

Ist der Rat der Meinung, dass der Grundsatz der demokratischen Kontrolle im Hinblick auf Spanien auch wirklich umgesetzt wurde?

Wird die Kommission in den neu zu erstellenden Texten die Möglichkeit vorsehen, dass diejenigen Personen und Organisationen, die auf der schwarzen Liste stehen, ein Rechtsmittel einlegen können?

Antwort

(13. Mai 2003)

Was einzelne Straftaten oder die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung in den Mitgliedstaaten anbelangt, so kann der Rat dazu keinerlei Stellung beziehen.

Was die letzte Frage des Herrn Abgeordneten anbelangt, so ersucht der Rat den Herrn Abgeordneten des Europäischen Parlaments zur Kenntnis zu nehmen, dass der Rat folgenden Rechtsakt angenommen und im Amtsblatt L 16 vom 22. Januar 2003 auf Seite 68 veröffentlicht hat: „Beschluss 2003/48/JI des Rates vom 19. Dezember 2002 über die Anwendung besonderer Maßnahmen im Bereich der polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit bei der Bekämpfung des Terrorismus gemäß Artikel 4 des Gemeinsamen Standpunkts 2001/931/GASP“.

(2003/C 222 E/254)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0666/03

von Jan Dhaene (Verts/ALE) an die Kommission

(6. März 2003)

Betrifft: Ausrüstung von Fahrzeugen mit blinkenden Nebelrückleuchten (ARFF)

Bereits 1991 und 1992 stand die automatisch blinkende Nebelrückleuchte (ARFF) auf der GRE-Tagesordnung und wurde somit von den Beleuchtungsspezialisten erörtert.

Praxisstudien im Nebellaboratorium der französischen Regierung in Clermont-Ferrand, die von der Europäischen Kommission mitfinanziert wurden, lieferten die Bestätigung, dass alle internationalen Testpersonen nach einer Reihe völlig selbstständig durchgeführter Tests der möglichen Kombinationen aus den bestehenden zugelassenen europäischen Rückleuchtenkonfigurationen angaben, dass die blinkende Nebelrückleuchte immer am besten zu erkennen war und als bestes zusätzliches Warnsignal angesehen wurde. Der stellvertretende Generalstaatsanwalt des Gerichts von Amsterdam erklärte bereits 1994, dass blinkende Nebelrückleuchten nicht verboten sind.

Die Gruppe hochrangiger Verkehrssicherheitsexperten der Kommission sah im Jahre 1999 keine Bedenken für den internationalen Verkehr. Sie nahm hierbei Bezug auf das Übereinkommen von Wien, worin es heißt, dass mit hierfür geeigneten Leuchten Blinksignale gegeben werden dürfen, solange die Gefahr andauert. Es ist daher zulässig, mit zusätzlichen Signalen schweren Unfällen vorzubeugen.

1. Ist der Kommission bekannt, dass die automatische blinkende Nebelrückleuchte das einzige System ist, das allen Anforderungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BRD) genügt?
2. Ist der Kommission bekannt, dass Mehrphasenbeleuchtung bereits früher einmal eingeführt wurde, dass sie aber wegen der nur geringen Verbesserung wieder abgeschafft wurde?
3. Ist der Kommission bekannt, dass alle Arten und Sorten von Fahrzeugen in schwere Unfälle verwickelt werden können und dass deshalb alle Arten von Fahrzeugen in der Lage sein müssen, ein eindeutiges, sofort klar erkennbares besonderes Signal zu geben, um schweren Unfällen vorzubeugen?
4. Ist der Kommission bekannt, dass mit den automatisch blinkenden Nebelrückleuchten der zweiten Generation alle Mängel bzw. störenden Wirkungen bei den Rücklichtkonfigurationen auf einen Schlag behoben werden können?

Antwort von Herrn Liikanen im Namen der Kommission

(3. April 2003)

Fahrzeuge jeder Art können in schwere Unfälle verwickelt werden, und die Kommission arbeitet laufend an der Harmonisierung und Verbesserung der Sicherheitsbestimmungen für Fahrzeuge im Zuge des Typgenehmigungsverfahrens. Während alle Fahrzeuge eine Reihe gemeinsamer Vorgaben erfüllen müssen, werden in Fällen, in denen für eine Fahrzeugklasse ein besonderes Risiko festgestellt wurde, zusätzliche Vorschriften erlassen, wie beispielsweise für Begrenzungsleuchten bei langen Fahrzeugen.

