

Yhteisöjen tuomioistuin toteaa näissä tuomioissa, että periaatetta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on korvattava yhteisön oikeutta rikkomalla yksityisille aiheuttamansa vahingot, sovelletaan myös silloin, kun jäsenvaltion lainsäätäjä on rikkonut velvoitteensa.

Jos jäsenvaltio ei täytä EY:n perustamissopimuksen 249 artiklan kolmannen kohdan nojalla sille kuuluvaa velvollisuutta, jonka mukaan sen on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet direktiivin mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi, tämän yhteisön oikeuden normin tehokas toteutuminen edellyttää oikeutta saada korvaus, jos seuraavat kolme edellytystä täyttyvät: jos direktiivissä säädettyyn tulokseen sisältyy se, että yksityisille annetaan oikeuksia, jos näiden oikeuksien sisältö voidaan yksilöidä direktiivin säännösten perusteella ja jos velvoitteen laiminlyönnin ja yksityisille aiheutuneen vahingon välillä on syy-yhteys.

Tällä varauksella valtion on korvattava yhteisön oikeutta rikkomalla aiheuttamansa vahingon seuraukset korvausvastuuta koskevan kansallisen lainsäädännön mukaan, kunhan sovellettavan kansallisen lainsäädännön vahingonkorvausta koskevat edellytykset eivät ole epäedullisempia kuin edellytykset, jotka koskevat samankaltaisia jäsenvaltion sisäiseen oikeuteen perustuvia vaatimuksia, ja kunhan niillä ei tehdä korvauksen saamista käytännössä mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi.

(<sup>1</sup>) Neuvoston direktiivi 89/391/ETY, annettu 12 päivänä kesäkuuta 1989, toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä, EYVL L 183, 29.6.1989.

(2004/C 84 E/0926)

#### KIRJALLINEN KYSYMYS P-0654/04

esittäjä(t): Reinhold Messner (Verts/ALE) komissiolle

(2. maaliskuuta 2004)

*Aihe:* Brennerin yhteys

Onko komissio tietoinen, että Brennerin moottoritien varrella sijaitsevan Kufsteinin ja Veronan välisen alueen tilanne on kapeiden Alppikylien asukkaiden kannalta muuttunut kohtuuttomaksi ilmansaasteiden, pölyn ja melun vuoksi? Sallitut päästöarvot ylittyvät selvästi, ja tämän seurauksena asukkaiden terveys heikkenee. Sveitsin kansanäänestyksen – jonka mukaan Gotthardin halki ei rakenneta toista tunnelia – ja Euroopan unionin laajentumisen seurauksena Brennerin reitin kauttakulkuliikenne kasvaa merkittävästi.

Eikö näissä olosuhteissa olisi ryhdyttävä kiireisiin toimiin?

Lyhyen aikavälin parannuskeinona voidaan käyttää maksuja. Kaiken raskaan liikenteen tietulleja voidaan nostaa turhan liikenteen ja jätekuljetusten vähentämiseksi näillä haavoittuvilla alueilla, sillä kauttakulku-reitin varrella asuvien ihmisten terveys on hillittömän tavaraliikenteen armoilla.

Pitkän aikavälin vastauksen tähän vastuuttomaan tilanteeseen tarjoaa tulevaisuuteen soveltuva malli (perustunneli, moderni logistiikka), jonka mukaan komissio määrää raskaalle kauttakulkuliikenteelle kauttakulkukiellon ja kuljetukset pakotetaan Brennerin moottoritietä vuoren sisään ja rautateille. Haluan tässä yhteydessä muistuttaa ATT3-hankkeesta ja kysyä, miksi komissio ei heti määrää poikkeussäännöksiä Kufsteinin ja Veronan välisen herkän alueen tietulleille? Miksi Brennerin pohjois- ja eteläpuolelta saatuja tuloja ei voida osittain käyttää vuoden 1996 TEN-suuntaviivoissa kaavaillun perustunnelin hyväksi? Miksi tässä vuosisadan hankkeessa on tähän asti panostettu 1800-luvulta peräisin olevaan logistiikkaan?

**Loyola de Palacion komission puolesta antama vastaus**

(6. huhtikuuta 2004)

Komissio on tietoinen arvoisan parlamentin jäsenen mainitsemista Brennerin reittiä koskevista ongelmista. Komissio noudattaa herkillä alueilla tapahtuvan maaliikenteen osalta yhteensovittua menettelyä.

Menettely sisältää useita eri toimenpiteitä, joita ovat erityisesti maantieliikenteeltä perittävät maksut, rautatiealan vapauttaminen ja kilpailulle avaaminen, intermodaaliliikenteen edistäminen (Marco Polo -ohjelma) sekä rautatieliikenteen infrastruktuurien kehittäminen. Viimeksi mainitun suhteen on syytä huomauttaa, että komissio on vaatinut 1990-luvun puolivälistä saakka, että Brennerin tunneli sisällytetään Euroopan unionin etua koskevien ensisijaisten infrastruktuurihankkeiden joukkoon ja että jäsenvaltiot, joita kyseinen hanke koskee, toteuttavat sen mahdollisimman pian.

