

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	30. januar 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets notat om væsentlige, aktuelle EU-forslag på området for land- og lufttransport samt postområdet under det svenske formandskab i 1. halvdel af 2001.

Trafikministeriet

Notat

Dato : 29. januar 2001

J.nr. : 120-50

Løbenr. : TM0183

:

Statusnotat om væsentlige, aktuelle EU-forslag på området for land- og lufttransport samt postområdet under det svenske formandskab i 1. halvdel af 2001

Indledning

Det svenske formandskab fremhæver i sit program behovet for at udvikle en velfungerende, samfundsøkonomisk effektiv og bæredygtig transport for mennesker og virksomheder. Ved udformningen af fællesskabets regelsæt må der tages højde for transportens indvirkning på økonomisk vækst, regional udvikling, sundhed og miljø.

På den baggrund vil man navnlig prioritere følgende områder:

1. Fuldbgyrdelsen af et velfungerende indre marked på transportområdet med lige konkurrencevilkår. Dette stiller krav om forbedring af og efterlevelse af gældende regler.
2. Integration af miljøhensyn og bæredygtig udvikling i transportpolitikken.
3. Øget sikkerhed, tilgængelighed og fremkommelighed inden for hele transportsektoren.

4. Udnyttelse af de positive effekter af at anvende IT og anden ny teknik inden for transportsektoren - ikke mindst for at forbedre sikkerhed og miljø.

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

Tværgående emner

Hvidbog om den fælles transportpolitik

Kommissionen annoncerede på rådsmødet (transportministre) d. 20. og 21. december 2000, at den i begyndelsen af år 2001 ville fremlægge en hvidbog om den fælles transport politik.

Hensigten med hvidbogen er at kaste nyt lys på transportpolitikken med udgangspunkt i udviklingen i kravene fra borgerne. De væsentligste emner vil være sikkerhed, respekt for miljøet og sociale aspekter.

Hvidbogen, der endnu ikke foreligger, kan muligvis blive genstand for en åben debat på rådsmødet d. 4. og 5. april 2001.

Integration af miljø og bæredygtig mobilitet i Fællesskabets transportpolitik

På grundlag af en opfordring fra Det Europæiske Råd på dets møde i Wien i december 1998 vedtog man på transportministerrådsmødet den 6. oktober 1999 en strategi for integrering af miljøhensyn og bæredygtig mobilitet i Fællesskabets transportpolitik. Denne strategi blev præsenteret for Det Europæiske Råd på dets møde i Helsinki i december 1999 sammen med en status for et tilsvarende arbejde på andre sektorområder.

Det Europæiske Råd anmodede på sit møde i Helsinki Rådet om at afslutte hele dette arbejde og i juni 2001 at forelægge det Europæiske Råd samlede strategier med en eventuel tidsplan for yderligere foranstaltninger og et sæt indikatorer for disse sektorer. Det Europæiske Råd tilkendegav samtidig, at når strategierne for de enkelte sektorer er endeligt fastlagt, bør de straks iværksættes, og at der må foretages regelmæssig evaluering, opfølgning og overvågning, så strategierne kan blive tilpasset og videreudviklet.

Som led i udmøntningen af denne opfølgning og med henblik på rapportering til Det Europæiske Råds møde i Göteborg i juni 2001 vil sagen være på dagsordenen på transportministerrådsmødet i april 2001, hvor der forventes vedtaget et sæt rådskonklusioner.

De transeuropæiske transportnet (TEN)

Det forventes, at Kommissionen vil fremlægge et forslag om revision af retningslinierne for udvikling af de transeuropæiske transportnet i marts 2001.

Revisionen af retningslinierne skal ifølge art. 21 i de gældende retningslinier (Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996) foregå hver femte år, således at retningslinierne tilpasses den økonomiske og teknologiske udvikling. Der forventes også en vis tilpasning i forhold til Amsterdam-traktaten, hvori der bl.a. er indsat en bestemmelse om integrering af miljøhensyn i de relevante sektorpolitikker.

Kortbilagene til retningslinierne forventes kun justeret i mindre grad, således at kortene ajourføres i forhold til færdiggjorte strækninger.

Forslaget forventes præsenteret på Rådsmødet i april, hvorefter der muligvis vil kunne opnås politisk enighed i juni 2001.

Galileo

Kommissionen fremlagde i 1998 og 1999 to meddelelser vedrørende udvikling af et civilt, europæisk satellitnavigationssystem, Galileo.

På transportministerrådsmødet den 17. juni 1999 igangsatte Rådet en definitionsfase vedrørende et sådant europæisk satellitnavigationssystem.

Definitionsfasen udløb med udgangen af 2000, og sagen var derfor på dagsordenen på transportministerrådsmødet i december 2000 med henblik på en beslutning om projektets videre forløb.

Til brug for denne rådsbeslutning fremlagde Kommissionen den 22. november 2000 en rapport om resultaterne af projektets definitionsfase.

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 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.

På transportministerrådsmødet i december 2000 blev der på baggrund af uenighed mellem Kommissionen og en række medlemslande om betingelserne for igangsættelse af Galileo-projektets udviklings- og testfase ikke truffet beslutning herom. Spørgsmålet om, hvorvidt projektet skal fortsætte i en udviklings- og testfase, forventes derfor at blive forelagt Rådet på ny under det svenske formandskab.

Landtransport

Medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje

Kommissionen fremsatte d. 26. juli 2000 et forslag til forordning om medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje.

Rådets nugældende forordning (EØF) 1107/70 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje er i nogen grad blevet ændret gennem tiden af hensyn til den liberaliseringsproces, der med forskellig hastighed og omfang er sket i vej-, jernbane- og vandvejssektoren. Ifølge Kommissionen er der grund til en gennemgribende forenkling og kodificering af teksten, så hver enkelt artikels formål m odsvare de nuværende behov. Kommissionen opfattelse er, at en sådan klarhed og forenkling bedst opnås ved at erstatte den nuværende forordning med en helt ny.

Inden for transport skal statsstøtte ses under en særlig synsvinkel, fordi staten nødvendigvis må træde til for at sikre transporttjenester, der opfylder lands- og byplanlægningens formål og overholder sociale og miljømæssige krav. EF-Traktatens artikel 73 indeholder en undtagelse for statsstøtte, som opfylder disse behov.

Et af den foreslåede forordnings formål er at klarlægge, hvordan anvendelsen af EF-traktatens artikel 73 skal afspejle transportmarkedets udvikling i tidens løb.

Støtte til infrastruktur er ifølge forslaget forenelig med EF-traktaten, hvis støtten sammenholdt med projektets samlede finansieringsbeløb dels er nødvendig for at projektet kan gennemføres og dels ikke skaber konkurrenceforvriddning på en måde, der strider mod den fælles interesse.

Støtte til transportvirksomheder til benyttelse af infrastruktur til godstransport er forenelig med EF-traktaten i det omfang, at ordningens varighed højst er 3 år, at det sikres, at støtten gives til transportvirksomheder inden for den samme transportform uden forskelsbehandling, og at støtten ikke skaber konkurrenceforvriddning på en måde, der strider mod den fælles interesse. Endvidere skal støtten væ re begrænset til kompensation for særlige, udækkede eksterne omkostninger og infrastrukturomkostninger i forhold til benyttelsen af konkurrerende transportinfrastruktur, når de tilsvarende udækkede omkostninger ved brug af den pågældende infrastruktur er trukket fra.

Forslaget blev drøftet på rådsmødet (transportministre) i december 2000. Formandskabet konkluderede på baggrund af en orienterende drøftelse, at der var enighed på en række væsentlige punkter, herunder at forslaget sikrer, at offentlig passagertransport såvel som generelle serviceinteresser får en væsentlig rolle, at det under visse omstændigheder og betingelser er nødvendigt at give økonomiske tilskud, og disse skal være i overensstemmelse med traktaten, og at sociale aspekter er væsentlige.

En række medlemslande påpegede, at enigheden om jernbanepakken ikke dækker passagertransportservice. De fandt, at det ville være passende at holde sig til det nu aftalte, især hvad angår udvikling af fællesskabets jernbaner, og at man ikke skulle gå i gang med en ny skærpelse af konkurrencen.

Flere medlemslande nævnte, at der skal være den nødvendige fleksibilitet af hensyn til lokale forhold og nærhedsprincippet.

Forslaget forventes at være genstand for en politisk debat på rådsmødet i april, hvorefter der stiles mod en vedtagelse/fælles holdning på rådsmødet i juni 2001.

"Social pakke" på vejtransportområdet

Kommissionen offentliggjorde i juni 2000 en meddelelse om "Udvikling hen imod en mere sikker og konkurrencedygtig vejtransport i Fællesskabet", omhandlende flere "sociale" emner på vejtransportområdet. I meddelelsen blev bebudet fremsættelse af en række konkrete forslag.

a) Chaufførcertifikat

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. Det kunne konstateres, at der i betydeligt omfang sker ulovlig anvendelse af chauffører. Denne tilstand har en konkurrenceforvridende effekt på transportmarkedet. Hertil kommer problemer med færdselssikkerheden, fordi de ulovligt ansatte chauffører har dårligere arbejdsforhold end de lovligt ansatte.

På den baggrund fremsatte Kommissionen i november 2000 et forslag til indførelse af et ensartet chaufførcertifikat, der skal dokumentere, at den pågældende chauffør er ansat i overensstemmelse med reglerne i vognmandsvirksomhedens etableringsland.

Formålet med indførelse af et fællesskabscertifikat er, at færdselspolitiet i fællesskabslandene kan gennemføre en nem og effektiv kontrol af, om reglerne er overholdt i forbindelse med udførelsen af konkrete internationale vejgodstransporter.

Attesten skal udelukkende anvendes til dokumentation af, at den udstedende medlemsstats lovgivning m.v. om ansættelsesforhold er overholdt.

På transportministerrådsmødet i december 2000 blev der vedtaget et sæt konklusioner, hvori det tilkendegives, at det vil være hensigtsmæssigt at indføre det foreslåede certifikat, der skal udstedes af de kompetente nationale myndigheder, som dokumentation for at gældende ansættelsesvilkår i det land, hvor den pågældende vognmandsvirksomhed er etableret, er opfyldt i relation til den pågældende chauffør. I første omgang lægges der op til, at der alene skal udstedes certifikater for chauffører fra tredjelande.

Forslaget forventes at blive behandlet på transportministerrådsmødet i april 2001 på dette grundlag.

-

b) 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 i løbet af januar 2001 vil fremlægge forslag til revision af Rådets forordning 3820/85/EØF om køre- og hviletid. Det svenske formandskab har oplyst, at man vil sætte forslaget, der endnu ikke er fremsat, på dagsordenen for transportministerrådsmødet i april 2001.

c) Uddannelse af chauffører

I ovennævnte meddelelse fra juni 2000 "Udvikling hen imod en mere sikker og konkurrencedygtig vejtransport i Fællesskabet" gav Kommissionen udtryk for, at der er behov for en obligatorisk fælles grunduddannelse for erhvervschauffører samt fælles regler for videreuddannelse for alle erhvervschauffører med regelmæssige mellemrum. På transportministerrådsmødet i oktober 2000 var der generel tilslutning til, at der er et behov for bedre uddannelse af chaufførerne. Kommissionen vil snarest fremsætte et direktivforslag herom, som forventes behandlet på transportministerrådsmødet i april 2001.

d) Kontrol og sanktioner på vejtransportområdet

I ovennævnte meddelelse fra juni 2000 tilkendegav Kommissionen, at der er behov for at forbedre effektiviteten og sammenhængen mellem de kontroller, som medlemsstaternes kompetente myndigheder foretager på vejtransportområdet, f.eks. via systematisk udveksling af oplysninger, koordinering af kontrolaktiviteter og periodiske samråd mellem de nationale administrationer samt uddannelse af kontrollører.

Endvidere tilkendegav Kommissionen i meddelelsen, at der er behov for at stramme direktiv 88/599/EØF om standardkontrolprocedurer i forbindelse med kontrol af køre- og hviletidsbestemmelserne, som i dag forpligter medlemsstaterne til at kontrollere 1 % af chaufførernes arbejdsdage, således at antallet af kontroller øges.

Efter drøftelse af spørgsmålet på transportministerrådsmødet i oktober 2000 har Kommissionen tilkendegivet, at den vil fremkomme med en meddelelse vedrørende spørgsmålet om kontrol og sanktioner på vejtransportområdet. Det forventes, at meddelelsen, der endnu ikke foreligger, vil være på dagsordenen på transportministerrådsmødet i april 2001 med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner herom.

Forslag til direktiv vedrørende et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger (weekend-bans)

I maj 1998 fremlagde Kommissionen et forslag om et gennemsigtigt, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international transport på bestemte vejstrækninger.

En række medlemsstater var modstandere af forslaget, hvilket ifølge Kommissionen skyldtes, at det ikke blev klart forstået.

