

(98/C 187/70)

SKRIFTLIG FRÅGA E-3701/97**från Raimo Ilaskivi (PPE) till kommissionen***(19 november 1997)*

Ämne: Den franska transportstrejkens inverkan på utländska utövare av yrkesmässig trafik

Den franska strejken inom transportbranschen, genom vilken man på politisk väg och i stor omfattning försöker påverka de franska chaufförernas lönesättning, har omfattande och långtgående följder även för utländska företag som använder det franska vägnätet för sina transiteringar. Den skada som härigenom förorsakas står inte i någon förbindelse med de interna arbetsmarknadsfrågorna i Frankrike.

Vad har kommissionen gjort och vad ämnar kommissionen göra för att säkerställa att de övriga EU-ländernas transporter i Frankrike förlöper smidigt samt för att ersätta de ekonomiska skador som förorsakas till deras fulla belopp?

Svar från Neil Kinnock på kommissionens vägnar*(29 januari 1998)*

Kommissionen har ingen laglig rätt att ingripa i en nationell tvist mellan arbetsgivare och fackföreningar, om inte en medlemsstat kan påvisas ha varit försumlig och inte uppfyllt sin plikt att upprätthålla den fria rörlighet för varor och personer som fastställs i EG-fördraget. Ersättning för ekonomiska skador tillhör också medlemsstaternas behörighetsområde.

Kommissionen är emellertid beredd att samarbeta med de behöriga myndigheterna och försöka hitta lösningar som är tillfredsställande för alla berörda parter. Av den anledningen har kommissionärer flera gånger skrivit till franska ministrar och uppmanat dem att återupprätta den fria rörligheten på det franska vägnätet. Kommissionen har också kontaktat såväl franska myndigheter som professionella vägtransportorganisationer och bett dem främja behandlingen av ersättningskraven. Kommissionen har dock ingen juridisk befogenhet att upprätta eller förvalta ersättningssystem eller kräva betalning när bestämmelserna om ersättning upprättats enligt medlemsstaternas nationella lagstiftning.

(98/C 187/71)

SKRIFTLIG FRÅGA E-3702/97**från Marjo Matikainen-Kallström (PPE) till kommissionen***(19 november 1997)*

Ämne: Sänkning och harmonisering av gränserna för rattfylleri i Europeiska unionen

Varje år dör ca 45 000 personer och skadas över en och en halv miljon personer i trafiken i EU-länderna. Enligt uppskattningar är alkoholen en biträdande orsak vid minst hälften av trafikolyckorna med dödlig utgång.

De enskilda EU-ländernas gränser för rattfylleri är mycket varierande — t.ex. i Danmarks, Italiens och Tysklands lagstiftning är gränsen 0,8 promille, medan gränsen är lägst i Sverige; 0,2 promille. En harmonisering av gränserna och, i de flesta fall, en sänkning av gränsen till exempel till den svenska nivån på 0,2 promille skulle utan tvivel ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten. En maximering av fördelarna för säkerheten skulle naturligtvis förutsätta en omfattande attitydförändring, en effektivare övervakning och en modernisering av den utrustning som används för övervakningen.

Med hänvisning till det ovan anförda vill jag fråga följande: Vilka åtgärder ämnar kommissionen vidta för att utreda möjligheterna till en harmonisering och sänkning av promillegränserna i de enskilda medlemsstaterna? Vilka åtgärder ämnar kommissionen vidta för att utreda hur trafikövervakningen kunde effektivieras för att man på ett verkningsfullare sätt skulle kunna utrota rattfylleriet?