

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
N.1

22. januar 1999

Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Trafikministeriets notat vedrørende væsentlige, aktuelle tiltag på området for land- og lufttransport samt postområdet under det tyske EU-formandskab.

Notatet er ligeledes fremsendt til Folketingets Trafikudvalg.

Dato 21. januar 1999

J.nr. 120-5

Løbenr. TM0094

Notat om væsentlige, aktuelle tiltag på området for land- og lufttransport samt postområdet under det tyske EU-formandskab.

Den generelle overskrift for arbejdet under det tyske formandskab vil være bestræbelserne for at bekæmpe arbejdsløsheden, også på europæisk plan.

Inden for den fælles transportpolitik prioriterer det tyske formandskab især følgende spørgsmål:

- hurtig udbygning af de transeuropæiske net
- udnyttelse af de tekniske og teknologiske muligheder for at øge transportsystemernes effektivitet og reducere trafikbetingede ulemper for mennesker og miljø
- opbygning af et effektiv europæisk jernbanenet og tilvejebringelse af mere retfærdige og mere sammenlignelige konkurrencevilkår for alle transportmidler med det formål at flytte en større del af transporten fra vejene til jernbanerne
- aktiv videreførelse af initiativerne til at finde en miljøvenlig helhedsløsning på trafikproblemerne i hele Alpeområdet, især hvad angår transittrafik
- et europæisk initiativ til afskaffelse af afgiftsfritagelsen for jetpetroleum og skibsbrændstof, også på internationalt plan

- harmonisering af trafiksikkerheds- og miljøbeskyttelsesbestemmelserne på højt niveau.

I det følgende redegøres for de væsentligste forslag til retsakter og andre tiltag, som forventes at blive behandlet under det tyske formandskab på land- og lufttransportområdet samt postområdet.

Vejtransport

Forslag til Rådets direktiv om opkrævning af afgifter for tunge godstransportkøretøjers anvendelse af visse infrastrukturer (Eurovignet).

Baggrunden for forslaget, der blev fremsat i juli 1996, er, at EF-domstolen med en afgørelse af 5. juli 1995 annullerede direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer. Baggrunden for annulleringen var en procedurefejl i forbindelse med direktivets vedtagelse. Domstolen erklærede som en del af dommen direktivets retsvirkninger for opretholdt, indtil Rådet har vedtaget nye regler på området.

Medlemslandene er nu nået til politisk enighed om forslaget, som har været behandlet på en række rådsmøder. Sagen har til dels været kædet sammen med sagen om forhandlinger mellem EU og Schweiz.

Hovedelementerne i forhandlingerne har været satserne for vejbenyttelsesafgifterne, herunder differentieringen af disse efter køretøjernes udstødningsnormer (EURO-normer) samt lavere afgifter for visse lande, muligheden for visse lande for at anvende reducerede satser for vægtafgiften samt særlige regler for afgifterne ved kørsel i Alperregionen.

Gennembruddet i forhandlingerne skete på Rådsmødet i december 1998, hvor medlemslandene opnåede enighed om et kompromis hvor følgende kernelementer særligt skal fremhæves:

	max. 3 aksler	max 4 aksler
NON-EURO	960	1.550
EURO I	850	1 400
EURO II eller mindre forurenende	750	1.250

De højeste månedlige og ugentlige satser skal være proportionelle med den tid, infrastrukturen bruges i. Den daglige brugsafgift bliver ens for alle køretøjskategorier, nemlig 8 ECU.

De medlemslande, der opkræver en brugsafgift, anvender i to år efter direktivets ikrafttræden en 50 % nedsat brugsafgift for køretøjer, der er registreret i Grækenland, som følge af landets geopolitiske situation. Kommissionen kan beslutte at tillade, at disse medlemslande forlænger denne nedsættelse fra år til år.

I to år efter direktivets ikrafttræden kan Grækenland, Italien, Portugal og Spanien anvende satser, der er mindre end, men som mindst udgør 64 % af de minimumssatser for vægtafgift, der er fastlagt i bilaget til teksten.

Når teksten vedrørende Eurovignet-direktivet er endelig udarbejdet på de officielle sprog, vil den fælles holdning blive vedtaget på en kommende rådssamling, således at den kan blive sendt til Europa-Parlamentet til anden behandling i overensstemmelse med samarbejdsproceduren.

Forslaget forventes at kunne endeligt vedtages inden afslutningen af det tyske formandskab.

