Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fordeling mellem medlemsstaterne af de tilladelser, der modtages i henhold til aftalerne mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Bulgarien og mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Ungarn om bestemte betingelser for vejgodstransport og om fremme af kombineret transport«

(2000/C 168/04)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 10. april 2000 under henvisning til EF-traktatens artikel 71 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Dethmer H. Kielman til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 6. april 2000.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 372. plenarforsamling den 27. april 2000 følgende udtalelse med 111 stemmer for, 1 imod og 1 hverken for eller imod.

1. **Indledning**

1.1. Den 7. december 1995 bemyndigede Rådet Kommissionen til at føre forhandlinger om en eller flere aftaler om vejtransport med Ungarn, Rumænien og Bulgarien for at løse problemerne for vejgodstransporten mellem Grækenland og de andre medlemsstater. Problemet skulle nu kunne løses ved udveksling af vejtransittilladelser.

1.2. Kommissionen tilstræbte i første omgang at indgå en multilateral aftale, men de tre lande foretrak at indgå særskilte aftaler. Disse aftaler udløber automatisk, når landene tiltræder EU.

1.3. Kommissionens forslag er baseret på »Forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Bulgarien om bestemte betingelser for vejgodstransport og om fremme af kombineret transport« (KOM(1999) 666 endelig udg.). ØSU udtaler sig imidlertid udelukkende om Kommissionens »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fordeling mellem medlemsstaterne af de tilladelser, der modtages i henhold til aftalerne mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Bulgarien og mellem Det Europæiske Fællesskab og Republikken Ungarn om bestemte betingelser for vejgodstransport og om fremme af kombineret transport« (KOM(1999) 667 endelig udg.).

1.4. Kommissionen er nået frem til en aftale med Ungarn og Bulgarien, mens det endnu ikke er lykkedes at nå til enighed med Rumænien. Derfor vedrører det foreliggende forslag kun Rådets afgørelse om indgåelse af aftaler med Ungarn og Bulgarien. Det er Kommissionens bestemte hensigt hurtigt at nå til enighed med Rumænien, fordi aftalerne med Ungarn og Bulgarien ellers vil have begrænset værdi i praksis.

1.5. Transporter udført i Østeuropa har til tider måttet bære urimeligt høje og ofte diskriminerende skatter og skattelignende afgifter. Derfor er det fastsat i aftalerne, at der kun må opkræves ikke-diskriminerende brugerafgifter eller vejafgifter, der er knyttet til brugen af infrastruktur. Selve transporten må ikke pålægges særlige skatter eller afgifter.

1.6. Det er udtrykkeligt fastsat i aftalerne, at kun køretøjer, der mindst opfylder EURO I-standarderne, kan benytte tilladelserne til kørsel gennem Bulgarien og Ungarn.

1.7. I forslaget til rådsafgørelse om at indgå aftalerne med Bulgarien og Ungarn anføres det, at de henholdsvis 13 000 og 12 500 tilladelser, som EU årligt får fra Bulgarien og Ungarn, skal fordeles mellem medlemsstaterne ved en særskilt parlaments- og rådsforordning. Formålet med det foreliggende forslag er altså at fordele tilladelserne mellem medlemsstaterne.

2. **Generelle bemærkninger**

2.1. Kommissionen anvender Ungarns transitstatistik som beregningsgrundlag for transittilladelsernes fordeling mellem medlemsstaterne.

2.2. Da EU's formål med forhandlingerne var transitkørsel mellem Grækenland og de andre medlemsstater via en korridor gennem Bulgarien, Rumænien og Ungarn, er de ungarske transitstatistikker mest relevante. Det skal imidlertid fremgå af statistikkerne, at et køretøj med bestemmelsessted i »de andre medlemsstater« er passeret gennem hele den korridor, der omfatter Bulgarien, Rumænien og Ungarn. Man skal være opmærksom på kørsel, der er passeret gennem Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien og Forbundsrepublikken Jugoslavien.

2.3. De eksisterende ungarske statistikker gør det muligt at sondre mellem:

— det land, hvor turen er startet, og

— køretøjets indregistreringsland.

På grundlag af disse data kan man altså udvælge de ture, der

— starter i Grækenland og

— udføres af køretøjer, der er indregistreret i en medlemsstat.

2.3.1. Eftersom der foreligger ungarske transitstatistikker for de første tre kvartaler af 1998, og de er egnede til formålet, foreslår Kommissionen, at de lægges til grund for fordelingen mellem medlemsstaterne.

2.3.2. Da der ikke findes pålidelige statistiske data om transitkørslen, er ØSU enig i, at man vil få de mest relevante data ved at bruge de eksisterende ungarske statistikker for de første tre kvartaler af 1998.

2.3.3. Det skal i øvrigt understreges, at Rumæniens deltagelse er afgørende for, at korridoren mellem Grækenland og de andre medlemsstater kan fungere efter hensigten. I den forbindelse opfordrer ØSU Kommissionen til at gøre sit yderste for at videreføre forhandlingerne med Rumænien og tilstræbe en hurtig afslutning.

