

ei nimenomaisesti kielletä autojen lisävarustekauppiaita myymästä karjapuskureita. Belgian teille näyttää ilmestyvän yhä uusia nelivetoisia maastoautoja, joissa on karjapuskurit.

Onko komissio sitä mieltä, että karjapuskurit ovat vaarallisia lisävarusteita, jotka törmäystilanteessa loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien kanssa lisäävät kuolemaan johtavien liikenneonnettomuuksien määrää?

Voisiko komissio ilmoittaa, mitä tutkimustietoja sillä on käytössään liikenneonnettomuuksien seurauksista silloin, kun karjapuskurein varustettu auto on ollut törmäystilanteessa loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien kanssa?

Aikooko komissio tehdä aloitteen karjapuskureiden kieltämiseksi kokonaan? Jos aikoo, niin koska aloite on tarkoitus tehdä? Jos ei aio, niin mikä on syynä kielteiseen kantaan?

(<sup>1</sup>) KOM(2003) 67 lopullinen.

### **Erkki Liikasen komission puolesta antama vastaus**

(7. toukokuuta 2003)

Komissio on tietoinen siitä, että ajoneuvoihin asennetut etuosan suojajärjestelmät, kuten karjapuskurit, muodostavat loukkaantumisriskin jalankulkijoille ja muille tienkäyttäjille törmäyksen sattuessa.

Euroopan autonvalmistajat, joita edustaa Euroopan autonvalmistajien liitto (ACEA), sitoutuivat kesäkuussa 2001 ottamaan käyttöön joukon turvatoimenpiteitä jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi. Japanin (edustajana JAMA) ja Korean (edustajana KAMA) autonvalmistajat tekivät samansuuntaiset sitoumukset heinäkuussa 2001 ja maaliskuussa 2002. Sitoumukseen kuuluu olla asentamatta moottoriajoneuvoihin alkuperäisvarusteena ns. jäykkiä karjapuskureita sekä olla myymättä näitä varaosina 1. tammikuuta 2002 alkaen. Jäykät karjapuskurit ovat sitoumuksen määritelmän mukaan etusuojajärjestelmiä, jotka on valmistettu teräksestä tai muusta metallista taikka käyttäytymisominaisuuksiltaan vastaavasta materiaalista.

Ennen teollisuuden sitoumusten hyväksymistä komissio päätti kuitenkin kuulla Euroopan parlamenttia ja neuvostoa. Neuvosto esitti 26. marraskuuta 2001 antamissaan päätelmissä kantansa, jonka mukaan jäykät karjapuskurit pitäisi kieltää korkeintaan kahdeksan matkustajan henkilöautoissa ja enintään 3,5 tonnin hyötyajoneuvoissa, ja komission pitäisi ehdottaa keinoja tämän kiellon toteuttamiseksi. Myös parlamentti kehotti 13. kesäkuuta 2002 antamassaan päätöslauselmassa komissiota ehdottamaan lainsäädäntöä, jolla kiellettäisiin karjapuskureiden tarjoaminen jälkimarkkinoilla.

Tämän seurauksena komissio valmistelee lainsäädäntöehdotusta, jonka tarkoituksena on lieventää jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien vammoja törmäyksessä etusuojajärjestelmällä varustetun ajoneuvon kanssa. Tämä ehdotus sisältää testausmenettelyt kaikkia markkinoilla olevia alkuperäisiä tai jälkimarkkinoilla myytäviä karjapuskureita ja vastaavia laitteita varten. Komissio on ottanut huomioon raportin (<sup>1</sup>), jonka on laatinut Yhdistyneessä kuningaskunnassa toimiva Transport Research Laboratory. Raportti sisältää pätevän arvioinnin karjapuskureita varten tarvittavista mahdollisista testausmenetelmistä.

(<sup>1</sup>) "Assessment and test procedures for bull bars" (Karjapuskureiden arviointi ja testaus), G. Lawrence, C. Rodmell ja A. Osbourne. TRL Report 460.

(2003/C 280 E/159)

### **KIRJALLINEN KYSYMYS E-1415/03**

**esittäjä(t): Joan Vallvé (ELDR) komissiolle**

(23. huhtikuuta 2003)

**Aihe:** Egunkaria-sanomalehden sulkeminen

Tämän vuoden helmikuun 20. päivänä Euskaldunon Egunkaria -sanomalehti suljettiin Espanjan kansallisen tuomioistuimen tuomarin Juan del Olmon määräyksellä. Poliisi pidätti kymmenen sanomalehdestä vastaavaa henkilöä mukaan lukien sen johtajan Martxelo Otamendin hänen oletettujen ETA-yhteyksiensä vuoksi. Tällä hetkellä kolme henkilöä on vielä vankilassa.