Forslag til direktiv om transportabelt trykbærende udstyr.

På samlingen i Rådet den 1. oktober 1998 nåede Rådet til politisk enighed, og den 30. november - 1. december 1998 vedtog Rådet sin fælles holdning med henblik på vedtagelse af direktivet om transportabelt trykbærende udstyr. Herefter vil den fælles holdning blive

forelagt Europa-Parlamentet efter proceduren i traktatens artikel 75 (samarbejdsproceduren).

Det tyske formandskab forventer, at sagen vil være klar til vedtagelse i Rådet i april som et A-punkt.

Forslag til direktiv om et transparent, harmoniseret sæt regler for kørselsrestriktioner for lastvogne i international kørsel.

Kommissionen har i marts 1998 fremlagt et forslag om et EU-regelsæt for kørselsrestriktioner (kørselsforbud) for lastbiler i international kørsel, der benytter det overordnede vejnet.

For tiden har 7 ud af 15 medlemslande valgt af indføre kørselsrestriktioner, hvoraf de fleste gælder i weekenden. Da kørselsrestriktionerne indføres, uden at medlemslandene konsulterer hinanden, varierer de ofte betydeligt fra det ene medlemsland til det andet.

Forslaget indeholder derfor bestemmelser om fælles regler, som skal følges, hvis den enkelte medlemsstat vælger at have kørselsrestriktioner på sit område.

Forslagets kerneelement er, at i medlemslande, som ønsker kørselsrestriktioner for lastvogne, begrænses restriktionerne for internationale transporter på TEN-vejnettet til at gælde fra kl. 7.00 til kl. 22.00 (kl. 24.00 om sommeren) på søndage og national fri- og helligdage.

Kørselsrestriktioner om natten (fra kl. 22.00 til kl. 5.00) på TEN-vejnettet foreslås tilladt for lastvogne, som overskrider EU-grænseværdierne for støj.

Køretøjer, der transporterer letfordærlige varer, og køretøjer, der udfører kombineret transport, foreslås fritaget for kørselsrestriktioner, bortset fra natkørselsrestriktioner.

Det er ikke klart i hvilket omfang det tyske formandskab vil behandle sagen.

Direktivforslag m.v. vedrørende arbejdstiden i sektorer, der er udelukket fra direktiv 93/104/EF om arbejdstid.

Kommissionen har den 18. november 1998 vedtaget en "pakke" vedrørende arbejdstiden i sektorer, der er udelukket fra direktiv 93/104/EF om arbejdstid (KOM(98)662).

"Pakken" indeholder bl.a.

1. Forslag til ændring af direktiv 93/104/EF til at omfatte alle ikke-mobile arbejdstagere og mobile arbejdstagere i jernbanesektoren. Endvidere foreslås særlige bestemmelser med hensyn til andre mobile arbejdstagere (herunder mindst fire ugers ferie og helbredsbedømmelse for natarbejdere). Forslaget vil blive behandlet i Arbejdsministeriets regie.
2. Forslag til direktiv om arbejdstiden i vejtransportsektoren, herunder fastlæggelse af en maximal arbejdstid pr. uge.
3. Forslag til direktiv om arbejdstid i søtransportsektoren. Forslaget vil blive behandlet i Erhvervsministeriets regie.

Formandskabet har meddelt, at kun forslaget om arbejdstid i vejtransportsektoren skal behandles i Transportministerrådet. De øvrige forslag i pakken vil blive behandlet af Rådet (arbejds- og socialministre). Formandskabet udelukker dog ikke udveksling af informationer og synspunkter mellem de to råd.

Forslaget vil blive drøftet under det tyske formandskab med henblik på opnåelse af politisk enighed.

Andre sager vedrørende vejtransport.

Der forventes at kunne opnås politisk enighed i Rådet om resultaterne af forhandlingerne med Ungarn, Rumænien og Bulgarien om vejtransport.

Luftfart

Luftfartsforhandlinger mellem EU og USA

Rådet bemyndigede i juni 1996 Kommissionen til at indlede forhandlinger med USA om en aftale mellem Fællesskabet og USA på luftfartsområdet med henblik på at oprette "et fælles lufttransportområde" for de pågældende parter. Rådet har drøftet en række rapporter fra Kommissionen om fremskridtene i forhandlingerne på sine samlinger i juni og oktober 1997. Kommissionen fremlagde i en meddelelse af 5. november 1997 et forslag til supplerende forhandlingsmandat. Kommissionen skal herefter kunne forhandle med amerikanerne om alle aspekter forbundet med et fælles luftfartsområde.

På rådsmødet den 11. december 1997 kunne der ikke opnås enighed om en sådan mandatudvidelse, og Rådet pålagde COREPER at arbejde videre med sagen med henblik på forelæggelse af en rapport på transportministerrådsmødet i marts 1998.

På samlingen i marts 1998 noterede Rådet bl.a. at "en større overensstemmelse mellem EF's og USA's konkurrenceregler er et af målene i 1996-mandatet, og at de lovgivningsmæssige mål i det eksisterende mandat må ajourføres og gøres mere specifikke".

På samlingen den 1. oktober 1998 vedtog Rådet efter at have konstateret, at der fortsat var vanskeligheder med at give Kommissionen et udvidet mandat, at arbejdet skulle fortsættes for at sikre, at Rådet kan nå frem til konklusioner om emnet.

Kommissionen har i marts 1997 afgivet begrundede udtalelser mod 7 medlemslande, herunder Danmark, fordi disse lande har indgået luftfartsaftaler med USA, hvilket - ifølge Kommissionen - er omfattet af Fællesskabskompetence.

Kommissionen har i december 1998 indbragt sagerne for EF-domstolen, og Danmark har fra domstolen modtaget stævning den 7. januar 1999.

Sagen vil næppe kunne afsluttes under det tyske formandskab.

Ændring af forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning for kom-
pensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking
(denied boarding compensation)

Rådet fastsatte med vedtagelse af forordning 295/91 i 1991 fælles minimumskrav, som luftfartsselskaber, hvis fly afgår fra en lufthavn i EU, skal leve op til, når passagerer trods gyldig billet, bekræftet reservation og korrekt indcheckning afvises på grund af overbooking.

De centrale elementer i denne forordning er, at passagerer i tilfælde af afvisning har ret til at vælge mellem:

- Fuld refusion af billetprisen for den ikke-udførte strækning
- Befordring snarest mulig til bestemmelsesstedet
- Befordring på et senere tidspunkt efter eget valg

Uanset dette skal et luftfartsselskab umiddelbart efter afvisning af en passager betale en minimumskompensation på 150 ECU (ca. 1.100 kr.) for flyvninger på under 3.500 km, og tilsvarende 300 ECU (ca. 2.200 kr.) for flyvninger på over 3.500 km. Beløbene kan nedsættes med 50 %, hvis luftfartsselskabet kan tilbyde en anden flyvning med ankomst til det endelige bestemmelsessted henholdsvis højst to og fire timer senere end det planmæssige ankomsttidspunkt. Kompensationen kan begrænses til billetprisen til det endelige bestemmelsessted.

Derudover skal luftfartsselskaber gratis tilbyde udgifter til telefon/telex, måltider og forfriskninger samt om nødvendigt hotelindkvartering til de afviste passagerer.

Kommissionen har i januar 1998 fremsat forslag til ændring af den gældende forordning, idet det angives, at der er konstateret en række tilfælde, hvor passagerer ikke får udbetalt kompensation eller informeres om muligheden herfor. Kompensationsbeløbet er desuden ikke blevet revideret siden 1991.

Hertil kommer, at luftfartssektoren har gennemgået en udvikling som den gældende forordning ikke tager højde for - f.eks. brug af fælles rutenumre, brug af billetløse rejser samt udviskning af forskellen mellem ruteflyvning og charterflyvning.

En vedtagelse af Kommissionens ændringsforslag vil indebære en forhøjelse af kompensationsbeløb med knap 25 % (til 185 og 370

ECU for flyvninger under/over 3.500 km), at der ikke skelnes mellem rute- og charterpassagerer (med forbehold af direktiv 90/314 der varetager pakkerejsepassagerers rettigheder), og at tiden for korrekt indcheckning forud kan meddeles passageren skriftligt enten af luftfartsselskabet eller af dets autoriserede rejseagent, og hvis dette ikke er meddelt, ikke senere end 30 minutter før den offentliggjorte afgangstid.

Det vil videre indebære krav om udnyttelse af al disponibel plads (inden der afvises), og det vil blive præciseret, at det er det luftfartsselskab, der afviser, der har det umiddelbare kompensationsansvar samt, at passageren har ret til refusion af billetprisen også for de dele af rejsen, der er blevet nytteløs. Endvidere tages der højde for nye former for rejsehjemmel (f.eks. billetløs rejse).

Forslaget var genstand for drøftelser i Rådet i juni, oktober og i november 1998. Rådet agter at nå til politisk enighed, når der er fundet en løsning i forbindelse med de divergerende holdninger til, om forordningen skal finde anvendelse på Gibraltar lufthavn eller ej. Rådet forventes at vedtage fælles holdning under det tyske formandskab.

Begrænsning af nitrogenoxidemissioner (strengere normer for NO_x-emissioner fra flymotorer)

Den 23. januar 1998 modtog Rådet et forslag til Rådets direktiv om begrænsning af nitrogenoxidemission (NO_x) fra civile subsoniske jettfly.

Forslaget blev behandlet på samlingen i juni 1998. Med henblik på de drøftelser vedrørende dette spørgsmål, der foregik i internationale fora, vedtog Rådet nogle konklusioner, hvori der bl.a blev udtrykt ønsker om, at der træffes yderligere foranstaltninger på internationalt plan (Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)) for at sikre, at der fortsat gøres fremskridt med henblik på at begrænse flymotoremissionernes negative indvirkning på miljøet på lokalt og globalt plan.

I lyset af resultaterne fra samlingen i ICAO i efteråret 1998 afventer Rådet et nyt forslag fra Kommissionen om begrænsning af nitrogenoxidemissionerne fra civile subsoniske jettfly.

Forslaget forventes oversendt til Rådet i februar 1999.

Andre luftfartssager

Formandskabet tillægger den kommende meddelelse om luftfart og miljø stor betydning. Sagen forventes drøftet på samlingen i Rådet i juni 1999. Endvidere tillægges sagen om beskatning af flybrændstof stor betydning.

Hertil kommer en forventet drøftelse af mandatet om revision af Warszawa-konventionen og endelig forventes der fremskridt i sagerne om forhandlingerne om Fællesskabets tiltrædelse af Den Europæiske Organisation for Luftfartssikkerhed (Eurocontrol) og forhandlinger om den Europæiske myndighed for civil luftfartssikkerhed (EASA).

Forhandlingerne mellem Fællesskabet og de central - og østeuropæiske lande om luftfartsaftaler forventes drøftet under det tyske formandskab.

Jernbanetransport

Kommissionen fremlagde i juli 1998 et "pakkeforslag" vedrørende tiltag, der har til formål at sikre en bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

Der er tale om følgende forslag:

- et direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner; om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter;
- et direktiv om ændring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder;
- et direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering.

På samlingerne i oktober og i november havde Rådet første orienterende drøftelser af Kommissionens forslag. Det østrigske formandskab opfordrede bl.a. landene til at vurdere, om den fremtidige konkurrencesituation på jernbaneområdet kan forbedres afgørende, hvis opgaven med licensudstedelse, tildeling af kanaler, fastsættelse og opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur samt sikkerhedscertificering foretages af et uafhængigt organ.

Et flertal af medlemslandene var positivt indstillet over for dette princip, mens andre lande understregede, at det er nødvendigt at fortsætte de tekniske harmoniseringsforanstaltninger, før der træffes afgørelser om strukturomlægningen af denne sektor. Disse medlemslande gentog, at nærhedsprincippet er vigtigt i denne forbindelse.

Formandskabet forventer at fortsætte arbejdet med "pakken". Det må vurderes, at der ikke under det tyske formandskab vil kunne opnås politisk enighed i Rådet om forslag til direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur. Derimod kan det ikke udelukkes, at der kan opnås politisk enighed om forslag til ændring af direktiv 91/440/EØF og af direktiv 95/18/EF under det tyske formandskab.

Transeuropæiske transportnet.

Transeuropæiske transportnet. Kommissionens 1998-beretning om gennemførelsen af retningslinjerne og fremtidige prioriteter.

På samlingen i Rådet den 30. november 1998 noterede Rådet sig Kommissionens redegørelse for gennemførelsen af beslutning 1692/96 om Fællesskabets retningslinjer for udviklingen af det transeuropæiske transportnet.

Redegørelsen drejer sig om dels om gennemførelsen af de retningslinjer for Fællesskabet, der er fastsat i ovennævnte beslutning, og dels skitseres de fremtidige prioriteter for udviklingen af det transeuropæiske transportnet. Der peges i den forbindelse på behovet for at prioritere miljøaspektet højere, at sætte kvaliteten af servicen overfor borgerne og transportbrugerne i fokus samt at tage hensyn

til de ændringer i transportbehovene, som udvidelsen af EU mod øst vil medføre.

