Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fördelning mellan medlemsstaterna av tillstånd som erhållits genom avtal mellan Europeiska gemenskapen och Republiken Bulgarien samt mellan Europeiska gemenskapen och Republiken Ungern om fastställande av vissa villkor för godstransporter på väg och om främjandet av kombinerade transporter”

(2000/C 168/04)

Den 10 april 2000 beslutade rådet att i enlighet med artikel 71 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som ansvarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 6 april 2000. Föredragande var Dethmer H. Kielman.

Vid sin 372:a plenarsession den 27 april 2000 antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 111 röster för, 1 emot och 1 nedlagd röst.

1. **Inledning**

1.1. Den 7 december 1995 gav rådet kommissionen befogenheter att förhandla om ett eller flera avtal om vägtransit med Ungern, Rumänien och Bulgarien för att lösa problemet med vägförbindelserna i relationerna mellan Grekland och de övriga medlemsstaterna när det gäller godstransporter på väg. Detta problem skulle delvis kunna lösas genom ett ömsesidigt utbyte av tillstånd för vägtransporter.

1.2. Inledningsvis strävade kommissionen efter att sluta ett multilateralt avtal, men de tre länderna föredrog separata avtal. Dessa avtal kommer automatiskt att upphöra när de tre länderna ansluter sig till Europeiska unionen.

1.3. Kommissionens förslag bygger på ”Förslag till rådets beslut om slutande av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Republiken Bulgarien om fastställande av vissa villkor för godstransporter på väg och om främjandet av kombinerade transporter” (KOM(1999) 666 slutlig). Kommitténs yttrande begränsar sig dock till ”Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fördelning mellan medlemsstaterna av tillstånd som erhållits genom avtal mellan Europeiska gemenskapen och Republiken Bulgarien samt mellan Europeiska gemenskapen och Republiken Ungern om fastställande av vissa villkor för godstransporter på väg och om främjandet av kombinerade transporter” (KOM(1999) 667 slutlig).

1.4. Kommissionen har träffat en överenskommelse med Ungern och Bulgarien, men har ännu inte lyckats sluta avtal med Rumänien. Av den anledningen avser föreliggande förslag enbart rådets beslut om avtal med Ungern och Bulgarien. Kommissionen planerar dock att inom kort även sluta avtal med Rumänien, eftersom avtalen med Ungern och Rumänien annars får begränsat värde i praktiken.

1.5. Eftersom man tidigare i Östeuropa ofta tog ut höga, diskriminerande skatter eller avgifter på vägtransporter, har man i avtalen fastslagit att enbart icke-diskriminerande avgifter eller tullar som avser användningen av infrastruktur får tas ut. Inga särskilda avgifter eller skatter får införas för själva transporterna.

1.6. I avtalen fastställs uttryckligen att enbart fordon som uppfyller kravet på Euro 1-standard får utnyttja tillstånden för transittrafik genom Ungern och Bulgarien.

1.7. I förslaget till rådets beslut om avtal med Bulgarien och Ungern påpekas att de 12 500 och 13 000 tillstånd som varje år erhålls från Ungern respektive Bulgarien kommer att fördelas mellan medlemsstaterna i en särskild förordning från Europaparlamentet och rådet. Syftet med föreliggande förslag är sålunda att fördela dessa tillstånd mellan medlemsstaterna.

2. **Allmänna kommentarer**

2.1. Som beräkningsunderlag för fördelning av transittillstånd mellan medlemsstaterna har kommissionen använt statistik över ungersk transittrafik.

2.2. Eftersom EU:s målsättning i förhandlingarna är att underlätta transittrafiken mellan Grekland och de övriga medlemsstaterna via en korridor genom Bulgarien, Rumänien och Ungern är statistiken över ungersk transittrafik mest relevant. Av denna statistik bör nämligen framgå att resor till övriga länder har gått genom hela korridoren genom Bulgarien, Rumänien och Ungern. Resor genom f.d. jugoslaviska republiken Makedonien och Förbundsrepubliken Jugoslavien förtjänar dock särskild uppmärksamhet.

2.3. I tillgänglig ungersk statistik görs en fördelning med hänsyn till

— i vilket land resan påbörjades,

— i vilket land fordonet är registrerat.

På basis av dessa uppgifter är det möjligt att avgöra vilka resor som

— påbörjats i Grekland,

— bedrivs med fordon registrerade i de olika medlemsstaterna.

2.3.1. Eftersom statistik över ungersk transittrafik under de tre första kvartalen 1998 finns att tillgå och dessa uppgifter är väl lämpade för ändamålet, föreslår kommissionen att de används som underlag vid fördelningen mellan medlemsstaterna.

2.3.2. Med hänsyn till bristen på tillförlitliga statistiska uppgifter beträffande transittrafiken delar kommittén kommissionens uppfattning att tillgänglig ungersk statistik över de tre första kvartalen 1998 ger den mest relevanta informationen.

2.3.3. Vidare vill kommissionen framhålla att Rumäniens deltagande är av avgörande betydelse för att korridoren mellan Grekland och övriga länder skall fungera effektivt. I detta sammanhang anmodar kommittén kommissionen att göra sitt yttersta för att fortsätta förhandlingarna med Rumänien och snarast möjligt försöka avsluta dem.

