

In deze arresten heeft het Hof van Justitie met name voor recht verklaard dat het beginsel dat de lidstaten gehouden zijn tot vergoeding van de schade aan particulieren veroorzaakt door schendingen van het Gemeenschapsrecht die hun zijn toe te rekenen, geldt wanneer de verweten schending door de nationale wetgever is begaan.

Wanneer een lidstaat niet voldoet aan de krachtens artikel 249, derde alinea, van het EG-Verdrag op hem rustende verplichting om alle maatregelen te nemen die nodig zijn om het door een richtlijn voorgeschreven resultaat te bereiken, er ter verzekering van de volle werking van deze Gemeenschapsrechtelijke bepaling moet er een recht op schadevergoeding bestaan wanneer aan drie voorwaarden is voldaan: het door de richtlijn voorgeschreven resultaat houdt de toekenning in van rechten aan particulieren; de inhoud hiervan kan worden vastgesteld op basis van de bepalingen van de richtlijn, en er bestaat een causaal verband tussen de schending van de op de staat rustende verplichting en de door de benadeelde personen geleden schade.

Onder voorbehoud hiervan staat het aan de lidstaat om in het kader van het nationale aansprakelijkheidsrecht de gevolgen ongedaan te maken van de schade veroorzaakt door een aan hem toe te rekenen schending van het Gemeenschapsrecht, met dien verstande dat de door de toepasselijke nationale wettelijke regeling vastgestelde voorwaarden niet ongunstiger mogen zijn dan die welke voor gelijksoortige nationale vorderingen gelden, en niet van dien aard mogen zijn dat zij het verkrijgen van schadevergoeding in de praktijk onmogelijk of uiterst moeilijk maken.

(<sup>1</sup>) Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk, PB L 183 van 29.6.1989.

(2004/C 84 E/0926)

**SCHRIFTELIJKE VRAAG P-0654/04**  
**van Reinhold Messner (Verts/ALE) aan de Commissie**

(2 maart 2004)

*Betreft:* Brenner-as

Is de Commissie zich ervan bewust dat de situatie langs de Brenner-as (luchtverontreiniging, fijn stof, geluidsoverlast) tussen Kufstein en Verona voor de bewoners van de nauwe Alpendalen daar onhoudbaar is geworden? De desbetreffende waarden zijn vaak veel hoger dan de toegestane hoeveelheden en schade aan de gezondheid voor de betrokkenen is het gevolg. Met het besluit in Zwitserland (referendum) geen tweede tunnelbuis onder de Gotthard aan te leggen en met de uitbreiding van de EU zal het zware transitovervoer over het Brennertraject nog eens eclatant toenemen.

Is het onder deze omstandigheden niet absoluut noodzakelijk hier iets tegen te doen?

Om een correctie op de korte termijn te bereiken, kan voelbaar worden gemaakt wat de werkelijke kosten van dit verkeer zijn. Om het verkeer van lege vrachtauto's alsmede vuilnisvervoer te verminderen, kan de tol in deze gevoelige zone voor al het zware vervoer worden verhoogd. Hier moet immers worden gekozen vóór de gezondheid van de mensen langs het transitotraject en tegen het onmatige goederenvervoer.

Als antwoord op de lange termijn op deze niet te verantwoorden situatie moet met een concept dat goede vooruitzichten voor de toekomst biedt (basistunnel, moderne logistiek) het gehele zware transitovervoer met een transitoverbod uit Brussel van de Brenner-autosnelweg worden afgehaald en onder de berg en op de rail worden gedwongen. In dit verband wil ik graag nog eens op het ATT3-project wijzen en stel de Commissie de vraag waarom zij niet voor deze gevoelige zone onmiddellijk uitzonderingsregelingen betreffende de tol tussen Kufstein en Verona uitvaardigt? Kan zij tevens mededelen waarom de ten noorden en ten zuiden van de Brenner gemaakte winst niet gedeeltelijk ten goede kan komen aan de basistunnel waarin de in 1996 vastgestelde TEN-richtsnoeren voorzien en waarom tot dusver bij dit millenniumproject op een negentiende-eeuwse logistiek wordt vertrouwd?

