

UDENRIGSMINISTERIET

EUROPAUDVALGET

Alm. del - bilag 1642 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

5. september 2001



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets notat om væsentlige, aktuelle EU-forslag på land- og lufttransportområdet under det belgiske EU-formandskab i 2. halvår af 2001.

Dato : 3. september 2001

J.nr. : 120-51

Statusnotat om væsentlige, aktuelle EU-forslag på området for land- og lufttransport samt postområdet under det belgiske formandskab i 2. halvdel af 2001.

Indledning

Af det belgiske formandskabsprogram fremgår, at formandskabets overordnede prioriteter på transportområdet vil være

- forbedring af beskyttelsen af miljøet
- forbedring af transportsikkerheden
- forbedring af arbejdsforholdene i transportsektoren.

Samtidig vil en debat om Kommissionens snarligt forventede Hvidbog om Fællesskabets transportpolitik frem til 2010 give lejlighed at diskutere den konkrete integration af politikker på transport- og miljøområdet, den stigende transportefterspørgsel, betaling for brug af infrastruktur og overførsel af gods til mindre miljøbelastende transportformer.

Under det belgiske formandskab vil der være ministerrådsmøder i rådsformationen transport/telekommunikation den 15.-16. oktober og den 6.-7. december 2001. Desuden afholdes der et fælles uformelt transport- og miljøministermøde i Leuven den 14.-16. september 2001, hvor temaet er anvendelse af de mest miljøvenlige transportformer som led i realiseringen af en bæredygtig politik for mobilitet.

I det følgende redegøres der for de væsentligste sager, som må forventes at blive behandlet under det belgiske formandskab.

Horisontale emner

Kommissionens Hvidbog om den fælles transportpolitik

Kommissionen har tidligere bebudet, at den i 2001 vil fremlægge en ny Hvidbog om Fællesskabets transportpolitik frem til 2010.

Baggrunden for Hvidbogen, der endnu ikke er foreliggende, er det modsætningsforhold der er mellem, at samfundet på den ene side efterspørger stadig mere mobilitet og på den anden side belastes af stigende trængselsproblemer på store dele af transportinfrastrukturen, forringelse af miljøet og et utilfredsstillende serviceniveau, som visse transportformer leverer.

Hvidbogen forventes at indeholde forslag om tiltag på en række områder under overskrifterne: Forebyggelse af risiko for trængselsproblemer, genetablering af balancen mellem transportformerne, afskaffelse af flaskehalse, placering af brugerne i centrum for transportpolitikken og effekterne af transportens globalisering.

Hvidbogen forventes at blive drøftet i Rådet under det belgiske formandskab, ligesom der forventes vedtaget et sæt rådskonklusioner herom.

Revision af retningslinjerne vedr. transeuropæiske transportnet (TEN-T)

Det forventes, at Kommissionen vil fremlægge et forslag om revision af retningslinjerne for udvikling af de transeuropæiske transportnet efter sommerferien 2001.

Revisionen af retningslinjerne skal ifølge art. 21 i de gældende retningslinjer (Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996) foregå hver femte år, således at retningslinjerne tilpasses den økonomiske og teknologiske udvikling. Der forventes også en vis tilpasning på baggrund af den med Amsterdam-traktaten indsatte bestemmelse om integrering af miljøhensyn i de relevante sektorpolitikker (traktatens art. 6).

Forslaget forventes præsenteret af Kommissionen på Rådsmødet i oktober, hvorefter der muligvis vil kunne opnås politisk enighed i december 2001.

Galileo

På transportministerrådsmødet den 17. juni 1999 igangsatte Rådet på baggrund af to meddelelser fra Kommissionen en definitionsfasen for et projekt vedrørende udvikling af et civil, europæisk satellitnavigationsystem, Galileo.

Definitionsfasen udløb med udgangen af 2000, og resultaterne heraf var følgende:

De samlede udgifter til projektets videre udvikling og igangsætning oplyses af Kommissionen til 3.200 mio. EURO, som fordeler sig med 1.100 mio. EURO til udviklings- og testfasen (2001-2005) og 2.100 mio. EURO til igangsætningsfasen (2006-2007). Driftsudgifterne er beregnet til 220 mio. EURO fra 2008 og fremefter.

Finansieringen af udgifterne til udviklings- og testfasen skal efter planen deles mellem EU's TEN-budget og den europæiske Rumorganisation, ESA, med 550 mio. EURO til hver. For så vidt angår udgifterne til igangsætningsfasen, er det planen, at 600 mio. EURO skal betales af offentlige midler fra EU og ESA, mens 1.500 mio. EURO skal tilvejebringes af den private sektor gennem public-private partnerships.

Der er som led i definitionsfasen udarbejdet en cost-benefit-analyse, som viser, at der er betydelige samfundsøkonomiske gevinster forbundet med gennemførelsen af projektet.

Der har ligeledes som led i definitionsfasen været ført drøftelser med USA og Rusland med henblik på indgåelse af aftaler om fremtidigt samarbejde om satellitnavigation.

Sagen var på dagsordenen på transportministerrådsmødet i december 2000 med henblik på en beslutning om projektets videre forløb. På grund af uenighed mellem Kommissionen og en række medlemslande om betingelserne for igangsættelse af Galileo-projektets udviklings- og testfase blev der imidlertid ikke truffet beslutning herom på dette rådsmøde.

Sagen blev derfor på ny behandlet på rådsmødet (transport og telekommunikation) den 4. april 2001, hvor der blev vedtaget en rådsresolution, der lægger op til en endelig beslutning om projektets fortsættelse i december 2001. Det blev her bl.a. besluttet at iværksætte et udbud med henblik på at tilvejebringe et overblik over alle faserne i projektet for at muliggøre den langsigtede udvikling af den private sektors involvering i projektet og for at identificere de forretningsmæssige og offentlige tjenester, som Galileo skal kunne levere. På rådsmødet i juni 2001 blev den foreløbige definition af mulige tjenester fastlagt til brug for udbuddet, der blev iværksat ultimo juni 2001. Resultaterne af udbuddet skal foreligge primo november 2001 med henblik på at udgøre et beslutningsgrundlag for Rådet i december 2001.

På rådsmødet i april 2001 blev det tillige besluttet at frigive 100 mio. € fra EU's budget for transeuropæiske netværk (TEN) til brug i 2001, idet beslutningen om frigivelse om de resterende 450 mio. €, der er optaget på TEN-budgettet udskydes, til rådsmødet i december 2001.

Under det belgiske formandskab forventes der tillige truffet beslutning om en styringsstruktur for projektet i den kommende udviklings- og testfase, hvis det besluttes at iværksætte denne. Med henblik herpå har Kommissionen i juni 2001 fremlagt et forslag til rådsforordning om oprettelse af et fællesforetagende Galileo i henhold til traktatens art. 171 (KOM(2001)336).

Offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje

Kommissionen fremlagde i juli 2000 forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje (KOM(2000)7).

Forordningen finder anvendelse på national og international varetagelse af offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje. Hvis der i henhold til EU's direktiver om udbud af tjenesteydelser eller forsyningsvirksomhed kræves udbud, finder reglerne i disse direktiver anvendelse på udbuddet.

Forslaget indebærer, at hvis offentlige myndigheder ønsker at give finansiell kompensation for offentlig service forpligtelser eller at meddele enerettigheder, skal det ske på basis af kontrakter om offentlig trafikbetjening. Sådanne kontrakter skal som hovedregel indgås på grundlag af åbent udbud. Kontraktperioden skal have en maksimal gyldighedsperiode på 5 år bortset fra tilfælde, hvor operatøren ifølge kontrakten er ansvarlig for rullende jernbanemateriel, andre transportmidler af særlig teknisk natur eller infrastruktur, der har en længere afdragsperiode end 5 år.

Udbudskravet gælder ikke for kontrakter med en anslået værdi af under 400.000 EUR på årsbasis. Hvis en kompetent myndighed kun indgår én kontrakt vedrørende offentlig tjeneste gælder udbudskravet kun, hvis kontrakten har en anslået værdi på over 800.000 EUR på årsbasis.

Den kompetente myndighed kan endeligt indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening efter en forenklet udbudsprocedure – "kvalitetssammenligning". Proceduren kan anvendes, hvor der meddeles enerettigheder, men ikke gives støtte med offentlige midler.

Forslaget indeholder bestemmelser om proceduren for åbent udbud eller kvalitetssammenligning. Der skal ske offentliggørelse i EF-tidende. Udvælgelseskriterierne og kriterierne for indgåelse af kontrakten skal som minimum være baseret på en liste af kriterier, der er nævnt i forslaget, f.eks. forbrugerbeskyttelsesfaktorer, takstniveauer for forskellige grupper af borgere og integrering af forskellige trafik tjenester.

