

(98/C 187/70)

KIRJALLINEN KYSYMYS E-3701/97 komissiolle**esittäjä(t): Raimo Ilaskivi (PPE)***(19. marraskuuta 1997)**Aihe:* Ranskan kuljetuslakon vaikutus ulkomaisiin liikenteenharjoittajiin

Ranskan kuljetusalan lakko, jolla poliittisluonteisesti ja laaja-alaisesti pyritään vaikuttamaan ranskalaisten kuljettajien palkkaratkaisuihin, omaa mittavia ja kauaskantoisia seurauksia myös ulkomaalaisiin yrityksiin, jotka käyttävät Ranskan tieverkkoa läpikuljetuksiinsa. Näin aiheutetuilla haitoilla ei ole mitään yhteyttä Ranskan sisäisiin työmarkkinakysymyksiin.

Mitä komissio on tehnyt ja aikoo tehdä muiden EU-maiden kuljetusten sujuvuuden turvaamiseksi Ranskassa sekä aiheutuvien taloudellisten haittojen täysmittaiseksi korvaamiseksi?

Komission jäsenen Neil Kinnockin komission puolesta antama vastaus*(29. tammikuuta 1998)*

Komissiolla ei ole laillisia perusteita puuttua kansalliseen työnantajien ja ammattiliittojen väliseen kiistaan, jos ei ole näyttöä siitä, että jäsenvaltio laiminlöisi velvollisuutensa pitää yllä Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaista tavaroiden ja henkilöiden laillista liikkumisvapautta. Myös vahinkojen korvaus kuuluu kansalliseen toimivaltaan.

Komissio on kuitenkin valmis tekemään yhteistyötä asianmukaisten viranomaisten kanssa sellaisten ratkaisujen aikaansaamiseksi, jotka tyydyttävät kaikkia osapuolia. Tämän vuoksi komission jäsenet ovat useita kertoja kirjoittaneet Ranskan ministereille kehottaen heitä palauttamaan liikkumisvapauden tieverkostossaan. Komissio on myös ottanut yhteyttä sekä Ranskan viranomaisiin että ammattia harjoittaviin tieliikennöitsijäyhtiöihin kehottaen näitä vaatimaan korvausvaatimusten viemistä eteenpäin. Komissiolla ei kuitenkaan ole laillisia valtuuksia laatia tai hoitaa korvausjärjestelyjä tai vaatia maksuja, sillä korvaussäännöksistä säädetään jäsenvaltioiden kansallisissa lainsäädännöissä.

(98/C 187/71)

KIRJALLINEN KYSYMYS E-3702/97 komissiolle**esittäjä(t): Marjo Matikainen-Kallström (PPE)***(19. marraskuuta 1997)**Aihe:* Rattijuopumusrajojen laskeminen ja harmonisointi Euroopan Unionissa

EU-maiden liikenteessä kuolee vuosittain noin 45 000 ihmistä ja yli puolitoista miljoonaa loukkaantuu. Arvioiden mukaan alkoholi on osasy vähintään puolessa kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista.

Rattijuopumuksen rajat vaihtelevat paljon EU-maiden välillä — esimerkiksi Tanskan, Italian ja Saksan lainsäädännössä raja on 0,8 promillea, kun taas tiukimmallaan raja on Ruotsissa; 0,2 promillea. Rajojen harmonisointi ja useimmissa tapauksissa promillerajojen laskeminen esimerkiksi Ruotsin 0,2 promillen tasolle vaikuttaisi väistämättä positiivisesti liikenneturvallisuuteen. Turvallisuushyötyjen maksimointi edellyttäisi luonnollisesti laaja-alaista asennemuutosta, valvonnan tehostamista ja valvontavälineistön modernisointia.

Yllä esitettyyn viitaten kysyn seuraavaa; Mihin toimenpiteisiin komissio aikoo ryhtyä selvittääkseen promillerajojen harmonisoinnin ja niiden mahdollisen laskemisen eri jäsenmaissa? Mihin toimenpiteisiin komissio aikoo ryhtyä selvittääkseen, millä keinoin liikennevalvontaa voitaisiin tehostaa rattijuopumuksen kitkemiseksi nykyistä tehokkaammin?