorkøretøjer og for køretøjer, som er taget i brug. Overholdelse af sådanne bestemmelser indebærer dog ingen garanti for, at de pågældende køretøjer kan anvendes i international trafik. Kommissionen har ikke kendskab til, at den tyske Bundesanstalt für Strassenwesen har fastsat særlige krav, og kan derfor ikke udtale sig om, hvorvidt Automatic Rear Fog Flashlight (ARFF) er det eneste system, der opfylder dem.

En arbejdsgruppe bestående af eksperter under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa, som Kommissionen og medlemsstaterne deltager i, mødes to gange om året for at drøfte forslag til ændring af kravene til lygter og lyssignaler på motordrevne køretøjer. Kommissionen følger, som medlem af denne arbejdsgruppe, med i alle drøftelserne og tager jævnlige sin holdning til alle de behandlede emner op til revision. For et par år siden blev gruppen gjort opmærksom på ARFF under drøftelser om at forbedre stoplygtefunktionen. Men på daværende tidspunkt var der ikke tilslutning til det generelle princip om forbedrede stoplygter og heller ikke til ARFF. I den senere tid er holdningerne til nye typer lyssignaler dog ved at ændre sig, og det er måske et passende tidspunkt til at forelægge ARFF for gruppen igen, navnlig hvis der findes en forbedret andengenerations-version. Hvis opfinderen af ARFF vil kontakte Generaldirektoratet for Erhvervspolitik, vil det være muligt at undersøge den nye versions karakteristika. Det vil give Kommissionen mulighed for at fastslå, om det er hensigtsmæssigt at forelægge spørgsmålet for arbejdsgruppen igen.

⁽¹⁾ EFT L 262 af 27.9.1976.

(2003/C 222 E/255)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0668/03
af Giacomo Santini (PPE-DE) til Kommissionen***(6. marts 2003)*

Om: De unge glemmes i den nye fælles landbrugspolitik

I den heftige debat om reformen af den fælles landbrugspolitik manglede de unge landmænds stemme. Ligeledes manglede der i det dokument, som Kommissionen udarbejdede, konkrete henvisninger til denne gruppe landbrugeres fremtidsperspektiver, problemer og forventninger.

Situationen er således stadig, at artikel 7 og 8 i forordning (EF) nr. 1257/1999 ⁽¹⁾ fastlægger de øverste grænser for støtten inden for rammerne af EUGFL. Dette betyder, at i stedet for loftet på 40 % af de støtteberettigede investeringer, der er fastlagt for normale landbrug, beløber støtten sig til 45 % for unge landmænd og 55 % for unge landmænd i de ugunstigt stillede områder.

Artikel 8 fastlægger det højeste beløb for etableringsstøtten til unge landbrugere til 25 000 EUR. Det er virkelig meget lidt, især med henblik på de forestående store reformer, hvis man skal give unge mennesker lyst til at gå ind i landbruget. Kan Kommissionen oplyse,