Forslaget blev drøftet på en række møder på arbejdsgruppe- COREPER- og ministerniveau under det svenske formandskab uden at der blev gjort væsentlige fremskridt.

Det belgiske formandskab har bebudet, at man vil sætte sagen på dagsordenen for rådsmødet (transport og telekommunikation) i december 2001.

Luftfart

33. forsamling i International Civil Aviation Organization

I perioden 25. september – 5. oktober 2001 afholdes 33. forsamling i International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAOs forsamling finder sted hvert 3. år med deltagelse af ca. 150 lande.

Blandt de emner, der skal drøftes, er miljømæssige spørgsmål på luftfartsområdet, herunder navnlig spørgsmål om støjcertificeringsstandarder for fly og inddragelse af operationelle procedurer, arealmæssig planlægning ved lufthavnene for at mindske støjgenerne samt emissionsnormer for fly.

Det belgiske formandskab har bebudet, at man på rådsmødet (transport og telekommunikation) i oktober 2001 ønsker at drøfte resultaterne af ICAO's forsamling og eventuel opfølgning herpå i Fællesskabs-regi.

Oprettelse af en myndighed for luftfartssikkerhed i Europa (EASA)

Kommissionen præsenterede i oktober 2000 sit forslag til forordning om oprettelse af en myndighed for luftfartssikkerhed i Europa i form af et fællesskabs-agentur. Forslaget omfatter tillige forslag til etablering af fælles regler indenfor den civile luftfart, idet det er foreslået, at den eksisterende forordning om teknisk harmonisering (3922/91) skal ophæves.

Et europæisk agentur for luftfartssikkerhed skal erstatte de europæiske luftfartsadministrationers samarbejdsorganisation Joint Aviation Authorities (JAA). JAA har i dag 28 europæiske lande som medlem, herunder samtlige EU-medlemsstater.

Forslaget indebærer, at agenturet bl.a. skal bistå Kommissionen med at udarbejde udkast til fælles standarder, udarbejde udtalelser til Kommissionen, assistere Kommissionen med henblik på udarbejdelse af gennemførelsesforanstaltninger og bidrage med teknisk, videnskabelig og administrativ ekspertise.

Agenturet kan endvidere selv vedtage vejledende tekstmateriale til brug for ensartet anvendelse af forordningen og de regler som udstedes i medfør heraf. Agenturet kan desuden selv udføre tekniske inspektioner m.v., kontrollere reglernes overholdelse og ikke mindst udstede, ændre eller inddrage typegodkendelser. Agenturet kan derudover agere, når særlige sikkerhedsmæssige forhold gør dette påkrævet.

På rådsmødet (transport- og telekommunikation) i juni 2001 nåede Rådet frem til en bred, foreløbig enighed om forslaget. Et af de stadig udestående spørgsmål er anvendelsen af regelsættet på tredjelandes luftfartøjer. På rådsmøde var der enighed om at give Kommissionen et år til at fremsætte passende forslag herom.

Forslaget om oprettelse af et sikkerhedsagentur vil være på dagsordenen på rådsmødet (transport og telekommunikation) i oktober 2001 med henblik på vedtagelse af fælles holdning.

Oprettelse af et fælles europæisk luftrum

På baggrund af en meddelelse fra Kommissionen fra december 1999 om de seneste og løbende foranstaltninger, der tager sigte på at mindske lufttrafikforsinkelser og ophobning af lufttrafik i Europa blev der nedsat en high-levelgruppe med deltagelse af samtlige medlemslande, Norge og Schweiz med repræsentanter fra civile og militære luftfartsmyndigheder.

Rapporten fra denne high-levelgruppe blev afgivet i december 2000.

Det forventes, at Kommissionen vil inkorporere indholdet af rapporten i en ny meddelelse med tilhørende konkrete forslag til tiltag, navnlig med hensyn til de institutionelle aspekter, rapporten lægger op til.

Rapporten indeholder indledningsvis en beskrivelse af situationen i det europæiske luftrum i dag, hvor udviklingen af lufttrafikken giver anledning til en stigning i omfanget af forsinkelser grundet en uhensigtsmæssig struktur og utilstrækkelig kapacitet for den europæiske lufttrafikregulering.

