

Le Conseil considère-t-il que le principe du contrôle démocratique a été réellement mis en œuvre en Espagne?

Le Conseil fera-t-il des propositions en vue de la création, dans les nouveaux textes qui sont en préparation, d'une voie de recours à l'intention de ceux qui figurent sur la liste noire de l'Union européenne?

### Réponse

(13 mai 2003)

Le Conseil n'est pas en mesure de prendre position dès lors qu'il s'agit d'affaires pénales individuelles ou du maintien de l'ordre public dans les États membres.

En ce qui concerne la dernière question soulevée, le Conseil fait observer à l'Honorable Parlementaire qu'il a adopté la «décision 2003/48/JAI du 19 décembre 2002 relative à l'application de mesures spécifiques de coopération policière et judiciaire en matière de lutte contre le terrorisme, conformément à l'article 4 de la position commune 2001/931/PESC», qui a été publiée au Journal officiel L 16 du 22 janvier 2003, p. 68.

(2003/C 222 E/254)

### QUESTION ÉCRITE E-0666/03

posée par Jan Dhaene (Verts/ALE) à la Commission

(6 mars 2003)

Objet: Équipement des véhicules au moyen d'un feu de brouillard arrière clignotant (ARFF)

Dès lors qu'il était déjà à l'ordre du jour du GRE en 1991 et 1992, l'ARFF («automatic rear fog flashlight») a été l'objet de discussions de la part de spécialistes de l'éclairage.

Les travaux de recherche effectués dans le laboratoire «brouillard» des autorités françaises, situé à Clermont-Ferrand, et cofinancés par la Commission européenne, ont confirmé qu'au terme d'une série de tests, réalisés en toute indépendance, de toutes les combinaisons possibles des configurations de feux arrière approuvées par l'UE, tous les sujets d'expérience soumis à des tests au niveau international ont estimé que le feu de brouillard arrière clignotant était le système le plus facile à détecter et l'ont qualifié de meilleur signal d'alerte additionnel. En 1994, l'avocat général de la Cour d'Amsterdam avait déjà statué que les feux de brouillard arrière clignotants n'étaient pas interdits.

En 1999, le «Groupe de haut niveau» de la Commission européenne en matière de sécurité routière n'a soulevé aucune objection en ce qui concerne le trafic international, se référant à la Convention de Vienne, qui autorise, pendant toute la durée du danger, le lancement de signaux clignotants au moyen de feux appropriés. L'utilisation de signaux supplémentaires permet donc d'éviter des accidents graves.

1. La Commission sait-elle que l'ARFF est le seul système répondant à toutes les exigences de l'administration fédérale de la voirie allemande?
2. Sait-elle que l'éclairage multiforme existait déjà auparavant, mais qu'on y a renoncé en raison des améliorations très limitées y apportées?
3. Sait-elle que tous les types et catégories de véhicules peuvent être impliqués dans des accidents graves et qu'ils doivent donc, afin de les prévenir, pouvoir utiliser un signal additionnel clair et directement reconnaissable?
4. Sait-elle que les systèmes ARFF de la deuxième génération peuvent d'un seul coup remédier à tous les défauts et/ou désagréments des configurations des feux arrière?

**Réponse donnée par M. Liikanen au nom de la Commission***(3 avril 2003)*

Tous les véhicules peuvent donner lieu à de graves accidents et la Commission poursuit actuellement un programme de travail visant à harmoniser et améliorer les dispositions sur la sécurité des véhicules par l'intermédiaire de la procédure de réception de type. Bien qu'il soit opportun que les véhicules respectent, de manière générale, un ensemble commun de dispositions, lorsqu'un risque particulier est identifié pour une catégorie de véhicules, des dispositions supplémentaires doivent être prévues, comme, par exemple, celles relatives aux feux de position latéraux sur les véhicules longs.

Les prescriptions européennes en matière d'installation de dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules à moteur sont contenues dans la version modifiée de la directive 76/756/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques<sup>(1)</sup>, qui, pour ses dispositions techniques, se réfère au règlement n° 48 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

Le respect de la directive 76/756/CEE du Conseil est obligatoire dans le cas des voitures particulières mises sur le marché pour la première fois. Les États membres peuvent toutefois appliquer leurs propres dispositions aux autres catégories de véhicules à moteur et aux véhicules en service, même si le respect de ces prescriptions ne garantira pas que les véhicules concernés pourront être utilisés dans le cadre du trafic international. La Commission n'a connaissance d'aucune exigence particulière fixée par l'administration fédérale de la voirie allemande et n'est donc pas en mesure de se prononcer sur la question de savoir si le feu de brouillard arrière clignotant (ARFF) est le seul système répondant à ces exigences.

Un groupe de travail spécialisé de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, auquel la Commission et les États membres participent, se réunit deux fois par an afin d'examiner des propositions de modification des prescriptions relatives aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules. En tant que membre de ce groupe de travail, la Commission suit tous les débats et réexamine régulièrement sa position sur l'ensemble des questions débattues. Il y a quelques années, l'attention de ce groupe de travail a été attirée sur l'ARFF au cours de discussions qui visaient à renforcer la fonction des feux de stop. Or, à l'époque, le principe général du renforcement des feux de stop n'a recueilli aucun soutien, et l'ARFF non plus. Plus récemment, les attitudes à l'égard des dispositifs d'éclairage innovants ont cependant commencé à évoluer et le moment pourrait être opportun pour présenter à nouveau l'ARFF au groupe de travail, surtout s'il existe une version améliorée de deuxième génération. Si l'inventeur de l'ARFF voulait bien prendre contact avec la Direction générale des entreprises, il serait possible d'examiner les caractéristiques de la nouvelle version, ce qui permettrait à la Commission de décider de la pertinence de soumettre une nouvelle fois la question au groupe de travail.

<sup>(1)</sup> JO L 262 du 27.9.1976.

(2003/C 222 E/255)

**QUESTION ÉCRITE E-0668/03****posée par Giacomo Santini (PPE-DE) à la Commission***(6 mars 2003)*

**Objet:** Les jeunes agriculteurs, oubliés de la nouvelle PAC

Dans le grand tumulte des débats autour de la réforme de la politique agricole commune (PAC), il manque une voix, celle des jeunes agriculteurs. Mais, dans le document de la Commission, il manque aussi un abord concret du destin réservé à cette catégorie d'exploitants, de leurs problèmes comme de leurs attentes.

Il faut donc s'en tenir aux articles 7 et 8 du règlement (CE) n° 1257/1999<sup>(1)</sup> qui fixent des pourcentages plus élevés aux aides du Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA). Autrement dit, le plafond qui, pour les exploitations normales, est fixé à 40 % du volume des investissements, s'élève jusqu'à 45 % pour les jeunes agriculteurs en général et à 55 % pour ceux des zones défavorisées.

L'article 8 prévoit en outre pour les jeunes agriculteurs une prime d'installation d'un montant maximal de 25 000 euros. À vrai dire, c'est bien peu pour inciter un jeune à se charger d'une exploitation agricole, sachant l'ampleur des réformes qui l'attendent.