Maaliskuun 10. päivänä sama tuomioistuimen tuomari päätti suljetuttaa väliaikaisesti kuudeksi kuukaudeksi Egunkaria Sortzen SL ja Egunkaria SA -liikeyritykset sekä Euskaldunon Egunkaria -päivälehdet, sen kaikki toimitilat sekä lakkauttaa lehden toiminnan vastaavaksi ajaksi. Tuomari perusteli päätöstään väittämällä, että ”koko hanke on oletettavasti ETA:n johtama ja alkuun saattama sekä terroristien toimintatapojen mukainen”. Syyte sanomalehden kuulumisesta ETA:n johtoryhmän taloudelliseen ja kulttuuriseen hankkeeseen perustuu dokumentteihin, joita takavarikoitiin terroristeilta vuonna 1992 (sanomalehden perustamisvuosi).

Egunkaria oli ainoa sanomalehti, jota julkaistiin täysin baskin kielellä. Oikeudellinen ja poliittinen päätös sulkea lehti ilman erityisiä todisteita saattaa merkitä ilmaisuvapauden rikkomista. Euroopan unionin perusoikeuskirjan 11 artikla sananvapauden ja tiedonvälityksen vapaudesta kuuluu seuraavasti: 1. Jokaisella on oikeus sananvapauteen. Tämä oikeus sisältää mielipiteenvapauden sekä vapauden vastaanottaa ja levittää tietoja tai ajatuksia viranomaisten siihen puuttumatta ja alueellisista rajoista riippumatta. 2. Tiedotusvälineiden vapautta ja moniarvoisuutta kunnioitetaan.

Eurooppalaisten vähemmistökielisten päivälehtien yhdistys, johon kuuluu 32 sanomalehteä, kokoontui Brysselissä 26. maaliskuuta. Espanjan viranomaiset estivät Egunkarian johtajan Martxelo Otamendin osallistumisen.

Vain kaksi vuotta sitten Euroopan unioni järjesti kaikkia kieliä koskeneen Euroopan kielten teemavuoden edistääkseen kielellistä moninaisuutta. Siksi on valitettavaa, että tällä hetkellä vähemmistökieli baskilla on ongelmia ja vaikeuksia identiteettinsä ilmaisemisessa sen jälkeen, kun ainoa kokonaan baskiksi ilmestynyt sanomalehti suljettiin. Äidinkielen sanomalehden ilmestyminen on erityisen tärkeää vähemmistökieliryhmille.

Onko Euroopan komissio toistaiseksi pyytänyt selityksiä niiltä espanjalaisilta viranomaisilta, joita asia koskee? Aikooko se pyytää niitä lähitulevaisuudessa, jotta varmistettaisiin, ettei perusoikeuksia rikota ja ettei toiminta ole ollut ristiriidassa Euroopan unionin harjoittaman, kielellisen moninaisuuden edistämiseen ja kunnioittamiseen tähtäävän politiikan kanssa?

#### **António Vitorinon komission puolesta antama vastaus**

*(4. kesäkuuta 2003)*

Komissio pyytää kunnianarvoisaa jäsentä tutustumaan komission yhteiseen vastaukseen Ebnerin ja muiden esittämiin kirjallisiin kysymyksiin E-0641/03 ja E-0672/03 <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Katso sivu 75.

(2003/C 280 E/160)

#### **KIRJALLINEN KYSYMYS P-1424/03**

**esittäjä(t): Bert Doorn (PPE-DE) komissiolle**

*(15. huhtikuuta 2003)*

*Aihe:* Euroopan sisävesiliikenteen vararahastot

Euroopan sisävesiliikenteen alalla on viime vuosina luotu vararahastoja. Kyseisiä vararahastoja on tarkoitus käyttää puskureina sisävesiliikenteen joutuessa mahdollisesti kriiseihin. Rahastot on rahoitettu sisävesiliikenteen alan nykyisissä jäsenvaltioissa tuottamalla varoilla.

Tulevan laajentumisen jälkeen myös uusien jäsenvaltioiden sisävesiliikenteen alalla voisi olla oikeus kääntyä vararahastojen puoleen. Uudet jäsenvaltiot eivät ole kuitenkaan tähän mennessä osallistuneet rahastojen kokoamiseen.

Voiko uusien jäsenvaltioiden sisävesiliikennesektori turvautua unionin laajenemisen jälkeen vararahastoihin?