Det påpeges i denne forbindelse, at den europæiske lufttrafikstyring er splittet i små (nationale) enheder, og at dette resulterer i en ineffektiv brug af den til rådighed værende kapacitet, samt at dette er medvirkende til, at systemet ikke kan følge med i den stigende efterspørgsel.

Herudover påpeges, at der er mangel på kvalificerede flyveledere. Derudover fremhæves, at den europæiske organisation for luftfartssikkerhed, EURO-CONTROL, som også står for planlægning af den europæiske lufttrafik, ikke råder over en tilstrækkelig effektiv beslutningsproces og gennemførelsesbeføjelser, der er nødvendig for hurtig forbedring af situationen.

Rapporten påpeger, at der er behov for, at der i forbindelse med en forbedring af lufttrafikstyring i Europa skal ske en reform af de institutionelle rammer herfor.

Det skal sikres, at der eksisterer en regulerende myndighed, der skal varetage luftfartssikkerhedsmæssige aspekter, økonomisk regulering for levering af relaterede tjenesteydelser, indretning og design og anvendelse af europæiske luftrum, civil og militær koordination og samarbejde og endelig tekniske og operative aspekter.

Rapporten omtaler muligheden for, at man senere inden for rammerne af det udenrigs- og sikkerhedspolitiske samarbejde vil kunne overveje at styrke samarbejdet mellem luftværnene for at sikre en bedre udnyttelse af luftrummet.

Der er i den forbindelse i en fodnote en omtale af det danske forsvarsforbehold.

På sit møde i Göteborg i juni 2001 mindede Det Europæiske Råd om betydningen af initiativet til oprettelse af et fælles europæisk luftrum og noterede sig, at der er optaget kontakt mellem Storbritannien og Spanien vedrørende problemet om Gibraltars territoriale status, idet dette spørgsmål på det seneste har forhindret videre fremskridt i sagen.

Sagen drøftedes endvidere på rådsmødet (transport og telekommunikation) i juni 2001, hvor Rådet noterede sig en statusredegørelse fra Kommissionen, hvor Kommissionen bl.a. tilkendegav sin hensigt om at fremlægge detaljerede forslag med henblik på at opnå et fælles europæisk luftrum senest i 2004.

Sagen forventes drøftet under det belgiske formandskab på rådsmøderne (transport og telekommunikation) i oktober og i december 2001.

Tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i Fællesskabets lufthavne

Kommissionen fremlagde i juni 2001 forslag (KOM(2001)335) om ændring af forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne ("slots-forordningen").

Formålet med "slots-forordningen" er at sikre, at tildelingen af slots i de overbelastede lufthavne baseres på neutrale og gennemsigtige regler uden forskelsbehandling.

Formålet med forordningsforslaget er at tilpasse og tydeliggøre slotsforordningen med henblik på en mere fleksibel udnyttelse af den begrænsede kapacitet, der er til rådighed i overbelastede lufthavne.

Kommissionen anfører, at et grundlæggende problem i det nuværende system har været at finde den rigtige balance mellem nytilkomne luftfartsselskabers og "eksisterende" luftfartsselskabers interesser.

Navnlig for overbelastede lufthavne har de nuværende regler, som i vidt omfang er baseret på hævdvundne rettigheder, de såkaldte "grandfather rights", vist sig ikke at være tilstrækkeligt fleksible til at sikre en effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten. Ifølge Kommissionen er de nuværende regler hverken gavnlige for mobiliteten eller konkurrencen.

Kommissionen ønsker med forslaget at lette markedsadgangen, undgå konkurrenceforvridning og præcisere den juridiske status af "slots", samt at sikre gennemsigtighed, neutralitet og ikke-forskelsbehandling.

I praksis sker den indledende fordeling af slots ved globale konferencer mellem selskaber og lufthavne, og fordelingen er i vid udstrækning baseret på et system, som luftfartsselskaberne har udviklet via IATA (International Air Transport Association). Kommissionen vil gennemføre et studie om fordelingsmekanismer baseret på handel med slots eller på miljømæssige forhold og derefter eventuelt foreslå yderligere ændringer af slotsforordningen.

Forslaget forventes drøftet under det belgiske formandskab på rådsmøderne (transport og telekommunikation) i oktober og i december 2001.

Vejtransport

Chaufføruddannelse

Kommissionen fremlagde i februar 2001 forslag til direktiv om uddannelse af chauffører til transport af gods og passagerer ad vej (KOM(2001)56).