Mitä tulee tietulleihin, on syytä muistaa, että direktiivi 1999/62/EY<sup>(1)</sup> ei salli komission toteuttaa Kufsteinin ja Veronan välistä tietullia koskevia poikkeussäännöksiä, sillä tiemaksujen on perustuttava asianomaisen infrastruktuuriverkon rakennus-, käyttö- ja kehittämiskustannuksiin. Direktiivissä säädetään kuitenkin, että jäsenvaltiot – tässä tapauksessa Italia ja Itävalta – voivat osoittaa tietyn osuuden tietullien tuotoista muiden liikenneinfrastruktuurien kuten Brennerin tunnelin rahoittamiseen.

Komission ehdotuksessa eurovinjettidirektiivin muuttamisesta<sup>(2)</sup> annetaan mahdollisuus toteuttaa erityis-toimenpiteitä ns. erityisen herkällä alueilla. Jäsenvaltiot voivat periä erityisen herkällä alueilla tietulleja, joita on korotettu 25 prosenttia. Näillä varoilla voidaan ristiinrahoittaa liikenneinfrastruktuureja samassa liikennekäytävässä (esim. Brennerin tunnelissa). Ehdotuksessa mainitaan erityisesti vuoristoalueet eli myös Alpit. On myös huomattava, että direktiiviehdotukseen sisältyy, että tiemaksujen suuruutta voi vaihdella useiden kriteerien mukaan, ja täten jäsenvaltiot voivat entistä paremmin tuoda esille liikenneuhkiin ja ympäristöön liittyvät huolenaiheensa. Jäsenvaltiot voivat näin ollen vaihdella maksujen suuruutta tieverkon väylän, alueen ympäristön herkkyyden tai onnettomuusriskin mukaan. Kaikkien näiden toimenpiteiden ansiosta Itävallan ja erityisesti Tirolin osavaltion pitäisi olla mahdollista ottaa käyttöön tiemaksujärjestelmä, joka heijastaa infrastruktuurin käytöstä syntyneitä kustannuksia ja joka auttaa toteuttamaan tehokasta ja kestävää liikennepolitiikkaa.

Kaikissa tieliikenteen siirtoa rautateille koskevissa päätöksissä on kuitenkin otettava huomioon myös tavaroiden ja palvelujen vapaan liikkuvuuden asettamat vaatimukset ja liikenteenharjoittajien tarjoama rautatiekapasiteetti.

(<sup>1</sup>) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä, EYVL L 187, 20.7.1999.

(<sup>2</sup>) KOM(2003) 448 lopullinen.

(2004/C 84 E/0927)

#### KIRJALLINEN KYSYMYKSET E-0655/04

esittäjä(t): Robert Evans (PSE) komissiolle

(9. maaliskuuta 2004)

Aihe: Ihmisoikeudet Algeriassa

Euroopan unionin ja Algerian välinen assosiaatiosopimus ja erityisesti sen 2 artikla mielessä pitäen, voiko komissio kertoa, mihin pysyviin toimiin se on ryhtynyt ja aikoo ryhtyä Algerian ihmisoikeuksien suhteen? Voiko komissio kertoa erityisesti:

1. Mihin toimiin se on ryhtynyt varmistaakseen, että Algerian viranomaisilla on käytettävissään tarvittavat asiantuntijat ja välineet ihmiskuntaa vastaan viime vuosikymmenen aikana tehtyjen rikosten tutkimiseksi ja että viranomaiset noudattavat suositeltuja menettelytapoja joukkohaudoista vainajien jäännöksiä ylös kaivaessaan?
2. Mihin toimiin se on ryhtynyt varmistaakseen, että Algeriassa "kadonneiden" omaiset voivat toteuttaa kampanjoitaan laillisesti rekisteröityinä järjestöinä?
3. Onko se pyytänyt Algerian viranomaisia lähettämään YK:n kidutuksen erityistarkkailijalle (joka on vuodesta 1997 saakka pyytänyt päästä käymään maassa) kutsun vierailuun maassa?
4. Aikooko komissio vaatia Algerian viranomaisia antamaan sille yksityiskohtaiset tiedot turvallisuusjoukkojen noin 20:n jäsenen väitetyistä oikeudenkäynneistä, jotka liittyivät kymmenien aseettomien mielenosoittajien surmaamiseen Kabylissa sekä julkistamaan kyseisiä ja vastaavanlaisia oikeudenkäyntejä koskevat tiedot?