

(98/C 187/70)

**PREGUNTA ESCRITA E-3701/97****de Raimo Ilaskivi (PPE) a la Comisión***(19 de noviembre de 1997)*

*Asunto:* Repercusiones de la huelga de transportes en Francia para los transportistas extranjeros

La huelga del sector de transportes en Francia, con la que, desde un punto de vista político y también más amplio, se intenta influir en las decisiones en materia de retribuciones de los transportistas franceses, tiene consecuencias considerables y de largo alcance también para las empresas extranjeras que utilizan la red de carreteras francesa para sus transportes. Los perjuicios ocasionados de esta forma no guardan relación alguna con las cuestiones internas del mercado de trabajo de Francia.

¿Qué ha hecho y qué tiene previsto hacer la Comisión para que se garantice una circulación fluida de los transportes de los países de la UE en Francia y se indemnicen en su totalidad los daños económicos ocasionados?

**Respuesta del Sr. Kinnock en nombre de la Comisión***(29 de enero de 1998)*

La Comisión no tiene ninguna base jurídica para intervenir en un conflicto nacional entre patronos y los sindicatos, a menos que pueda probarse la negligencia de un Estado miembro en el cumplimiento de su deber de garantizar la libre circulación de bienes y personas, según lo establecido en el Tratado CE. La indemnización por daños y perjuicios es también competencia nacional.

No obstante, la Comisión está dispuesta a cooperar con las autoridades pertinentes para tratar de encontrar soluciones que satisfagan a todas las partes implicadas. A tal efecto, los Comisarios se dirigieron en varias ocasiones a los ministros franceses exhortándoles a restablecer la libre circulación en su red viaria y se han puesto en contacto tanto con las autoridades francesas como con las asociaciones profesionales de transporte por carretera para solicitarles avances en lo que se refiere a las demandas de indemnización. La Comisión, sin embargo, no tiene ninguna competencia para establecer o gestionar mecanismos de indemnización ni para exigir su pago cuando la legislación nacional de un Estado miembro los contemple.

(98/C 187/71)

**PREGUNTA ESCRITA E-3702/97****de Marjo Matikainen-Kallström (PPE) a la Comisión***(19 de noviembre de 1997)*

*Asunto:* Reducción y armonización de los límites de alcoholemia permitidos a los conductores en la Unión Europea

Anualmente pierden la vida en las carreteras de los países de la UE alrededor de 45.000 personas y más de millón y medio resultan heridas. Según estimaciones, el alcohol es el causante parcial de al menos la mitad de los accidentes de tráfico que ocasionan la muerte.

Los límites de alcoholemia permitidos a los conductores varían mucho de unos países de la UE a otros —por ejemplo, el límite máximo establecido en la legislación de Dinamarca, Italia y Alemania es de un 0,8 por mil, en tanto que en Suecia el límite es más estricto, de un 0,2 por mil. La armonización de los límites y la reducción de las tasas máximas en la mayoría de los casos, por ejemplo, estableciendo el límite del 0,2 por mil de Suecia, tendría sin lugar a dudas repercusiones positivas en la seguridad vial. Para maximizar los beneficios de la seguridad sería necesario naturalmente un amplio cambio de actitud, un reforzamiento de la vigilancia y una modernización de los instrumentos de control.

¿Qué medidas piensa adoptar la Comisión para examinar la posibilidad de armonizar y reducir los límites máximos de alcoholemia en los diferentes países miembros? ¿Qué medidas piensa adoptar la Comisión para estudiar de qué manera se podría reforzar el control del tráfico para poner fin a la conducción bajo los efectos del alcohol de manera más eficaz que hasta el momento?