Baggrunden for forslaget er, at det kan konstateres, at de fleste erhvervschauffører i EU udøver deres erhverv alene på grundlag af kørekortet. Kommissionen finder derfor, at der er behov for en solid grunduddannelse og videreuddannelse inden for faget.

Der ønskes derfor gennemført en uddannelsespligt for chauffører, idet enhver, der vil have adgang til at drive erhverv som chauffør til godstransport eller personbefordring, skal gennemføre en grunduddannelse og deltage i efter- og videreuddannelse, der er nærmere beskrevet i et bilag til direktivforslaget.

Grunduddannelsen, der foreslås for nye chauffører, består af en fuldstændig grunduddannelse eller en minimumsgrunduddannelse afhængig af alder og køretøjskategori.

Minimumsgrunduddannelsen har en varighed på 140 timer for den fælles del og 70 timer for den specifikke del, i alt 210 timer.

Den fuldstændige grunduddannelse har en varighed på 410 timer for den fælles del og 210 timer for den specifikke del, i alt 630 timer.

Minimumsgrunduddannelsen skal have samme indhold som den fuldstændige grunduddannelse, således som den er defineret i bilaget til forslaget. Den eneste forskel på de to grunduddannelser, hvis indhold er fastsat i bilaget, er uddannelsens varighed og detaljeniveauet i de emner, der undervises i.

Erhvervschauffører, som udøver deres erhverv på datoen for direktivets ikrafttræden eller har udøvet deres erhverv i tre år inden for de fem år, der går forud for direktivets ikrafttræden, er fritaget for at følge en grunduddannelse.

For denne gruppe erhvervschauffører foreslås indført krav om erhvervmæssig efter- og videreuddannelse, der skal gennemføres ved den første fornyelse af kørekort og under alle omstændigheder inden fem år fra direktivets ikrafttræden.

Forslaget blev drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe under det svenske formandskab. På rådsmødet (transport og telekommunikation) i juni 2001 gav formanden alene en redegørelse for sagens status.

Forslaget forventes drøftet under det belgiske formandskab på rådsmøderne (transport og telekommunikation) i oktober og i december 2001.

Hastighedsbegrænsende anordninger for lastbiler og busser

Kommissionen fremlagde i juni 2001 forslag til direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (KOM(2001)318).

Formålet med direktivforslaget er at udvide den allerede eksisterende ordning om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsere i køretøjer i klasse M3 (busser over 5 t) og N3 (lastbiler over 12 t), til ligeledes at gælde for køretøjer i klasse M2 og N2, således at alle busser og lastbiler forsynes med hastighedsbegrænsere. Der gælder visse undtagelser fra kravet om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsere, særligt motorkøretøjer, der benyttes af nødtjenester, til videnskabelige forsøg o.a. Direktivforslaget vil medføre, at køretøjer forsynet med en hastighedsbegrænsere ikke kan køre mere end 105 km/t for busser og 90 km/t for lastbiler.

Kravet om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsere vil gælde for alle fabriksnye køretøjer fra 1. januar 2004, og der er krav om eftermontering i køretøjer registreret mellem den 1. januar 2001 og den 1. januar 2004 senest den 1. januar 2005 (dog 1. januar 2006, såfremt køretøjerne udelukkende anvendes til indenlandsk kørsel).

Forslaget forventes drøftet under det belgiske formandskab på rådsmøderne (transport og telekommunikation) i oktober og i december 2001.

Revision af køre- og hviletidsbestemmelserne

I forbindelse med opnåelsen af politisk enighed på transportministerrådsmødet i december 2000 om forslaget til et særdirektiv vedrørende arbejdstid på vejtransportområdet gav Kommissionen tilsagn om, at den vil fremlægge forslag til revision af Rådets forordning 3820/85/EØF om køre- og hviletid. Forslaget var bebudet fremlagt i januar 2001.

Det belgiske formandskab har oplyst, at forslaget, såfremt det fremkommer, vil blive sat på dagsordenen for rådsmøderne (transport og telekommunikation) i oktober og december 2001.

Fælles chaufførattest

Kommissionen fremlagde i november 2000 forslag til ændring af Rådets forordning (EEC) nr. 881/92 om adgang til markedet for vejgodstransport angående fælles chaufførattest (tredjelandshauffører) (KOM (2000) 751).

