

(98/C 187/70)

SCHRIFTELIJKE VRAAG E-3701/97
van Raimo Ilaskivi (PPE) aan de Commissie
(19 november 1997)

Betreft: De gevolgen van de staking van Franse vrachtwagenchauffeurs voor vervoerders in andere landen

De staking in de Franse vervoerssector, waarmee op politiek en ander vlak wordt gepoogd invloed uit te oefenen op de salarisonderhandelingen voor Franse vrachtwagenchauffeurs, heeft tevens omvangrijke en verstreckende gevolgen voor ondernemingen in andere landen, die gebruik maken van het Franse wegennet voor transitvervoer. De zo ontstane schade staat geheel los van de interne problemen op de Franse arbeidsmarkt.

Welke maatregelen heeft de Commissie genomen en gaat de Commissie nemen om de voortgang van het vervoer in Frankrijk van en naar andere lidstaten van de EU te waarborgen en ervoor te zorgen dat de veroorzaakte economische schade volledig wordt vergoed?

Antwoord van de heer Kinnock namens de Commissie

(29 januari 1998)

De Commissie heeft geen wettelijke basis om in een nationaal geschil tussen werkgevers en vakbonden op te treden tenzij kan worden aangetoond dat een lidstaat zijn verplichtingen niet nakomt en de wettelijke vrijheid van verkeer van goederen en personen niet handhaaft als bepaald in het EG-Verdrag. De compensatie van schade valt eveneens binnen de nationale bevoegdheid.

De Commissie is echter bereid met de bevoegde autoriteiten samen te werken om te trachten tot oplossingen te komen die bevredigend zijn voor alle betrokken partijen. Daartoe drongen commissarissen er bij Franse ministers herhaaldelijk op aan om de verkeersblokkades op het Franse wegennet te laten beëindigen en heeft de Commissie zowel de Franse autoriteiten als de beroepsorganisaties voor het wegvervoer benaderd met het verzoek werk te maken van de compensatieclaims. De Commissie heeft echter geen wettelijke bevoegdheid om compensatieregelingen te treffen of te beheren of betaling te vorderen wanneer compensatiemaatregelen krachtens nationale wetgeving van lidstaten zijn genomen.

(98/C 187/71)

SCHRIFTELIJKE VRAAG E-3702/97
van Marjo Matikainen-Kallström (PPE) aan de Commissie
(19 november 1997)

Betreft: Verlaging en harmonisatie van het maximum toegestane alcoholpromillage in het verkeer binnen de Europese Unie

In het verkeer in de lidstaten van de EU vallen per jaar ongeveer 45.000 doden en raken ruim 1,5 miljoen mensen gewond. Waarschijnlijk is alcohol de oorzaak van minstens de helft van de dodelijke verkeersongelukken.

De maximum toegestane alcoholpromillages lopen in de lidstaten van de EU ver uiteen: in Denemarken, Italië en Duitsland is het maximum 0,8 promille terwijl er een strengere grens geldt in Zweden: 0,2 promille. Het harmoniseren en verlagen van de maximum toegestane promillages tot bijvoorbeeld de in Zweden geldende grens van 0,2 promille zou zonder twijfel een positieve uitwerking hebben op de verkeersveiligheid. Voor een zo goed mogelijke verbetering van de verkeersveiligheid moet natuurlijk de algemene houding ten opzichte van alcohol in het verkeer veranderen, maar moeten er tevens effectievere controles plaatsvinden en moet hiervoor modernere apparatuur beschikbaar komen.

Welke maatregelen gaat de Commissie nemen om de mogelijkheden van harmonisatie en verlaging van de maximum toegestane alcoholpromillages in de lidstaten te onderzoeken? Welke maatregelen gaat de Commissie nemen om te onderzoeken op welke wijze verkeerscontroles verbeterd kunnen worden om het rijden onder invloed beter te kunnen aanpakken?