Die Anforderungen der Gemeinschaft zum Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge sind in der geänderten Richtlinie 76/756/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger⁽¹⁾ enthalten, die in ihrem technischen Teil auf die Regelung Nr. 48 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen Bezug nimmt.

Alle Personenkraftwagen die erstmals in den Verkehr gebracht werden, müssen den Vorschriften der Richtlinie 76/756/EWG des Rates entsprechen. Für andere Kraftfahrzeugklassen und in Betrieb befindliche Fahrzeuge können die Mitgliedstaaten jedoch eigene Bestimmungen anwenden. Die Einhaltung dieser Bestimmungen bietet jedoch keine Gewähr dafür, dass die betreffenden Fahrzeuge im internationalen Straßenverkehr eingesetzt werden dürfen. Der Kommission sind keine einschlägigen Anforderungen der Bundesanstalt für Straßenwesen bekannt. Sie kann daher keine Angaben dazu machen, ob die automatisch blinkende Nebelrückleuchte (ARFF) das einzige System ist, das diesen Anforderungen genügt.

Eine Sachverständigenarbeitsgruppe der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, in der die Kommission und Mitgliedstaaten vertreten sind, tagt zweimal jährlich, um Vorschläge zur Änderung der Vorschriften über Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Fahrzeuge zu erörtern. Als Mitglied dieser Arbeitsgruppe verfolgt die Kommission alle einschlägigen Diskussionen und überprüft regelmäßig ihre Position zu allen aktuellen Diskussionsthemen. Vor einigen Jahren wurde diese Gruppe im Zuge von Diskussionen über die Verstärkung der Bremsleuchtenfunktion auf die ARFF aufmerksam gemacht. Damals wurde jedoch weder das allgemeine Prinzip einer Verstärkung der Bremsleuchtenfunktion noch die ARFF unterstützt. In jüngerer Zeit zeichnet sich jedoch eine veränderte Einstellung zu innovativen Beleuchtungseinrichtungen ab, daher dürfte es angebracht sein, die ARFF erneut der Gruppe vorzustellen, vor allem, wenn eine verbesserte Version der zweiten Generation vorliegt. Wenn der Erfinder der ARFF mit der Generaldirektion Unternehmen Kontakt aufnehmen möchte, könnten die Spezifikationen der neuen Version untersucht werden. Die Kommission könnte dann entscheiden, ob es angebracht ist, die Angelegenheit erneut in der Arbeitsgruppe zur Sprache zu bringen.

⁽¹⁾ ABl. L 262 vom 27.9.1976.

(2003/C 222 E/255)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-0668/03

von Giacomo Santini (PPE-DE) an die Kommission

(6. März 2003)

Betrifft: Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) lässt die Junglandwirte außen vor

In dem aufgeheizten Klima während der Debatten über die Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik fehlte die Stimme der Junglandwirte. Ebenfalls fehlten in den von der Kommission ausgearbeiteten Dokumenten konkrete Hinweise auf die Zukunftsperspektiven, die Probleme und das weitere Schicksal dieser Kategorie der Landwirte.

Die Situation ist immer noch folgende: in Artikel 7 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1257/1999⁽¹⁾ sind prozentual höhere Beihilfen im Rahmen des Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL) festgelegt. Das heißt, anstelle der Beihilfe in Höhe von 40 % des Investitionsvolumens, die normalen Landwirtschaftsbetrieben gewährt werden, erhalten Junglandwirte maximal 45 % und Junglandwirte in benachteiligten Gebieten maximal 55 %.

Artikel 8 legt den Höchstbetrag für die Niederlassungsbeihilfen für Junglandwirte auf 25 000 Euro fest. Das ist vor allem im Hinblick auf die anstehenden Reformen wahrlich kein Betrag, der für junge Menschen einen Anreiz darstellen könnte, sich einem Landwirtschaftsbetrieb zu widmen.