Kommissionen foretog i august 1999 en undersøgelse i medlemsstaterne for at måle omfanget af problemet med ulovlig anvendelse af chauffører og problemer med håndhævelse af reglerne. Der blev i denne forbindelse konstateret behov for muligheden for at kunne kontrollere, om en chauffør ifølge reglerne i vognmandens etableringsland har tilladelse til at udføre international vejgodstransport på vognmandens vegne.

Da der imidlertid ikke eksisterer en fællesskabsattest for chauffører, som dokumenterer, at den pågældende chauffør har tilladelse til at udføre international vejgodstransport med det pågældende køretøj, har dette medført vanskeligheder navnlig i forbindelse med kontrollen af ulovlig anvendelse af chauffører.

Dette forhold er således baggrunden for, at der med det foreliggende ændringsforslag foreslås indført en fællesskabsattest, der vil medføre, at de kontrollerende myndigheder i fællesskabslandene kan gennemføre en nem og effektiv kontrol af, om føreren af et køretøj må udføre international vejgodstransport.

Attesten skal udelukkende anvendes til dokumentation for, at den udstedende medlemsstats lovgivning om ansættelsesforhold er overholdt, således at fortolkningsdetaljerne overlades til den enkelte medlemsstat.

På rådsmødet (transport og telekommunikation) i april 2001 opnåede Rådet enighed om at begrænse forslagets anvendelsesområde til chauffører fra 3. lande.

Europa-Parlamentet afgav i maj 2001 udtalelse, hvori Parlamentet tilkendegav, at forslaget bør gælde for alle chauffører. På baggrund af Parlamentets udtalelse har Kommissionen ændret sit forslag, således at ordningen de første to år efter forordningens ikrafttræden alene skal gælde for tredjelandshauffører og derefter for alle.

Det belgiske formandskab har tilkendegivet, at man vil fortsætte arbejdet med sagen.

Trafiksikkerhed

Kommissionen forventes i løbet af efteråret 2001 at vedtage et nyt trafik-sikkerhedshandlingsprogram for Fællesskabet til afløsning af det nuværende handlingsprogram, der gælder for perioden 1997 – 2001.

Det nye program, der vil være det tredje i rækken, skal gælde for perioden 2002 – 2010 og forventes at indeholde en række bud på, hvorledes man på fællesskabsniveau kan samarbejde om at nedbringe antallet af dræbte og tilskadede i trafikken gennem forbedret sikkerhedsteknologi for biler, erfaringsudveksling vedr. "best practice", evt. opstilling af kvantitative mål m.v.

Det belgiske formandskab har bebudet, at man vil sætte det nye trafik-sikkerhedshandlingsprogram, der endnu ikke foreligger, på dagsordenen for rådsmødet (transport og telekommunikation) i december 2001 med henblik på vedtagelse af en resolution eller rådskonklusioner.

Postområdet

Europa-Kommissionen fremlagde i maj 2000 et forslag til ændring af det nuværende postdirektiv med henblik på yderligere markedsåbning (KOM2000).

Efter forslaget nedsættes eneretsområdets vægt- og prisgrænser fra 350 gram og fem gange grundtaksten til 50 gram og to og en halv gange grundtaksten, og udgående brevpost liberaliseres. Forslaget indeholder desuden definitioner af "særlige tjenester", som uanset pris ikke kan omfattes af eneretten. Endelig foreslås en tidsplan for yderligere markedsåbning.

Direktivforslaget har været genstand for drøftelse på rådsmøder under det franske og det svenske formandskab, uden at der har kunnet opnås enighed.

Europa-Parlamentet vedtog den 15. december 2000 sin 1. udtalelse. I stedet for den foreslåede pris- og vægtgrænse ønsker parlamentet 150 gram og fire gange grundtaksten og fastholdelse af udgående brevpost under eneretten, ligesom parlamentet afviser definitionen på "særlige tjenester".

På sit møde i Stockholm i marts 2001 opfordrede Det Europæiske Råd Rådet til sammen med Parlamentet at vedtage direktivet om posttjenester inden udgangen af 2001.

Det belgiske formandskab har fremlagt et nyt kompromisforslag, der indeholder en køreplan for en faseopdelte liberalisering, der i sidste fase, der indtræder i 2009, resulterer i en fuldstændig liberalisering af postmarkedet.

Det belgiske formandskab forventes at sætte sagen på dagsordenen på rådsmøderne (transport og telekommunikation) i oktober og december 2001 med henblik på at opnå en vedtagelse.