

Domstolen har i disse domme navnlig udtalt, at princippet om, at medlemsstaterne er forpligtet til at erstatte tab, der er forvoldt enkeltpersoner ved overtrædelser af fællesskabsretten, som må tilregnes medlemsstaterne, finder anvendelse, når den pågældende overtrædelse må tilskrives den nationale lovgiver.

I tilfælde af at en medlemsstat ikke overholder pligten til i henhold til EF-traktatens artikel 249, tredje afsnit, at træffe alle fornødne foranstaltninger for at nå det tilsigtede mål med direktivet, kræves der af hensyn til denne fællesskabsbestemmelses fulde virkning, at der er pligt til at erstatte tab, når tre betingelser er opfyldt, dvs. for det første at det mål, der tilsigtes med direktivet, skal indebære, at borgerne tillægges rettigheder, for det andet at indholdet af disse rettigheder skal kunne fastslås på grundlag af selve direktivets bestemmelser, og for det tredje at der skal være årsagsforbindelse mellem statens tilsidesættelse af sin forpligtelse og de skadelidtes tab.

Med dette forbehold gennemføres statens erstatningsansvar for det tab, der er forvoldt ved overtrædelsen af fællesskabsretten, som må tilregnes staten, efter nationale erstatningsregler, dog således at betingelserne i den nationale lovgivning, der finder anvendelse, ikke må være mindre gunstige end de betingelser, der gælder for tilsvarende søgsmål på grundlag af national ret, og heller ikke må være udformet således, at de i praksis gør det umuligt eller urimeligt vanskeligt at opnå erstatning.

(<sup>1</sup>) Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet, EFT L 183 af 29.6.1989.

(2004/C 84 E/0926)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL P-0654/04**  
**af Reinhold Messner (Verts/ALE) til Kommissionen**

(2. marts 2004)

Om: Brenner-aksen

Har Kommissionen kendskab til, at situationen langs Brenner-aksen (luftforurening, fint støv, støjforurening) mellem Kufstein og Verona er blevet utålelig for beboerne i de pågældende smalle dale i Alperne? De tilsvarende forureningsværdier stiger hyppigt langt over den tilladte grænse og medfører sundhedsskader for de pågældende personer. Schweiz har efter en folkeafstemning vedtaget ikke at bygge endnu et tunnelrør under Gotthard, og udvidelsen af EU vil medføre en endnu mere drastisk forøgelse af den tunge transitlastvognstrafik på Brenner-aksen.

Er det på baggrund heraf ikke absolut nødvendigt at træffe foranstaltninger herimod?

På kort sigt er de rent faktiske omkostninger nøglen til en løsning. Ved at forhøje vejafgifterne for lastvognstrafikken i dette følsomme område kan antallet af lastvogne, der kører tomme, og antallet af affaldstransporter mindskes. Det er et valg mellem menneskenes sundhed langs transitstrækningen og den uhemmede godstransport.

På lang sigt vil en løsning på denne uansvarlige situation være et koncept, der er tilpasset fremtidens forhold (basistunnel, moderne logistik), og som via et transitforbud fra Bruxelles tvinger hele den tunge transitlastvognstrafik væk fra Brenner-motorvejen og ned under bjerget og på jernbaneskinner. I denne forbindelse henviser jeg endnu engang til ATT3-projektet og spørger, hvorfor Kommissionen ikke straks udsteder undtagelsesbestemmelser for dette følsomme område, hvad angår vejafgifterne mellem Kufstein og Verona? Hvorfor er en del af de opnåede indtægter nord og syd for Brenner ikke blevet investeret i den basistunnel, der indgik i TEN-retningslinjerne, som vedtoges i 1996, og hvorfor satser man i forbindelse med dette enestående projekt på den logistik, man havde i det 19. århundrede?

**Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio**

(6. april 2004)

Kommissionen har kendskab til de problemer langs Brenner-aksen, som det ærede medlem nævner. Hvad angår landtransport i følsomme områder, anvender Kommissionen en samordnet fremgangsmåde. Denne

består i flere foranstaltninger, bl.a. indførelse af nye afgiftssatser for vejtransport, liberalisering og åbning af konkurrencen inden for jernbanesektoren, fremme af intermodal transport (Marco Polo-programmet) og udbygning af baneinfrastrukturen. I forbindelse med sidstnævnte foranstaltning bør det bemærkes, at Kommissionen siden midten af 1990'erne har fastholdt, at Brenner-basistunnelen bør betragtes som et højtprioriteret infrastrukturprojekt af europæisk interesse, og vedvarende har opfordret de berørte medlemsstater til hurtigst muligt at få realiseret projektet.

