

Anser rådet att principen om demokratisk kontroll verkligen genomförts i Spanien?

Kommer rådet att lägga fram ett rättsligt instrument i de texter som håller på att utarbetas för dem som finns upptagna på EU:s svartlista?

Svar

(13 maj 2003)

Rådet kan inte ta ställning när det gäller individuella brottmål eller upprätthållande av den allmänna ordningen i medlemsstaterna.

Beträffande den sista frågan som den ärade parlamentsledamoten ställde uppmanar rådet den ärade ledamoten av Europaparlamentet att notera att rådet har antagit "rådets beslut 2003/48/RIF av den 19 december 2002 om genomförande av särskilda åtgärder avseende polissamarbete och rättsligt samarbete i syfte att bekämpa terrorism i enlighet med artikel 4 i gemensam ståndpunkt 2001/931/GUSP" som offentliggjordes i Europeiska gemenskapernas officiella tidning L 16 av den 22 januari 2003, s. 68.

(2003/C 222 E/254)

SKRIFTLIG FRÅGA E-0666/03

från Jan Dhaene (Verts/ALE) till kommissionen

(6 mars 2003)

Ämne: Utrustning av fordon med blinkande dimbakljus

Redan 1991 och 1992 stod frågan om automatiska, blinkande dimbakljus på dagordningen i arbetsgruppen om belysning och ljussignaler (GRE) och diskuterades alltså av belysningsspecialister.

Tillämpad forskning i Frankrikes dimlaboratorium i Clermont-Ferrand, som delfinansierats av kommissionen, har efter en rad helt oberoende försök visat att av alla tänkbara bakljus som för närvarande är tillåtna enligt EG-lagstiftningen var alla internationella försökspersoner överens om att blinkande dimbakljus alltid var lättast att uppfatta och utsågs till den bästa extra varningssignalen. Redan 1994 beslutade generaladvokaten vid Amsterdams domstol att blinkande dimbakljus inte var förbjudna.

Kommissionens högnivågrupp om trafiksäkerhet ansåg 1999 att sådana ljus inte utgjorde någon fara för internationell trafik och hänvisade till Wienkonventionen, där det slås fast att varningssignal kan ges med hjälp av blinkande ljus så länge fara råder. Sådana kompletterande varningssignaler kan mycket väl förhindra allvarliga olyckor.

1. Är kommissionen medveten om att blinkande dimbakljus är det enda system som uppfyller det tyska vägforskningsinstitutets alla krav?
2. Är kommissionen medveten om att flerfasljus infördes för en tid sedan men att de sedan drogs tillbaka, då det visade sig att de inte innebar någon nämnvärd förbättring?
3. Är kommissionen medveten om att alla typer av fordon kan vara inblandade i allvarliga olyckor och att alla typer av fordon därför måste kunna utrustas med en tydlig och direkt igenkännbar extrasignal för att förhindra mycket allvarliga olyckor?
4. Är kommissionen medveten om att andra generationens blinkande dimbakljus på en gång kan lösa alla problem som tidigare orsakats av olika bakljusanordningar?

Svar från Erkki Liikanen på kommissionens vägnar

(3 april 2003)

Alla fordonstyper är föremål för allvarliga olyckor och kommissionen har ett pågående arbetsprogram för att harmonisera och förbättra säkerhetsbestämmelserna för fordon genom typgodkännandeförfarandet. Generellt sett är det lämpligt att tillämpa gemensamma bestämmelser för alla fordon, och sedan komplettera med tilläggsbestämmelser för sådana fordonskategorier för vilka särskilda risker konstateras, till exempel avseende sidopositionslykter på långa fordon.

Europeiska krav för montering av belysning och ljussignalanordningar på motorfordon beskrivs i rådets ändrade direktiv 76/756/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om montering av belysning och ljussignalanordningar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽¹⁾, ett direktiv vars tekniska bestämmelser hänvisar till förordning nr 48 i Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa.

Det är obligatoriskt att personbilar uppfyller kraven i rådets direktiv 76/756/EEG när de för första gången släpps ut på marknaden. Medlemsstaterna kan emellertid tillämpa egna bestämmelser för andra kategorier av motorfordon och fordon i bruk, även om det faktum att de uppfyller sådana bestämmelser inte garanterar att fordonen får användas i internationell trafik. Kommissionen känner inte till att några särskilda krav har ställts av det tyska vägforskningsinstitutet och kan därför inte svara på om automatiska, blinkande dimbakljus är det enda system som uppfyller dessa krav.

En expertarbetsgrupp från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa, som kommissionen och medlemsstaterna deltar i, sammanträder två gånger om året för att diskutera förslag om ändringar av krav för belysning och ljussignalanordningar på fordon. Som medlem av denna arbetsgrupp följer kommissionen alla diskussioner och ser regelbundet över sin ståndpunkt i de frågor som diskuteras. För ett par år sedan informerades gruppen om de automatiska, blinkande dimbakljusen under diskussioner avseende förbättring av stopplyktans funktion. Vid det tillfället fanns det emellertid inte stöd för en allmän princip om förbättrade stopplykter och inte heller för automatiska, blinkande dimbakljus. På senare tid har dock inställningen till innovativa belysningsanordningar i viss mån förändrats och det är möjligt att det nu är lämpligt att åter presentera de automatiska, blinkande dimbakljusen för gruppen, i synnerhet om det finns en förbättrad, andra generation av dessa. Om uppfinnaren av de blinkande dimbakljusen kontaktar GD Näringsliv kan vi undersöka den nya modellens funktion. Kommissionen kan sedan ta ställning till om det är lämpligt att på nytt ta upp frågan inom arbetsgruppen.

⁽¹⁾ EGT L 262, 27.9.1976.

(2003/C 222 E/255)

SKRIFTLIG FRÅGA E-0668/03

från Giacomo Santini (PPE-DE) till kommissionen

(6 mars 2003)

Ämne: Unga jordbrukare försummas i den gemensamma jordbrukspolitiken

Under de heta diskussionerna kring reformen av den gemensamma jordbrukspolitiken är det en röst som har saknats, nämligen de unga jordbrukarnas. Men det har även saknats konkreta hänvisningar i kommissionens dokument till framtidsutsikterna för denna kategori jordbrukare liksom till deras problem och förväntningar.

Det är fortfarande så att artiklarna 7 och 8 i förordningen (EG) nr 1257/1999⁽¹⁾ anger de högsta stödbeloppet som kan betalas ut inom ramen för den Europeiska utvecklings- och garantifonden för jordbruket (EUGFJ). Det vill säga att i stället för den maximala procentsatsen på 40 procent av investeringsvolymen vilket gäller för normaljordbruket, kan stödet uppgå till högst 45 procent för unga jordbrukare och högst 55 procent för unga jordbrukare i mindre gynnade områden.

Enligt artikel 8 skall ett etableringsstöd utgå för unga jordbrukare vilket uppgår till högst 25 000 euro. Det är verkligen inte mycket för att få en ung människa att vilja ägna sig åt ett jordbruksföretag med tanke på de omfattande reformer som står för dörren. Jag skulle således vilja ställa följande frågor till kommissionen: