

En particular, en dichas sentencias el Tribunal de Justicia ha señalado que el principio conforme al cual los Estados miembros están obligados a indemnizar los daños causados a los particulares por las violaciones del Derecho comunitario que les sean imputables se aplica cuando dichas violaciones se deban al legislador nacional.

En el caso de un Estado miembro que incumpla la obligación que le incumbe en virtud del párrafo tercero del artículo 249 del Tratado CE (adoptar cuantas medidas sean necesarias para alcanzar el resultado prescrito por una directiva), la plena eficacia de dicha norma de Derecho comunitario impone un derecho a indemnización, siempre que se cumplan tres condiciones, a saber: que el resultado prescrito por la directiva implique la atribución de derechos a favor de los particulares; en segundo lugar, que el contenido de estos derechos pueda ser identificado basándose en las disposiciones de la directiva y, en tercer lugar, que exista una relación de causalidad entre el incumplimiento de la obligación que incumbe al Estado y el daño sufrido por las personas afectadas.

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, el Estado debe reparar las consecuencias del perjuicio causado en el marco del Derecho nacional en materia de responsabilidad, con la salvedad de que las condiciones establecidas por las legislaciones nacionales en materia de indemnización de daños no pueden ser menos favorables que las referentes a reclamaciones semejantes de naturaleza interna y no pueden articularse de manera que hagan prácticamente imposible o excesivamente difícil obtener indemnización.

(¹) Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo, DO L 183 de 29.6.1989.

(2004/C 84E/0926)

PREGUNTA ESCRITA P-0654/04
de Reinhold Messner (Verts/ALE) a la Comisión

(2 de marzo de 2004)

Asunto: Eje del Brenner

¿Es consciente la Comisión de que la situación a lo largo del eje del Brenner, entre Kufstein y Verona, se ha hecho intolerable para los habitantes de los estrechos valles alpinos a causa de la contaminación del aire, el polvillo en suspensión y la contaminación acústica? A menudo, los niveles de contaminación exceden con mucho los límites permisibles, lo cual se traduce en daños a la salud de la población afectada. Como resultado de la ampliación, y después de la decisión por referéndum adoptada por Suiza de no construir un segundo túnel bajo el Gotthard, el tráfico pesado a través del corredor del Brenner aumentará de nuevo de forma espectacular.

A la vista de estos hechos, ¿no se considera urgente tomar medidas que contrarresten la situación?

Los costes reales pueden ser una clave para aliviar la situación a corto plazo. Con el fin de reducir el tráfico de vehículos vacíos y el transporte de residuos, podría aumentarse el peaje del tráfico pesado en esa zona sensible. Se trata, en efecto, de elegir entre la salud de las personas a lo largo de este corredor de tránsito y el transporte incontrolado de mercancías.

La respuesta a largo plazo a esa situación injustificable debería reflejarse en un proyecto de futuro (túnel de base y logística moderna) capaz de transferir todo el tráfico pesado de mercancías de la autopista al túnel bajo el Brenner y al ferrocarril, mediante una prohibición de tránsito procedente de Bruselas. A este respecto, me permito recordar una vez más el proyecto ATT3. ¿Puede indicar la Comisión por qué motivo no adopta de forma inmediata medidas de excepción en esta área sensible respecto a los peajes entre Kufstein y Verona? ¿Por qué razón no se ha destinado una parte de los ingresos obtenidos al norte y al sur del Brenner a la construcción del túnel de base previsto en las orientaciones RTE adoptadas en 1996? ¿Cómo se explica que este proyecto del siglo XXI se haya basado hasta ahora en una logística del siglo XIX?

Respuesta de la Sra. de Palacio en nombre de la Comisión

(6 de abril de 2004)

La Comisión es consciente de los problemas del eje del Breno que menciona Su Señoría. En materia de transporte terrestre en zonas sensibles, la Comisión persigue un enfoque coordinado. Este enfoque incluye

varias medidas y, en particular, la creación de un nuevo sistema de tarificación para el transporte por carretera, la liberalización y la apertura a la competencia del sector ferroviario, el fomento del transporte intermodal (Programa Marco Polo) y el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias. Respecto a este último, conviene señalar que desde mediados de la década de los noventa, la Comisión ha insistido en que el túnel del Breno sea considerado proyecto de infraestructura prioritario de interés europeo y en que los Estados miembros afectados ejecuten este proyecto lo antes posible.