**Antwoord van mevrouw de Palacio namens de Commissie**

(6 april 2004)

De Commissie is zich bewust van de door het geachte parlementslid genoemde problemen langs de Brenner-as. Wat het vervoer over land in de gevoelige gebieden betreft, volgt de Commissie een

gecoördineerde aanpak. Deze aanpak omvat verschillende maatregelen, met name de invoering van een nieuw tolstelsel voor het wegvervoer, de liberalisering en openstelling voor concurrentie van de spoorwegsector, de bevordering van het intermodaal vervoer (Marco Polo-programma) alsook de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur. Wat dit laatste aspect betreft, moet worden opgemerkt dat de Commissie er sinds medio de jaren negentig op aandringt dat de Brenner-basistunnel als een prioritair infrastructuurproject van Europees belang wordt beschouwd en dat de betrokken lidstaten dit project zo spoedig mogelijk uitvoeren.

Wat de tolheffing in het wegvervoer betreft, moet eraan worden herinnerd dat de Commissie op grond van Richtlijn 1999/62/EG<sup>(1)</sup> geen uitzonderingsregelingen kan nemen inzake de tol tussen Kufstein en Verona. De toltarieven moeten immers overeenstemmen met de kosten voor de aanleg, de exploitatie en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet. De richtlijn biedt de lidstaten — in dit geval Italië en Oostenrijk — evenwel de mogelijkheid een percentage van het toltarief te reserveren voor de financiering van andere vervoersinfrastructuur, zoals de Brenner-basistunnel.

Het voorstel van de Commissie<sup>(2)</sup> tot wijziging van de eurovignet-richtlijn voorziet in specifieke maatregelen in de zogenaamde „bijzonder gevoelige zones”. Met het oog op kruisfinanciering van de investeringskosten voor andere vervoersinfrastructuur van aanmerkelijk Europees belang binnen dezelfde corridor (de Brenner-basistunnel bijvoorbeeld), kunnen de lidstaten de tolgelden in die zones met maximaal 25 % verhogen. Dit geldt met name voor de berggebieden, dus ook voor de Alpen. Bovendien moet erop worden gewezen dat het voorstel voor de richtlijn er met name in voorziet dat de toltarieven worden gedifferentieerd op basis van een aantal criteria die de lidstaten de mogelijkheid geven om bij de tenuitvoerlegging van de tolheffing in het wegvervoer rekening te houden met hun prioriteiten inzake congestie en milieu. Bijgevolg kunnen de lidstaten de tolgelden afhankelijk stellen van de betrokken verbinding van het wegennet, naar gelang van de ecologische kwetsbaarheid van de zone of het ongevalrisico. Al deze maatregelen zouden Oostenrijk in staat moeten stellen om met name in de deelstaat Tirol een tolheffingssysteem in te voeren dat in verhouding staat tot de kosten van het gebruik van de infrastructuur en bijdraagt tot een doeltreffend en duurzaam vervoersbeleid.

Bij de beslissingen die worden genomen in verband met modal shift van de weg naar het spoor, moet rekening worden gehouden met de verplichtingen die gepaard gaan met het vrije verkeer van goederen, het vrij verrichten van diensten en de mogelijkheden die marktdeelnemers bieden inzake spoorwegcapaciteit.

<sup>(1)</sup> Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad, van 17 juni 1999, betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, PB L 187 van 20.7.1999.

<sup>(2)</sup> COM(2003) 448 def.

(2004/C 84 E/0927)

**SCHRIFTELIJKE VRAAG E-0655/04**  
**van Robert Evans (PSE) aan de Commissie**

(9 maart 2004)

*Betreft:* Mensenrechten in Algerije

Kan de Commissie mij, in het licht van de associatieovereenkomst tussen de EU en Algerije en artikel 2 daarvan in het bijzonder, informeren welke voortdurende actie wordt ondernomen en zal worden ondernomen met betrekking tot de mensenrechten in Algerije? Meer bepaald:

1. Wat doet de Commissie om ervoor te zorgen dat de Algerijnse autoriteiten relevante knowhow en materiaal tot hun beschikking hebben om de misdaden tegen de menselijkheid van het voorbije decennium aan te pakken en dat ze de aanbevolen procedures voor het opgraven van stoffelijke resten uit massagraven respecteren?
2. Wat doet de Commissie om ervoor te zorgen dat de families van de „verdwenen personen” in Algerije hun campagnes kunnen voeren als wettelijk geregistreerde organisaties?
3. Heeft de Commissie de Algerijnse autoriteiten gevraagd om een uitnodiging te sturen naar de speciale VN-rapporteur over foltering (die al sinds 1997 om toestemming vraagt om Algerije te betreden)?
4. Zal de Commissie de Algerijnse autoriteiten onder druk zetten om concrete informatie te verkrijgen over de processen die naar verluidt zouden zijn gevoerd tegen de 20 politiebeambten na de moord op tientallen ongewapende betogers in Kabylia en om de informatie over deze en gelijkaardige rechtzaken publiek te maken?