3. **Særlige bemærkninger**

3.1. På grundlag af de ungarske transitstatistikker konkluderer Kommissionen, at køretøjer, der er indregistreret i en af medlemsstaterne, tilsammen gennemførte 6 723 transitture gennem Ungarn med Grækenland som udgangspunkt i de første tre kvartaler af 1998. Heraf tegnede Grækenland sig for 6 646 transitture, dvs. næsten 99 %. For fire medlemsstaters vedkommende, nemlig Spanien, Irland, Luxembourg og Portugal, blev der slet ikke registreret nogen ture (se bilaget).

3.2. På grundlag af disse — foreløbige — data fastslår Kommissionen følgende: »Det anses ikke for hensigtsmæssigt at give cirka 99 % af tilladelserne til Grækenland«. ØSU mener, at man bør anvende objektive kriterier, som afspejler virkeligheden. ØSU henstiller derfor, at Kommissionen hurtigst muligt indhenter mere præcise oplysninger, der gør det muligt at danne sig et bedre billede af forholdene, så Grækenland kan behandles på lige fod med alle andre medlemsstater.

3.3. Kommissionens forslag går ud på at give hver medlemsstat et fast antal på 100 tilladelser (svarende til under en procent af det samlede antal tilladelser, der er til rådighed) og fordele de resterende tilladelser mellem medlemsstaterne i forhold til det antal transitture, der er gennemført gennem Ungarn i de tre første kvartaler af 1998.

3.3.1. Eftersom der er fire medlemsstater, der slet ikke har gennemført transitture i de tre første kvartaler af 1998, og derudover seks medlemsstater, der har gennemført mindre end 5 ture, må det foreslåede faste antal på 100 tilladelser pr. medlemsstat efter ØSU's bedste overbevisning være alt for højt. ØSU foreslår, at antallet reduceres til 50. Dermed bliver der yderligere 750 tilladelser, der kan fordeles i forhold til det antal transitture, der er gennemført i de tre første kvartaler af 1998.

En sådan fordeling vil efter ØSU's mening være mere retfærdig og stemme bedre overens med virkeligheden.

3.4. Denne fremgangsmåde indebærer, at det samlede antal faste tilladelser udgør 750 i stedet for de 1 500, Kommissionen har foreslået, og at Grækenland får 12 109 i stedet for de foreslåede 11 368 tilladelser til transit gennem Bulgarien og 11 614 i stedet for de foreslåede 10 874 tilladelser til transit gennem Ungarn.

3.4.1. ØSU mener også, at denne fremgangsmåde svarer bedre til Kommissionens egne overvejelser i den foreslåede forordning, hvor det anføres, at »tildeling af tilladelser bør ske efter kriterier, som fuldt ud tager hensyn til de eksisterende landtransportstrømme mellem Grækenland og de øvrige medlemsstater«.

3.5. ØSU støtter Kommissionens forslag i artikel 4 om, at medlemsstaterne hvert år inden den 15. september skal tilsende Kommissionen de tilladelser, der ikke vil blive udnyttet inden årets udgang, så de kan komme andre medlemsstater til gode.

3.6. Hvis Kommissionen støtter ØSU's forslag til en mere retfærdig fordelingsnøgle, skal bilaget til den foreslåede forordning, hvor fordelingen er anført, ændres tilsvarende.

4. **Sammenfatning og konklusioner**

4.1. ØSU mener, at Kommissionen med den ungarske transitstatistik har valgt det rigtige statistiske grundlag for forslaget om tilladelsernes fordeling.

4.2. For at tilladelserne kan udnyttes effektivt, finder ØSU det vigtigt, at der hurtigt indgås en aftale med Rumænien.

4.3. Med hensyn til fordelingsforslaget gør ØSU opmærksom på, at en medlemsstat, der på grundlag af statistikkerne har et berettiget krav på en stor andel af tilladelserne, rent faktisk bør tildeles denne andel.

4.4. Da det samlede antal tilladelser er beskedent, finder ØSU det ikke hensigtsmæssigt, at hver medlemsstat tildeles et fast antal på 100 tilladelser. Det fremgår af de eksisterende data, at mange medlemsstater ikke eller næsten ikke gennemfører transitkørsel mellem Grækenland og de andre medlemsstater. ØSU mener, at et fast antal på 50 tilladelser pr. medlemsstat må være nok.

4.5. ØSU tilslutter sig Kommissionens forslag om, at medlemsstaterne hvert år inden den 15. september skal returnere uudnyttede tilladelser til Kommissionen, så de kan anvendes af medlemsstater, der har brug for dem.

Bruxelles, den 27. april 2000.

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

BILAG

til Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Tilladelsernes fordeling mellem medlemsstaterne

Den seneste foreliggende ungarske transitstatistik omfatter de første tre kvartaler af 1998. I de første tre kvartaler af 1998 udførte køretøjer, der er indregistreret i en af medlemsstaterne, følgende antal transitture med »Grækenland« som udgangspunkt:

Indregistreringsland	Antal transitture
Belgien	2
Danmark	6
Tyskland	20
Grækenland	6 646
Spanien	0
Frankrig	1
Irland	0
Italien	1
Luxembourg	0
Nederlandene	29
Østrig	11
Portugal	0
Finland	1
Sverige	4
Det Forenede Kongerige	2
I alt	6 723