En cuanto al sistema de tarificación vial, conviene recordar que la Directiva 1999/62/CE⁽¹⁾ no permite a la Comisión adoptar medidas derogatorias en el peaje entre Kufstein y Verona, dado que el importe de los peajes debe responder a los costes de construcción, explotación y desarrollo de la red de infraestructura de que se trate. En cambio, esta Directiva permite a los Estados miembros (en este caso, Italia y Austria) asignar un porcentaje del importe de los peajes a la financiación de otras infraestructuras de transporte, como, por ejemplo, el túnel del Breno.

La propuesta de la Comisión⁽²⁾ para las modificaciones de la Directiva sobre gravámenes establece medidas específicas en las zonas «especialmente sensibles». Con el fin de cubrir una financiación cruzada de los costes de inversión de otras infraestructuras de transporte que presentan un gran interés europeo en un mismo corredor (el túnel del Breno, por ejemplo), los Estados miembros podrán imponer en estas zonas un recargo de hasta el 25% de los peajes. Las zonas montañosas, lo que incluye los Alpes, son objeto expreso de las medidas. Cabe también señalar que la propuesta de Directiva prevé que los importes de los peajes varíen según diversos criterios que permitirán aun más a los Estados miembros reflejar, en la aplicación de la tarificación vial, sus preocupaciones en materia de congestión y medio ambiente. Así, los Estados miembros podrán modificar los peajes en función del eje de la red de carreteras de que se trate, según la sensibilidad que presente la zona desde el punto de vista ambiental o del riesgo de accidentes. Todas estas medidas deberían permitir a Austria, especialmente en el Estado del Tirol, instaurar un sistema de peajes que refleje los costes causados por el uso de las infraestructuras y que contribuya a una política de transportes eficaz y duradera.

Sean cuales sean las decisiones adoptadas en materia de la transferencia modal del transporte por carretera a favor del ferrocarril, deberán tener en cuenta las obligaciones derivadas de la libre circulación de las mercancías y de la libre prestación de servicios así como las posibilidades que ofrezcan los operadores en términos de capacidad ferroviaria.

⁽¹⁾ Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras DO L 187 de 20.7.1999 – 0050.

⁽²⁾ COM(2003) 448 final.

(2004/C 84 E/0927)

PREGUNTA ESCRITA E-0655/04
de Robert Evans (PSE) a la Comisión

(9 de marzo de 2004)

Asunto: Derechos humanos en Argelia

A la luz del acuerdo de asociación firmado entre la Unión Europea y Argelia y particularmente de su artículo 2, ¿qué acción está llevando o tiene intención de llevar a cabo la Comisión con respecto a los derechos humanos en ese país? Concretamente:

1. ¿Qué medidas está tomando la Comisión para asegurarse de que las autoridades argelinas disponen de la infraestructura y de los expertos adecuados para hacer frente a los crímenes contra la humanidad perpetrados en ese territorio a lo largo del último decenio y de que respetan los procedimientos recomendados para la exhumación de restos mortales de fosas comunes?
2. ¿Qué medidas está tomando la Comisión para asegurarse de que las familias de los «desaparecidos» en Argelia pueden desarrollar sus campañas como organizaciones legalmente constituidas?
3. ¿Ha pedido la Comisión a las autoridades argelinas que inviten al Relator Especial de las Naciones Unidas sobre la cuestión de la tortura (que lleva solicitando la entrada en territorio argelino desde 1997)?
4. ¿Tiene intención la Comisión de ejercer presiones sobre las autoridades argelinas para que faciliten información concreta sobre los supuestos juicios contra unos veinte oficiales de seguridad tras la matanza de manifestantes no armados en Cabilia y que se haga pública la información sobre estos juicios y juicios similares?