

(98/C 187/70)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3701/97****af Raimo Ilaskivi (PPE) til Kommissionen***(19. november 1997)*

*Om:* Virkningerne af den franske transportstrejke på udenlandske transportører

Strejken i den franske transportsektor, der politisk og generelt bruges til at påvirke de franske chaufførers lønftaler, har også omfattende og vidtrækkende konsekvenser for udenlandske virksomheder, der bruger det franske vejnet til deres transittransporter. Disse gener har ingen forbindelse med de interne spørgsmål på det franske arbejdsmarked.

Hvad har Kommissionen gjort, og hvad agter den at gøre for at sikre, at de øvrige EU-landes transport kan gennemføres problemfrit i Frankrig, og at de forårsagede økonomiske tab kompenseres fuldt ud?

**Svar afgivet på Kommissionens vegne af Neil Kinnock***(29. januar 1998)*

Kommissionen har intet juridisk grundlag for at gribe ind i en national konflikt mellem arbejdsgivere og fagforbund, medmindre det fremgår, at en medlemsstat forsømmer sin pligt til at opretholde den frie bevægelighed for varer og personer som fastlagt i EF-traktaten. Kompensation for tab i forbindelse hermed henhører ligeledes under de enkelte medlemsstaters nationale kompetence.

Kommissionen er dog parat til at samarbejde med de kompetente myndigheder i deres bestræbelser for at finde løsninger, som kan tilfredsstille alle involverede parter. Med henblik herpå har Kommissionen ved gentagne lejligheder skrevet til franske ministre og opfordret disse til at genetablere den frie bevægelighed på det franske vejnet, og den har ligeledes rettet henvendelse til både de franske myndigheder vejtransportorganisationerne og anmodet dem om at fremme behandlingen af erstatningskravene. Kommissionen har imidlertid ingen juridiske beføjelser til at etablere eller forvalte kompensationsordninger eller indkræve betaling, når der findes kompensationsbestemmelser i de nationale love.

(98/C 187/71)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-3702/97****af Marjo Matikainen-Kallström (PPE) til Kommissionen***(19. november 1997)*

*Om:* Nedsættelse og harmonisering af grænserne for spritkørsel i EU

Omkring 45.000 mennesker dør årligt i trafikken i EU og over 1,5 million kommer til skade. Ifølge skøn er alkohol en delvis medvirkende årsag til mindst halvdelen af trafikulykkerne med døden til følge.

Grænserne for spritkørsel varierer meget mellem EU-landene — f.eks. er grænsen ifølge den danske, italienske og tyske lovgivning på 0,8 promille, mens Sverige har den laveste grænse på 0,2 promille. En harmonisering af grænserne og i mange tilfælde en nedsættelse af promillegrænserne f.eks. til Sveriges niveau på 0,2 promille vil direkte indvirke positivt på trafiksikkerheden. For at de største fordele for sikkerheden kan opnås, kræves en omfattende holdningsændring, forbedret kontrol og modernisering af overvågningsudstyret.

Hvilke foranstaltninger agter Kommissionen at træffe for at undersøge muligheden for en harmonisering og nedsættelse af promillegrænserne i de enkelte medlemslande? Hvilke foranstaltninger agter den at træffe for at undersøge, hvordan trafikovervågningen kunne effektiviseres for bedre at komme spritkørslen til livs?