

Nesses acórdãos, o Tribunal de Justiça referiu essencialmente que o princípio segundo o qual os Estados-Membros estão obrigados a reparar os danos causados aos particulares pelas violações do direito comunitário que lhes sejam imputáveis se aplica quando a responsabilidade dessas violações se deva ao legislador nacional.

No caso de um Estado-Membro que não cumpra as obrigações que lhe incumbem nos termos do terceiro parágrafo do artigo 249<sup>a</sup> do Tratado CE (adoptar todas as medidas necessárias para atingir o resultado prosseguido por uma directiva), a plena eficácia desta norma de direito comunitário implica o direito a uma indemnização, desde que estejam preenchidas as seguintes três condições: em primeiro lugar, que o resultado a alcançar pela directiva implique a atribuição de direitos em benefício dos particulares, em segundo lugar, que o conteúdo desses direitos possa ser identificado com base nas disposições da directiva e, em terceiro lugar, que exista um nexo de causalidade entre o incumprimento da obrigação que incumbe ao Estado e o dano sofrido pelas pessoas lesadas.

Tendo em conta esta reserva, o Estado-Membro deve reparar, no âmbito do direito nacional em matéria de responsabilidade civil, as consequências dos danos causados pela violação do direito comunitário que lhe seja imputável, entendendo-se que as condições fixadas pela legislação nacional aplicável em matéria de indemnização por danos não podem ser menos favoráveis que as respeitantes a reclamações idênticas de natureza interna, nem ser estruturadas de forma a tornar praticamente impossível ou excessivamente difícil obter a indemnização.

(<sup>1</sup>) Directiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho, JO L 183 de 29.6.1989.

(2004/C 84 E/0926)

**PERGUNTA ESCRITA P-0654/04**

**apresentada por Reinhold Messner (Verts/ALE) à Comissão**

*(2 de Março de 2004)*

*Objecto:* Eixo do Brenner

A Comissão sabe que a situação ao longo do eixo do Brenner (poluição atmosférica, concentração de poeiras finas, poluição sonora) entre Kufstein e Verona se tornou insuportável para os habitantes dos estreitos vales alpinos? Frequentemente os níveis de poluição ultrapassam em muito o limiar autorizado, prejudicando assim a saúde das pessoas afectadas. A decisão da Suíça (após consulta popular) de não construir um segundo túnel rodoviário sob o Maciço de São Gotardo e o alargamento da União Europeia vão contribuir para aumentar de forma ainda mais dramática o trânsito de camiões.

Não é urgente, nestas circunstâncias, tomar contramedidas?

A solução a curto prazo reside na verdade dos custos. Para diminuir o transporte em vazio e o transporte de resíduos, o preço das portagens a pagar pelos camiões poderia ser aumentado nestas regiões vulneráveis. Impõe-se efectivamente optar entre a saúde das pessoas que residem perto das estradas de trânsito e a circulação incontrolada de mercadorias.

Para corrigir esta situação de forma duradoura, é conveniente desviar o trânsito de camiões da auto-estrada do Brenner para a montanha e o caminho-de-ferro, baseando-se num esquema de futuro (túnel de base, logística moderna) e recorrendo a uma interdição do trânsito imposta pela Comissão. Neste contexto, permito-me remeter mais uma vez para o projecto ATT 3 e perguntar à Comissão porque não adopta imediatamente, para esta região sensível, uma derrogação no que respeita à portagem entre Kufstein e Verona. Por que razão uma parte das receitas geradas a norte e a sul do desfiladeiro do Brenner não pode ser afectada ao túnel de base, previsto nas directrizes RTE adoptadas em 1996, e porque é que esse projecto inovador repousa numa logística arcaica?

**Resposta dada por Loyola de Palacio em nome da Comissão**

*(6 de Abril de 2004)*

A Comissão está consciente dos problemas existentes no eixo do Brenner mencionados pelo Sr. Deputado. Em matéria de transporte terrestre nas zonas sensíveis, a Comissão segue uma abordagem coordenada

composta por diversas medidas, nomeadamente o estabelecimento de novas tarifas para o transporte rodoviário, a liberalização e a abertura à concorrência do sector ferroviário, a promoção do transporte intermodal (programa Marco Polo) e o desenvolvimento de infra-estruturas ferroviárias. A respeito deste último aspecto, convém notar que, desde meados dos anos 90, a Comissão tem insistido em que o túnel do Brenner seja considerado um projecto de infra-estrutura prioritário de interesse europeu e em que os Estados-Membros implicados executem esse projecto o mais depressa possível.

Quanto à tarifação rodoviária, convém lembrar que a Directiva 1999/62/CE<sup>(1)</sup> não permite à Comissão adoptar medidas derogatórias no que respeita à portagem entre Kufstein e Verona, devendo as taxas de portagem corresponder aos custos de construção, exploração e desenvolvimento da rede infra-estrutural em causa. Em contrapartida, a directiva permite que os Estados-Membros — no caso vertente a Itália e a Áustria — afectem uma percentagem do montante das portagens ao financiamento de outras infra-estruturas de transporte, por exemplo o túnel de base do Brenner.

A proposta da Comissão<sup>(2)</sup> que visa alterar a Directiva «Eurovinheta» prevê medidas específicas nas zonas ditas «particularmente sensíveis». Para cobrir um financiamento cruzado dos custos de investimento de outras infra-estruturas de transporte de elevado interesse europeu num mesmo corredor (o túnel de base do Brenner, por exemplo), os Estados-Membros poderão aplicar nessas zonas uma majoração que pode ir até 25 % das portagens. O caso das zonas montanhosas — o que inclui os Alpes — é expressamente visado. Convém igualmente assinalar que a proposta de directiva prevê que as taxas de portagem variem em função de vários critérios, que permitirão mais especificamente aos Estados-Membros repercutir nas tarifas rodoviárias aplicadas as suas preocupações com os congestionamentos e o ambiente. Assim, os Estados-Membros poderão fazer variar as portagens em função do eixo em causa da rede rodoviária, consoante a sensibilidade da zona em termos ambientais ou o risco de acidentes. Todas estas medidas deverão permitir à Áustria, nomeadamente no Land do Tirol, instaurar um sistema de portagens que reflecta os custos da utilização das infra-estruturas e contribua para uma política de transportes eficaz e sustentável.

Sejam quais forem as decisões tomadas em matéria de transferência modal da estrada para o caminho-de-ferro, tais decisões deverão ter em conta as obrigações decorrentes da livre circulação de mercadorias e da livre prestação de serviços, bem como as possibilidades oferecidas pelos operadores em termos de capacidade ferroviária.

<sup>(1)</sup> Directiva 1999/62/CE do Parlamento e do Conselho, de 17 de Junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas, JO L 187 de 20.7.1999.

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

(2004/C 84 E/0927)

**PERGUNTA ESCRITA E-0655/04**  
**apresentada por Robert Evans (PSE) à Comissão**

*(9 de Março de 2004)*

*Objecto:* Direitos humanos na Argélia

À luz do Acordo de Associação celebrado entre a União Europeia e a Argélia, nomeadamente do seu artigo 2º, poderá a Comissão indicar que medidas está a tomar, e se propõe tomar, em matéria de direitos humanos na Argélia?

1. Quais as medidas tomadas pela Comissão para garantir que as autoridades argelinas disponham da perícia e equipamento adequados para combater os crimes contra a humanidade cometidos durante a última década e que respeitem os procedimentos adequados quando da exumação de restos mortais de valas comuns?
2. Quais as medidas tomadas pela Comissão para garantir que as famílias dos «desaparecidos» na Argélia possam proceder às suas campanhas enquanto organizações legalmente registadas?
3. Terá a Comissão pedido às autoridades argelinas que convidassem o Relator Especial da ONU no âmbito da Tortura (que desde 1997 está a pedir autorização de entrada na Argélia)?
4. Tenciona a Comissão pressionar as autoridades argelinas para que estas forneçam informações concretas sobre os supostos julgamentos de cerca de 20 agentes da segurança, após o assassinato de dúzias de manifestantes desarmados em Cabília, e para que tornem pública a informação sobre este julgamento e outros similares?