På baggrund heraf har Kommissionen i efteråret 2000 fremlagt et revideret forslag med henblik på at lave et for medlemsstaterne mere acceptabelt og for borgerne mere forståeligt forslag.

Det reviderede forslag omfatter kun international godstransport på det Transeuropæiske Netværk (TEN-R). Medlemsstaterne vil fortsat have retten til at fastsætte ubegrænsede kørselsrestriktioner for alle andre veje end "TEN-R-veje" og for al national transport.

Det foreslås, at kørselsrestriktioner på "TEN-R-veje" kan indføres i weekends mellem lørdag kl. 22.00 til søndag kl. 22.00. Denne periode vil blive udvidet i sommerperioden, hvilket gør medlemsstaterne i stand til at have kørselsrestriktioner på "TEN-R-veje" fra kl. 07.00 om lørdagen og {{SPA}} om ønsket {{SPA}} uafbrudt til kl. 22.00 søndag aften eller mellem kl. 22.00 umiddelbart f&oslas tlig ferie til kl. 22.00 på selve dagen af en offentlig ferie.

Der skal endvidere udarbejdes et bilag til direktivet, hvoraf skal fremgå, hvilke nationale offentlige ferier, der er omfattet af kørselsrestriktioner.

Medlemslandene kan opretholde de restriktioner, som var trådt i kraft den 1. november 2000, og som er strengere end de i forslaget fastsatte restriktioner. Fremtidige ændringer af sådanne restriktioner kan kun gennemføres i overensstemmelse med reglerne i forslaget.

Forslaget forventes at være på dagsordenen på transportministerrådsmødet i april 2001.

-

-

Ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse køretøjer i brug i Fællesskabet (15 m busser)

Kommissionen fremsatte i marts 2000 forslag til ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse køretøjer i brug i Fællesskabet for så vidt angår bussers længde.

De gældende største tilladte længder i Fællesskabet for alle køretøjer og køretøjskombinationer er fastlagt i direktiv 96/53/EF. For busser fastsætter direktivet dog kun største tilladte længder for så vidt angår busser, der anvendes i international transport.

I dag er længderne fastsat til henholdsvis op til 12 m længde for almindelige busser og op til 18 m længde for ledbusser.

Det betyder blandt andet, at der i dag fortsat er vidt forskellige nationale bestemmelser, som finder anvendelse på national busstrafik.

Formålet med direktivforslaget er at garantere fri bevægelighed ved at tillade anvendelse af almindelige busser på op til 15 m længde i hele Fællesskabet. For at imødegå de negative færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, som anvendelse af 15 m busser kan medføre, foreslås det, at 15 m busserne skal overholde samme bestemmelser vedrørende svingbælte og bagendeudsving ved udkørsel fra stoppested, som p. t. er gældende for 18 m ledbusser.

Forslaget forventes at blive sat på dagsordenen for transportministerrådsmødet i april 2001 med henblik på fastlæggelse af fælles holdning.

Tvungen brug af sikkerhedsseler, maksimum grænse for alkoholpromille og fartsbegrænsningsudstyr

Der foreligger endnu ikke forslag eller anbefalinger på områderne, men regler om henholdsvis udvidelse af tvungen brug af sikkerhedsseler, herunder også typegodkendt børnesikkerhedsudstyr, og maksimum grænse for alkoholpromille forventes at vil blive behandlet på rådsmødet i april. Regler for fartsbegrænsningsudstyr forventes behandlet på rådsmødet i juni 2001.

Det svenske formandskab ønsker for så vidt angår regler for sikkerhedsseler at have en politisk debat og eventuelt opnå en vedtagelse/fælles holdning. Hvad angår en anbefaling fra Kommissionen om den maksimalt tilladte alkoholpromille, stiler formandskabet mod rådskonklusioner. Med hensyn til fartsbegrænsningsudstyr stiles mod vedtagelse/fælles holdning

Luftfart

Oprettelse af en myndighed for luftfartssikkerhed i Europa (EASA)

På rådsmødet (transport) i oktober 2000 præsenterede Kommissionen sit forslag til forordning om oprettelse af en myndighed for luftfartssikkerhed i Europa i form af et fællesskabsagentur. 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 europæiskagentur 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 reglerens overholdelse og ikke mindst udstede, ændre eller inddrage typegodkendelser. Agenturet kan derudover agere, når særlige sikkerhedsmæssige forhold gør dette påkrævet.

