

¿Opina el Consejo que se ha aplicado realmente el principio de control democrático con respecto a España?

¿Piensa el Consejo incluir en los nuevos textos que se están elaborando un instrumento jurídico para los incluidos en la lista negra de la Unión Europea?

Respuesta

(13 de mayo de 2003)

El Consejo no puede adoptar posición alguna en lo que se refiere a los casos de asuntos penales individuales ni a propósito del mantenimiento del orden público en los Estados miembros.

En cuanto a la última pregunta que plantea Su Señoría, el Consejo le invita a que tome nota de que el Consejo ha adoptado la «Decisión 2003/48/JAI de 19 de diciembre de 2002, relativa a la aplicación de medidas específicas de cooperación policial y judicial en la lucha contra el terrorismo de acuerdo con el artículo 4 de la Posición común 2001/931/PESC», que se publicó en la página 68 del Diario Oficial L 16 de 22 de enero de 2003, p. 68.

(2003/C 222 E/254)

PREGUNTA ESCRITA E-0666/03

de Jan Dhaene (Verts/ALE) a la Comisión

(6 de marzo de 2003)

Asunto: Equipamiento de los vehículos con un faro antiniebla trasero intermitente (ARFF)

Ya en 1991 y en 1992 el faro antiniebla trasero automático intermitente («automatic rear fog flashlight» o ARFF) figuraba en el orden del día del GRE (Grupo de trabajo sobre alumbrado y señales luminosas), por lo que este sistema ya ha sido examinado por los especialistas en alumbrado.

La investigación aplicada llevada a cabo en el laboratorio especializado en niebla de las autoridades francesas ubicado en Clermont-Ferrand, y que fue cofinanciada por la Comisión Europea, confirmó que, tras una serie de pruebas, realizadas con total independencia, de las posibles combinaciones de configuraciones europeas de alumbrado trasero autorizadas en la actualidad, todas las personas que participaron en las pruebas a escala internacional indicaron que el faro antiniebla trasero intermitente resultaba sistemáticamente el más fácil de detectar y constituía la mejor señal de alarma adicional. Ya en 1994, el abogado general del Tribunal de Amsterdam dictaminó que dichos faros no estaban prohibidos.

En 1999, el Grupo de Alto Nivel sobre seguridad vial de la Comisión Europea no vio objeción alguna para la aplicación de este dispositivo al tráfico internacional, basándose en la Convención de Viena, que estipula que, en tanto perdure el peligro, está permitido lanzar señales intermitentes con faros diseñados especialmente para tal fin. Con estas señales adicionales se pueden, por tanto, evitar graves accidentes.

1. ¿Está enterada la Comisión de que el sistema ARFF constituye el único sistema que cumple todos los requisitos del Instituto Federal de Investigación Vial alemán (Bundesanstalt für Strassenwesen)?
2. ¿Está enterada la Comisión de que ya se introdujeron hace años los faros multifase, pero que se abandonó su utilización debido al nivel muy limitado de mejoras?
3. ¿Está enterada asimismo de que todos los tipos y categorías de vehículos pueden verse implicados en accidentes graves, por lo que todos ellos deben poder utilizar una señal adicional única clara y directamente diferenciable a fin de evitar accidentes muy graves?
4. ¿Está enterada la Comisión de que el sistema ARFF de segunda generación resuelve de golpe todas las deficiencias y/o irritaciones inherentes a las configuraciones de los faros traseros?

Respuesta del Sr. Liikanen en nombre de la Comisión*(3 de abril de 2003)*

Todos los vehículos están expuestos a sufrir accidentes graves, por lo que la Comisión cuenta con un programa de trabajo en curso destinado a armonizar y mejorar las disposiciones sobre seguridad de los vehículos mediante el proceso de homologación. Es conveniente que los vehículos se ajusten de manera general a un conjunto común de disposiciones, pero cuando se establece un riesgo especial para una categoría de vehículos se incluyen disposiciones suplementarias, como las relativas a las luces de posición lateral de los vehículos largos.

Los requisitos europeos sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos de motor figuran en la Directiva 76/756/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos a motor y de sus remolques⁽¹⁾, que remite al Reglamento nº 48 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a sus disposiciones técnicas.

Los turismos que se comercializan por primera vez deben ajustarse obligatoriamente a lo dispuesto en la Directiva 76/756/CEE. Pero los Estados miembros pueden aplicar sus propias disposiciones a otras categorías de vehículos de motor y a los vehículos en circulación, pese a que el cumplimiento de estos requisitos no garantiza que los vehículos en cuestión puedan utilizarse para el tráfico internacional. La Comisión no tiene conocimiento de ningún requisito particular establecido por el Instituto Federal de Investigación Vial alemán, por lo que no está en condiciones de hacer afirmaciones acerca de si el faro antiniebla trasero automático intermitente (ARFF) constituye el único sistema que cumple sus requisitos.

Un grupo de trabajo de expertos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, del que forman parte la Comisión y los Estados miembros, se reúne dos veces al año con el fin de debatir propuestas de modificación de los requisitos de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos. La Comisión, en su calidad de miembro de este grupo de trabajo, sigue todos los debates y reconsidera regularmente su posición sobre todos los temas de debate. Hace varios años, el grupo tuvo conocimiento del ARFF en el curso de los debates sobre la mejora de la función de luz de frenado. Sin embargo, en aquel momento el principio general de mejorar las luces de frenado no obtuvo apoyo, y tampoco lo obtuvo el ARFF. Pero últimamente ha comenzado a cambiar la actitud respecto a las innovaciones en los dispositivos de alumbrado, por lo que este podría ser el momento adecuado para volver a presentar el ARFF al grupo, especialmente si se dispone de una versión perfeccionada de segunda generación. En caso de que el inventor del faro desee ponerse en contacto con la Dirección General de Empresa, sería posible examinar las características de la nueva versión. Ello permitiría que la Comisión decidiera acerca de la pertinencia de someter nuevamente esta cuestión al grupo de trabajo.

⁽¹⁾ DO L 262 de 27.9.1976.

(2003/C 222 E/255)

**PREGUNTA ESCRITA E-0668/03
de Giacomo Santini (PPE-DE) a la Comisión***(6 de marzo de 2003)*

Asunto: Los jóvenes, descuidados en la nueva PAC

En los apasionados debates en relación con la reforma de la Política Agrícola Común ha faltado una voz: la de los jóvenes agricultores. Pero en el documento de la Comisión faltan asimismo referencias concretas al destino reservado a esta categoría de agricultores, a sus problemas y sus expectativas.

Atengámonos, por consiguiente, a los artículos 7 y 8 del Reglamento (CE) nº 1257/1999⁽¹⁾, que fijan porcentajes más elevados para las ayudas del FEOGA. En otras palabras, en vez del límite máximo del 40 % del volumen de inversión previsto para las explotaciones agrarias normales, se llega al 45 % para los jóvenes y al 55 % para los jóvenes de las zonas desfavorecidas.

El artículo 8 prevé una ayuda a la instalación para los jóvenes agricultores de un importe máximo de 25 000 euros. Todo sea dicho, es bien poco para alentar a un joven a hacerse cargo de una explotación agraria, con las importantes reformas que ello conlleva. Por todo ello: