

Μέχρι τώρα, οι γαλλικές αρχές δεν έχουν παρέμβει για να θέσουν τέρμα σε κανέναν από τους αποκλεισμούς στους οποίους προέβησαν οι φορτηγατζήδες της χώρας αυτής, αποκλεισμοί οι οποίοι συχνά συνοδεύονται από βιαιότητες κατά των φορτηγών οχημάτων που μεταφέρουν ισπανικά οπωροκηπευτικά. Ωστόσο, σε όλες τις περιπτώσεις υπήρξε η υπόσχεση ότι θα αποζημιωθούν οι πληγέντες.

Παρά την ανωτέρω υπόσχεση, από τις 2.749 απαιτήσεις αποζημίωσης που υποβλήθηκαν έως τον περασμένο Σεπτέμβριο εκ μέρους βρετανών, ισπανών, γερμανών, πορτογάλων και βέλγων πολιτών, διεκπεραιώθηκαν μόνο 737 (ποσοστό 26,8%), από τις οποίες ικανοποιήθηκαν μόνο 124 (4,51% επί του συνόλου). Από τις 500 απαιτήσεις αποζημίωσης που υπέβαλαν στα γαλλικά δικαστήρια ισπανοί πολίτες μόνο μία έχει ικανοποιηθεί.

Σκέφτεται η Επιτροπή να λάβει κάποιο μέτρο ώστε να διασφαλιστεί ότι οι γαλλικές αρχές θα προχωρήσουν στην ταχεία εκτέλεση των αποζημιώσεων προς τους πληγέντες;

(98/C 187/90)

ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-3796/97**υποβολή: José García-Margallo y Marfil (PPE) προς την Επιτροπή***(26 Νοεμβρίου 1997)*

Θέμα: Αποκλεισμός των γαλλικών αυτοκινητοδρόμων — Νομοδτικές πρωτοβουλίες στον κοινωνικό τομέα

Οι αποκλεισμοί των αυτοκινητοδρόμων από τους γάλλους φορτηγατζήδες αποτελεί πλέον ένα επαναλαμβανόμενο φαινόμενο που αντιβαίνει τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού, διότι εμποδίζει την ελεύθερη διακίνηση αγαθών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ζημία που έχει προκληθεί στο ενδοευρωπαϊκό εμπόριο είναι πολύ μεγάλη, πράγμα που έχει προκαλέσει τις διαμαρτυρίες χωρών όπως η Ισπανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία και οι Κάτω Χώρες. Συγκεκριμένα, οι οργανώσεις των ισπανών μεταφορέων υπολογίζουν ότι η κάθε ημέρα αποκλεισμού κοστίζει στις επιχειρήσεις του τομέα τους ποσό που υπερβαίνει τα 2.500 εκατ. πεσέτες.

Κατά την απεργία στην οποία κατήλθαν στις 3 Νοεμβρίου 1997 οι γάλλοι φορτηγατζήδες, διάφορες χώρες ζήτησαν από τη γαλλική κυβέρνηση να παρέμβει αποτελεσματικά για να διασφαλιστεί η ελευθερία της αγοράς, δημιουργώντας ειδικούς διαδρόμους ώστε να μπορούν τα φορτηγά να διασχίζουν τη χώρα. Η γαλλική κυβέρνηση αρνήθηκε επικαλούμενη ότι δεν προβλέπεται κοινοτική ρύθμιση από άποψη κοινωνικής νομοθεσίας.

Σε ποιο στάδιο βρίσκονται οι νομοδτικές πρωτοβουλίες στον κοινωνικό τομέα με σκοπό το να αποφευχθεί η παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και των αγαθών;

(98/C 187/91)

ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-3797/97**υποβολή: José García-Margallo y Marfil (PPE) προς την Επιτροπή***(26 Νοεμβρίου 1997)*

Θέμα: Αποκλεισμός των γαλλικών αυτοκινητοδρόμων — κενό στην κοινωνική νομοθεσία

Οι αποκλεισμοί των αυτοκινητοδρόμων από τους γάλλους φορτηγατζήδες αποτελεί πλέον ένα επαναλαμβανόμενο φαινόμενο που αντιβαίνει τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού, διότι εμποδίζει την ελεύθερη διακίνηση αγαθών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ζημία που έχει προκληθεί στο ενδοευρωπαϊκό εμπόριο είναι πολύ μεγάλη, πράγμα που έχει προκαλέσει τις διαμαρτυρίες χωρών όπως η Ισπανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία και οι Κάτω Χώρες. Συγκεκριμένα, οι οργανώσεις των ισπανών μεταφορέων υπολογίζουν ότι η κάθε ημέρα αποκλεισμού κοστίζει στις επιχειρήσεις του τομέα τους ποσό που υπερβαίνει τα 2.500 εκατ. πεσέτες.

Κατά την απεργία στην οποία κατήλθαν στις 3 Νοεμβρίου 1997 οι γάλλοι φορτηγατζήδες, διάφορες χώρες ζήτησαν από τη γαλλική κυβέρνηση να παρέμβει αποτελεσματικά για να διασφαλιστεί η ελευθερία της αγοράς, δημιουργώντας ειδικούς διαδρόμους ώστε να μπορούν τα φορτηγά να διασχίζουν τη χώρα. Η γαλλική κυβέρνηση αρνήθηκε επικαλούμενη ότι δεν προβλέπεται κοινοτική ρύθμιση από άποψη κοινωνικής νομοθεσίας.

Υπάρχει πραγματικά νομικό κενό στον κοινωνικό τομέα που να συνιστά εμπόδιο στους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

(98/C 187/92)

ΓΡΑΠΤΗ ΕΡΩΤΗΣΗ E-3798/97**υποβολή: José García-Margallo y Marfil (PPE) προς την Επιτροπή***(26 Νοεμβρίου 1997)*

Θέμα: Αποκλεισμός των γαλλικών αυτοκινητοδρόμων — μέτρα κατά της γαλλικής κυβέρνησης

Οι αποκλεισμοί των αυτοκινητοδρόμων από τους γάλλους φορτηγατζήδες αποτελεί πλέον ένα επαναλαμβανόμενο φαινόμενο που αντιβαίνει τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού, διότι εμποδίζει την ελεύθερη διακίνηση