3. **Särskilda kommentarer**

3.1. På basis av den ungerska statistiken över transittrafik drar kommissionen slutsatsen att det totala antalet transitresor genom Ungern som påbörjats i Grekland under de tre första kvartalen 1998, med fordon registrerade i någon av medlemsstaterna, uppgick till 6 723. Av dessa stod Grekland för 6 646, dvs. nästan 99 %. Inga resor registrerades för följande fyra medlemsstater: Spanien, Irland, Luxemburg och Portugal (se bilaga).

3.2. På grundval av dessa – preliminära – uppgifter konstaterar kommissionen att det ”inte anses lämpligt att 99 % av tillstånden fördelas till Grekland”. Kommittén anser att man måste tillämpa objektiva kriterier för att kunna återspegla det verkliga läget. Därför rekommenderar kommittén att kommissionen snarast möjligt inhämtar exaktare uppgifter som kan ge en mer tillförlitlig bild av situationen, så att Grekland kan behandlas på samma sätt som övriga medlemsstater.

3.3. Vidare föreslår kommissionen att varje medlemsstat schablonmässigt får 100 tillstånd, vilket är något mindre än 1 % av det totala antalet tillstånd, och att de återstående tillstånden fördelas proportionellt mellan medlemsstaterna på grundval av antalet transitresor genom Ungern under de tre första kvartalen 1998.

3.3.1. Eftersom fyra medlemsstater inte bedrev någon transittrafik alls under de tre första kvartalen 1998, och ytterligare sex medlemsstater utförde färre än 5 transitresor, anser kommittén att det schablonmässiga antal på 100 tillstånd som kommissionen föreslår att varje medlemsstat skall få är alldeles för högt. Kommittén föreslår att antalet reduceras till 50. På så vis kan ytterligare 750 tillstånd som kan fördelas proportionellt på grundval av antalet transitresor under de tre första kvartalen 1998.

Enligt kommitténs uppfattning är en sådan fördelning rättvisare och mer realistisk.

3.4. Detta innebär att schablonantalet uppgår till 750 i stället för 1 500 som kommissionen föreslagit, och att Grekland får 12 109 tillstånd i stället för 11 368 för transit genom Bulgarien, och 11 614 tillstånd i stället för 10 874 för transit genom Ungern.

3.4.1. Enligt kommitténs uppfattning stämmer denna beräkningsmetod dessutom bättre överens med kommissionens egna uppfattning i förslaget till förordning att ”tillstånden bör fördelas på grundval av kriterier genom vilka hänsyn tas till de nuvarande landtransporterna mellan Grekland och de övriga medlemsstaterna”.

3.5. Kommittén stöder kommissionens förslag (artikel 4 i förslaget till förordning) att medlemsstaterna före den 15 september varje år skall återsända de tillstånd som inte kommer att användas före årets slut till kommissionen, så att dessa tillstånd kan komma andra medlemsstater till godo.

3.6. Om kommissionen stöder kommitténs förslag att tillämpa en rättvisare fördelningsmetod måste man anpassa bilagan till förslaget till förordning, i vilken fördelningen av tillstånd anges.

4. **Sammanfattning och slutsatser**

4.1. Kommittén anser att kommissionen i sitt val att använda ungersk statistik över transittrafik har funnit ett lämpligt statistiskt underlag för fördelning av tillstånd.

4.2. För att tillstånden skall kunna utnyttjas effektivt anser kommittén att det är av största betydelse att man snarast möjligt sluter avtal med Rumänien.

4.3. När det gäller fördelningen av tillstånd hävdar kommittén att en medlemsstat som på basis av statistiken bör ha rätt till en stor andel av tillstånden också bör tilldelas denna andel.

4.4. Vidare anser kommittén att det — delvis med hänsyn till det begränsade antalet tillstånd — inte är önskvärt att varje medlemsstat schablonmässigt tilldelas 100 tillstånd, eftersom det av tillgängliga uppgifter framgår att många medlemsstater inte alls eller i ytterst liten utsträckning bedriver någon vägtransittrafik mellan Grekland och övriga medlemsstater. Kommittén anser att ett schablonantal på 50 tillstånd per medlemsstat bör vara tillräckligt.

4.5. Kommittén stöder kommissionens förslag att medlemsstaterna före den 15 september varje år bör återsända oanvända tillstånd till kommissionen, så att tillstånden kan användas av medlemsstater som behöver dem.

Bryssel den 27 april 2000.

Ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

BILAGA

till Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande

Fördelning av tillstånd mellan medlemsstaterna

Den senaste statistiken över ungersk transittrafik avser de tre första kvartalen 1998. Antalet ungerska transitresor som påbörjats i Grekland under de tre första halvåren 1998 med fordon registrerade i någon av medlemsstaterna framgår av följande tabell:

Registreringsland	Antal transitresor
Belgien	2
Danmark	6
Tyskland	20
Grekland	6 646
Spanien	0
Frankrike	1
Irland	0
Italien	1
Luxemburg	0
Nederländerna	29
Österrike	11
Portugal	0
Finland	1
Sverige	4
Storbritannien	2
Totalt	6 723