

Il Consiglio ritiene che il principio di controllo democratico venga applicato realmente in Spagna?

Nel quadro delle nuove proposte legislative, il Consiglio intende proporre un rimedio giurisdizionale per coloro che sono inclusi nella lista nera dell'Unione europea?

### **Risposta**

(13 maggio 2003)

Il Consiglio non è in grado di prendere posizione circa singole cause penali nonché il mantenimento dell'ordine pubblico negli Stati membri.

Quanto all'ultimo quesito sollevato dall'Onorevole Parlamentare il Consiglio lo invita a prendere atto che il Consiglio ha adottato la decisione del Consiglio 2006/48/GAI del 19 dicembre 2002 relativa all'applicazione di misure specifiche di cooperazione di polizia e giudiziaria per la lotta al terrorismo a norma dell'articolo 4 della posizione comune 2001/931/CFSP, pubblicata nella Gazzetta ufficiale L 16 del 22 gennaio 2003, pag. 68.

(2003/C 222 E/254)

### **INTERROGAZIONE SCRITTA E-0666/03 di Jan Dhaene (Verts/ALE) alla Commissione**

(6 marzo 2003)

*Oggetto:* Equipaggiamento dei veicoli con fanale posteriore lampeggiante antinebbia (ARFF)

Già nel 1991 e nel 1992 l'«automatic rear fog flashlight» (ARFF) era all'ordine del giorno del GRE ed è stato pertanto discusso dagli esperti della configurazione luci.

L'attività pratica di ricerca nel laboratorio nebbia delle autorità francesi a Clermont-Ferrand, cofinanziata dalla Commissione europea, ha confermato che tutti i soggetti sottoposti a test a livello internazionale, dopo una serie di test del tutto indipendenti delle possibili combinazioni delle configurazioni delle luci posteriori esistenti ed approvate a livello europeo, hanno indicato che il fanale posteriore lampeggiante antinebbia è sempre risultata la configurazione più facile da individuare ed è stato definito come migliore segnale di allarme aggiuntivo. L'avvocato generale della Corte di Amsterdam già nel 1994 ha stabilito che un fanale posteriore lampeggiante antinebbia non era vietato.

Il Gruppo di alto livello per la sicurezza sulla strada della Commissione europea nel 1999 non ha sollevato obiezioni per quanto riguarda il traffico internazionale, rinviando alla Convenzione di Vienna, che sancisce che i segnali lampeggianti attraverso fanali appositi possono essere dati fino a quando perdura il pericolo, riuscendo così a prevenire incidenti gravi attraverso una segnalazione aggiuntiva.

1. La Commissione è a conoscenza del fatto che l'ARFF è l'unico sistema che rispetta tutti i requisiti dell'Ufficio federale tedesco per la rete stradale (BRD)?
2. La Commissione è a conoscenza del fatto che l'illuminazione plurifasica è già stata introdotta in precedenza, ma che, considerati i miglioramenti molto limitati, è stata poi nuovamente bloccata?
3. La Commissione è a conoscenza del fatto che tutti i tipi e i modelli di veicoli possono essere coinvolti in incidenti gravi e che pertanto tutti i tipi di veicoli dovrebbero poter applicare un segnale aggiuntivo chiaro e immediatamente identificabile per evitare incidenti gravi?
4. La Commissione è a conoscenza del fatto che con l'ARFF di seconda generazione possono essere risolte in un'unica volta tutte le lacune e/o irritazioni che apparivano nelle configurazioni delle luci posteriori?

**Risposta del sig. Liikanen a nome della Commissione**

(3 aprile 2003)

Tutti i veicoli possono essere coinvolti in incidenti gravi e la Commissione dispone di un programma di lavoro in corso volto ad armonizzare e migliorare, mediante la procedura di omologazione, le disposizioni in materia di sicurezza per i veicoli. Benché sia opportuno che i veicoli generalmente rispettino una serie comune di disposizioni, qualora si evidenzi un rischio specifico per una categoria di veicoli è necessario prevedere disposizioni supplementari, come ad esempio nel caso delle luci laterali di posizione nei veicoli lunghi.

Le prescrizioni europee in materia di installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa nei veicoli a motore sono contenute nella direttiva 76/756/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa dei veicoli a motore e dei loro rimorchi<sup>(1)</sup>, quale modificata, la quale fa riferimento al regolamento 48 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda le disposizioni tecniche.

Le autovetture commercializzate per la prima volta devono obbligatoriamente conformarsi alla direttiva 76/756/CEE. Gli Stati membri possono tuttavia applicare disposizioni proprie per altre categorie di veicoli a motore e per i veicoli in uso sebbene l'ottemperanza a tali prescrizioni non garantisca che i veicoli in questione possano essere utilizzati nel traffico internazionale. La Commissione non è a conoscenza di alcuna prescrizione particolare stabilita dall'Ufficio federale tedesco per la rete stradale e quindi non è in grado di esprimere un'opinione quanto al fatto che l'ARFF (automatic rear fog flashlight) sia l'unico sistema che ne rispetta tutte le prescrizioni.

Un gruppo di lavoro di esperti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, a cui partecipano la Commissione e gli Stati membri, si riunisce due volte all'anno per discutere delle proposte volte a modificare le prescrizioni relative ai dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa dei veicoli. In qualità di membro del suddetto gruppo di lavoro, la Commissione segue tutte i dibattiti e riesamina regolarmente la sua posizione su tutte le tematiche oggetto di discussione. Alcuni anni fa, nel corso di discussioni sul potenziamento della funzione degli indicatori di arresto, il gruppo di lavoro è venuto a conoscenza dell'ARFF. All'epoca tuttavia tanto il principio generale di indicatori di arresto potenziati quanto l'ARFF non sono stati appoggiati. Poiché recentemente gli atteggiamenti nei confronti dei dispositivi innovativi di illuminazione hanno cominciato a cambiare potrebbe essere il momento giusto per ripresentare il principio dell'ARFF al gruppo, soprattutto se esiste una versione migliorata di seconda generazione. Qualora l'inventore dell'ARFF volesse prendere contatto con la direzione generale «Imprese» sarebbe possibile esaminare le caratteristiche della nuova versione. Ciò consentirebbe alla Commissione di decidere se sia opportuno sottoporre ancora una volta l'argomento all'attenzione del gruppo di lavoro.

<sup>(1)</sup> GU L 262 del 27.9.1976.

(2003/C 222 E/255)

**INTERROGAZIONE SCRITTA E-0668/03****di Giacomo Santini (PPE-DE) alla Commissione**

(6 marzo 2003)

**Oggetto:** Trascurati i giovani nella nuova PAC

Nel grande fervore di dibattiti attorno alla riforma della Politica Agricola Comune è mancata una voce: quella dei giovani agricoltori. Ma sono mancati anche riferimenti concreti, all'interno del documento della Commissione al destino riservato a questa categoria di agricoltori, ai loro problemi e alle loro aspettative.

Siamo fermi, quindi, agli articoli 7 e 8 del regolamento (CE) n. 1257/1999<sup>(1)</sup> che prevedono percentuali più alte di premio del FEAOG. Vale a dire che, al posto del tetto del 40% del volume degli investimenti, previsto per le aziende normali, si arriva fino al 45% per i giovani e al 55% per i giovani della zone svantaggiate.

L'articolo 8 prevede un premio di insediamento per i giovani agricoltori d'un importo massimo di 25 000 EUR. È davvero poco per invogliare un giovane ad impegnarsi in un'azienda agricola con le grandi riforme che lo attendono. Per questo chiedo alla Commissione: