

Domstolen har i dessa domar särskilt uttalat att principen om att medlemsstaterna är skyldiga att ersätta förluster som vållas enskilda personer som en följd av att staten överträtt gemenskapslagstiftningen skall tillämpas när överträdelsen i fråga kan tillskrivas den nationella lagstiftaren.

Om en medlemsstat inte fullgör sin skyldighet att enligt EG-fördragets artikel 249 tredje stycket vidta alla nödvändiga åtgärder för att uppnå målet med direktivet, krävs det med hänsyn till denna gemenskapsbestämmels fulla verkan att förluster ersätts när tre villkor är uppfyllda. För det första skall det mål som föreskrivs i direktivet innebära att medborgarna tillerkänns rättigheter, för det andra skall innehållet i dessa rättigheter kunna fastslås på grundval av själva direktivets bestämmelser, och för det tredje skall det finnas en orsaksförbindelse mellan statens åsidosättande av sin skyldighet och de skadelidandes förlust.

Med detta förbehåll är det enligt nationella ersättningsregler som staten skall fullgöra sitt ersättningsansvar för den förlust som den vållat genom sin överträdelse av gemenskapslagstiftningen. Villkoren i den nationella lagstiftning som tillämpas får dock inte vara mindre gynnsamma än de villkor som gäller för motsvarande ersättningskrav på grundval av nationell rätt. De får inte heller inte vara utformade på ett sådant sätt att det i praktiken blir omöjligt eller orimligt svårt att få ersättning.

(<sup>1</sup>) Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, EGT L 183, 29.6.1989.

(2004/C 84 E/0926)

**SKRIFTLIG FRÅGA P-0654/04**

**från Reinhold Messner (Verts/ALE) till kommissionen**

(2 mars 2004)

Ämne: Brenneraxeln

Är kommissionen medveten om att miljöförhållandena (luftföroreningar, fina dammpartiklar och bullernivån) längsmed Brenneraxeln mellan Kufstein och Verona har blivit odrägliga för innevanarna i de trånga Alpdalgångarna? Nivån för högsta tillåtna värden har vida överskridits, vilket inverkar på invånarnas hälsa. Det beslut som fattades genom folkomröstning i Schweiz om att inte bygga ytterligare ett tunnelrör genom Gotthard och mot bakgrund av EU-utvidgningen kommer den tunga transittrafiken genom Brenneraxeln att öka explosionsartat.

Med hänsyn till dessa omständigheter förefaller det inte absolut nödvändigt att försöka motverka denna utveckling?

Kortfristigt sett kan införandet av en kostnadsfaktor vara en lösning. För att begränsa antalet transporter utan last och antalet soptransporter kan vägavgiften för tung trafik höjas i detta känsliga område. I detta fall står nämligen hälsoaspekten för de människor som bor utmed denna transitsträcka i motsats till de ohejdade varutransporterna.

Långfristigt sett krävs att denna oacceptabla situation åtgärdas genom för framtiden rimliga lösningar (bastunnel, modern logistik) och att Bryssel belägger hela den tunga transittrafiken på Brennermotorvägen med transitförbud och att trafiken leds genom berget eller tvingas på räls. I detta sammanhang tillåter jag mig att ytterligare en gång hänvisa till ATT3-projektet och ställa frågan varför kommission när det gäller detta känsliga område inte omedelbart utfärdar en undantagsregel för vägavgiften mellan Kufstein och Verona. Varför kan inte en del av de vinster som gjorts norr och söder om Brennerpasset anslås till den år 1996 i TEN-riktlinjerna planerade bastunneln och varför har man tillämpat 1800-tals logistik för detta 2000-talsprojekt?

**Svar från Loyola de Palacio på kommissionens vägnar**

(6 april 2004)

Kommissionen är medveten om de problem vid Brennerpasset som parlamentsledamoten tar upp. När det gäller landtransporter i känsliga områden följer kommissionen en samordnad strategi. Denna består av

olika åtgärder, bland annat ett nytt avgiftssystem för vägtransporter, avreglering och konkurrensutsättning av järnvägen, främjande av intermodala transporter (Marco Polo-programmet) samt utveckling av järnvägsnätet. När det gäller det senare måste man komma i håg att kommissionen alltsedan mitten på 90-talet har tryckt på för att tunneln genom Brenner skall klassificeras som prioriterat investeringsprojekt av europeiskt intresse och för att de berörda medlemsstaterna skall tidigarelägga projektet.

När det gäller vägavgifter har kommissionen enligt direktiv 1999/62/EG<sup>(1)</sup> inga möjligheter att utfärda några undantagsregler för vägtullar mellan Kufstein och Verona. Avgifterna måste motsvara kostnaderna för att bygga, driva och utveckla det aktuella infrastrukturnätet. Däremot kan enligt direktivet medlemsstaterna, i detta fall Italien och Österrike, anslå en del av vägavgifterna till finansieringen av annan transportinfrastruktur, t.ex. Brennertunneln.

I kommissionens förslag<sup>(2)</sup> till ändring av Eurovinjettdirektivet finns riktade åtgärder för "särskilt känsliga" områden. För att få till stånd en korsfinansiering av investeringskostnaderna för annan transportinfrastruktur av stort europeiskt intresse i samma korridor (t.ex. Brennertunneln) kommer medlemsstaterna att kunna höja vägtullarna med som mest 25 %. Åtgärden riktar sig särskilt till bergsområden, vilket innefattar Alperna. I kommissionens förslag till direktiv föreslås också att vägtullarna skall kunna variera utifrån flera kriterier. Därigenom kommer medlemsstaternas oro för trängseln och miljön att kunna speglas i vägavgifterna. Medlemsstaterna kommer alltså att kunna differentiera vägavgifterna på den aktuella vägsträckan i vägnätet utifrån områdets miljökänslighet och olycksrisk. Dessa åtgärder bör innebära att Österrike, och framför allt delstaten Tyrolen, kan införa vägtullar som speglar kostnaderna för att utnyttja infrastrukturen och som bidrar till en effektiv och hållbar transportpolitik.

I de beslut som sedan fattas angående överföring av transporter från väg till järnväg måste hänsyn tas till kraven på fri rörlighet för varor och tjänster och den järnvägskapacitet järnvägsbolagen kan tillhandahålla.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, EGT L 187, 20.7.1999.

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

(2004/C 84 E/0927)

#### SKRIFTLIG FRÅGA E-0655/04

från Robert Evans (PSE) till kommissionen

(9 mars 2004)

Ämne: Mänskliga rättigheter i Algeriet

Kan kommissionen informera om vilka åtgärder den vidtar och avser vidta vad gäller mänskliga rättigheter i Algeriet mot bakgrund av associeringsavtalet mellan EU och Algeriet och i synnerhet artikel 2? Närmare svar önskas på följande frågor:

1. Vad gör kommissionen för att säkerställa att de algeriska myndigheterna förfogar över erforderliga experter och erforderlig utrustning i samband med att brott mot de mänskliga rättigheterna, som begåtts under de senaste tio åren, utreds och att rekommenderade metoder tillämpas när resterna av de människor som begravts i massgravar grävs upp?
2. Vad gör kommissionen för att garantera att familjer till de personer som "försvunnit" i Algeriet kan genomföra sitt kampanjarbete i egenskap av lagligt registrerade organisationer?
3. Har kommissionen uppmanat de algeriska myndigheterna att inbjuda FN:s särskilda rapportör för frågor om tortyr (som sedan 1997 begärt att få tillträde till Algeriet)?
4. Kommer kommissionen att utöva tryck på de algeriska myndigheterna för att erhålla konkreta uppgifter om de påstådda rättegångarna mot 20 säkerhetsansvariga efter att ett antal obehövade demonstranter i Kabilia dödades och offentliggöra uppgifterna om dessa och andra rättegångar?