Forslaget forventes at være genstand for debat på rådsmødet i april, hvorefter der muligvis kan opnås fælles holdning på rådsmødet i juni 2001.

Skabelse af et fælles europæisk luftrum

Kommissionen præsenterede på rådsmødet i december 1999 en meddelelse indeholdende en strategi med hensyn til strukturelle reformer af luftrafikreguleringen med henblik på at skabe et fælles europæisk luftrum. På rådsmødet blev

det besluttet at nedsætte en gruppe på højt niveau med den opgave at undersøge de relevante spørgsmål i Kommissionens redegørelse med henblik på at aflægge rapport til Rådet.

I dette arbejde har deltaget samtlige medlemslande og Norge og Schweiz med repræsentanter fra civile og militære luftfartsmyndigheder. Rapporten fra gruppen blev forelagt på rådsmødet i december 2000.

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, EUROCONTROL, 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.

I rapporten understreges behovet for, at luftrummet betragtes som en ressource, som skal behandles gennem EUROCONTROL som ét fælles europæisk luftrum over EU's territorium.

Rådet noterede sig rapporten, som vil blive gennemarbejdet i såvel Kommissionen som i de nationale administrationer. Rådet afventer Kommissionens vurdering og vil herefter have en dyberegående drøftelse af sagen.

Det er uvist, om sagen kommer til drøftelse på rådsmøderne under det svenske formandskab.

Det transatlantiske luftrum

På rådsmødet i juni 1996 bemyndigede Rådet Kommissionen til at indlede forhandlinger mellem EU og USA med det langsigtede mål at oprette et fælles luftfartsområde for de to parter. Mandatet udelod bl.a. det vigtige spørgsmål om markedsadgang. Kommissionen kunne eventuelt, når der var opnået resultater i forhandlingerne, få udvidet sit mandat til at omfatte alle centrale elementer.

Efter forhandlinger med USA vurderede Kommissionen, at det næppe var muligt at komme videre, medmindre den fik sit mandat udvidet. På rådsmødet den 10. december 1997 præsenterede Kommissionen Rådet for et forslag til supplerende mandat med henblik på bl.a. også at kunne forhandle om fri markedsadgang og fri prisfastsættelse. Kommissionen fik ikke sit forslag til supplerende mandat vedtaget.

I december 1998 stævnedes Kommissionen Danmark og en række andre EU-lande ved EF-Domstolen for at have handlet i strid med EF-traktaten ved i 1995 at have indgået bilaterale "open skies"-luftfartsaftaler med USA. Denne sag er endnu ikke afgjort af Domstolen.

På rådsmødet i juni 2000 blev et udkast fra formandskabet til udvidet mandat gjort til genstand for en orienterende drøftelse. I forhold til det oprindelige mandat adskilte det sig primært ved at inkludere "hårde rettigheder" som markedsadgang, kapacitet og billetpriser, og spørgsmålet om konkurrenceregler var uddybet.

I en Rådsresolutionen bekræfter ministrene, at målet er at etablere et sådant område, og de udtrykker tilfredshed med det arbejde, der indtil nu er udført med henblik på at forberede et udvidet forhandlingsmandat. Der blev imidlertid ikke givet et udvidet mandat.

Efter en drøftelse af emnet på rådsmødet i december 2000 konstaterede formandskabet, at de fleste af medlemslandene og aktørerne inden for luftfart generelt var positive over for etableringen af et fælles transatlantisk luftfartsområde, og Coreper blev bedt om at arbejde videre med sagen med henblik på, at Kommissionen kan få et udvidet mandat til forhandlingerne med USA, når situationen tillader det.

Det er uvist, om sagen kommer til drøftelse på rådsmøderne under det svenske formandskab.

Postområdet

Europa-Kommissionen fremsatte den 30. maj 2000 et forslag til ændring af det nuværende postdirektiv med henblik på yderligere markedsåbning.

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 to rådsmøder (telekommunikation): den 3. oktober til orienterende debat og den 22. december 2000 med henblik på politisk enighed. Europa-Parlamentet vedtog den 15. december 2000 sin 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 basis af Europa-Parlamentets udtalelse fremlagde det franske formandskab et kompromisforslag til rådsmødet den 22. december 2000. Hverken dette forslag eller yderligere to kompromisforslag, som søgte at komme de mere liberaliseringsvenlige lande i møde, kunne samle den nødvendige tilslutning.

Behandling af sagen fortsætter under det svenske formandskab.