For så vidt angår vejafgifterne, bør det påpeges, at Kommissionen i henhold til direktiv 1999/62/CE <sup>(1)</sup> ikke kan vedtage undtagelsesforanstaltninger vedrørende vejafgifterne mellem Kufstein og Verona, da vejafgiftssatserne skal svare til omkostningerne til anlæg, drift og udbygning af det pågældende infrastrukturnet. Derimod har medlemsstaterne – i nærværende tilfælde Italien og Østrig – i henhold til det nævnte direktiv lov til at anvende en procentdel af vejafgifterne til finansiering af anden transportinfrastruktur, f. eks. Brenner-basistunnelen.

I Kommissionens forslag <sup>(2)</sup>, der tager sigte på at ændre Eurovignet-direktivet, fastsættes specifikke foranstaltninger vedrørende de »særligt følsomme« områder. For at dække en krydsfinansiering af investeringsomkostningerne til andre transportinfrastrukturer af stor europæisk interesse i samme korridor (Brenner-basistunnelen f. eks.) vil medlemsstaterne kunne indføre en forhøjelse af vejafgifterne på op til 25 %. Dette er udtrykkeligt med sigte på bjergområder, som jo netop omfatter Alperne. Det bør også bemærkes, at der i direktivforslaget fastsættes vejafgiftssatser, som kan variere på grundlag af forskellige kriterier, der navnlig sætter medlemsstaterne i stand til ved indførelsen af afgifter for brug af infrastruktur at tage hensyn til deres trængsels- og miljøproblemer. Dermed vil medlemsstaterne kunne fastsætte forskellige vejafgifter alt efter, hvilken rute på vejnettet der er tale om, hvor miljømæssigt følsomt området er, eller hvor høj ulykkesrisikoen er. Alle disse foranstaltninger burde gøre det muligt for Østrig, især i delstaten Tyrol, at indføre et vejafgiftssystem, der afspejler omkostningerne ved brugen af infrastrukturen, og som vil bidrage til en effektiv og bæredygtig transportpolitik.

Uanset hvilke beslutninger der træffes med hensyn til et modalskift fra vej til bane, bør der tages hensyn til de forpligtelser, som følger af reglerne om frie varebevægelser og fri udveksling af tjenesteydelser, samt til de muligheder, der tilbydes operatørerne med hensyn til jernbanekapacitet.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådet direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EFT L 187 af 20.7.1999.

<sup>(2)</sup> KOM(2003) 448 endelig udg.

(2004/C 84 E/0927)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0655/04  
af Robert Evans (PSE) til Kommissionen**

(9. marts 2004)

Om: Menneskerettigheder i Algeriet

Kan Kommissionen i lyset af associeringsaftalen mellem Den Europæiske Union og Algeriet og navnlig artikel 2 oplyse mig om, hvilke foranstaltninger den har truffet og agter at træffe med hensyn til menneskerettigheder i Algeriet? Herunder især:

1. Hvad gør Kommissionen for at sikre, at de algeriske myndigheder har den relevante ekspertise og det relevante udstyr til rådighed til behandling af de forbrydelser mod menneskeheden, der blev begået i løbet af hele det seneste årti, samt at de respekterer de anbefalede procedurer for opgravning af jordiske rester fra massegrave?
2. Hvad gør Kommissionen for at sikre, at familierne til de »forsvundne« personer i Algeriet kan gennemføre deres kampagnearbejde som lovligt registrerede organisationer?
3. Har Kommissionen anmodet de algeriske myndigheder om at indbyde FN's særlige rapportør om tortur (som siden 1997 har bedt om at få adgang til Algeriet)?
4. Agter Kommissionen at udøve pres på de algeriske myndigheder for at få udleveret konkrete oplysninger om de påståede retssager mod 20 sikkerhedsfolk efter drabet på adskillige ubevæbnede demonstranter i Kabylia og at få offentliggjort oplysningerne om disse og andre lignede retssager?