Det er ikke helt klart i hvilket omfang det tyske formandskab vil behandle sagen.

Forslaget til ændring af beslutning 1692/96/EF om søhavne, flod- og kanalthavne og intermodale terminaler.

Ovennævnte forslag blev modtaget i Rådet den 5. marts 1998. Forslaget indebærer en ændring af Fællesskabets retningslinier for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T), der blev vedtaget i juli 1996. Forslaget omhandler dels en justering af de eksisterende retningslinier for søhavne og dels et forslag til at medtage flodhavne og intermodale terminaler i TEN-T.

Formandskabet forventes at sætte forslaget på dagsordenen for en kommende samling.

Kombineret transport

Med henblik på at fremme anvendelsen af kombineret transport inden for Fællesskabet har Kommissionen i juli 1998 fremlagt et forslag om ændring af direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemslandene.

Forslaget indebærer bl.a. en udvidelse af direktivets anvendelsesområde til også at omfatte vejtransport i kombination med transport ad indre vandveje eller sejlads i kystnære områder mod hidtil kun vejtransport i kombination med jernbanetransport.

For lastbiler, der anvendes til vejdelen af en kombineret transport, foreslås en obligatorisk nedsættelse af vægt- og vejbenyttelsesafgift enten med et standardbeløb eller med et beløb, der relaterer sig til de to typer afgift efter en nærmere angivet udregning.

På baggrund af forhandlingerne har det østrigske formandskab udarbejdet et revideret forslag. Et af kerneelementerne i dette for-

slag er at medlemsstaterne frivilligt kan refundere eller nedsætte afgifter til køretøjer, der indgår i en kombineret transport men nu med et *fast beløb* efter medlemsstaternes *eget valg*. Beløbet kan dog ikke overstige det beløb, der normalt opkræves for de køretøjer m.v., der deltager i den kombinerede transport.

Samtidig hermed foreslås direktiv 96/53/EF vedrørende størst tilladte dimensioner for vejkøretøjer ændret, således at der i forbindelse med kombineret transport tillades 44 tons for 3-akslede køretøjer og 42 tons for toakslede.

På trods af at det østrigske formandskab prioriterede forslaget højt, er Rådet endnu ikke nået til enighed i sagen. Det tyske formandskab vil fortsætte behandlingen af forslaget i erkendelse af, at der er en række udeståender i sagen, som skal løses. Drøftelserne har især drejet sig om en ny definition af kombineret transport, økonomiske incitamentter, især af skattemæssig art, eventuel ophævelse af visse kørselsforbud for kombineret transport samt problemet med den største tilladte vægt i kombineret transport.

Forhandlingerne mellem Det Europæiske Fællesskab og Schweiz på land- og lufttransportområdet.

På samlingen i Rådet i november 1998 godkendte Rådet med enstemmighed et udkast til en aftale mellem Fællesskabet og Schweiz om jernbane/vejtransport af varer og personer.

Hovedelementerne i den aftale, der er enighed om er følgende:

Schweiziske vejtransportafgifter

Ifølge aftaleudkastet skal lastbiler på indtil 40 tons have ubegrænset adgang til de schweiziske veje for transit og bilateral kørsel efter år 2005 mod afgiftsbetaling. Den gennemsnitlige afgift, som en lastbil på 40 tons skal betale, bliver højst 180 ECU. Renere lastbiler skal betale mindre, og mere forurenende lastbiler mere. Efter 2005 forhøjes denne afgift til 200 ECU ved åbningen af den første jernbanetunnel og senest fra den 1. januar 2008.

Fra 2001 får lastbiler på indtil 34 tons ubegrænset adgang til de schweiziske veje.

Der vil blive åbnet en årlig kvote på 220 000 for tomme eller letlastede lastbiler med et samlet vægt på højst 28 tons, der skal betale en fast afgift på 40 sfr. i 2000, 50 sfr. i 2001, 60 sfr. i 2002, 70 sfr. i 2003 og 80 sfr. i 2004.

Overgangsordning for køretøjer indtil 40 tons.

Der vil blive indført en ordning med årlige kvoter for lastbiler på indtil 40 tons, der stiger fra 250 000 om året i 2000 til 300 000 om året i 2001 og 2002 og 400 000 om året i 2003 og 2004. Kvoterne kan bruges til bilateral adgang (tur-retur) eller en enkelt transittur. Kvoterne pålægges differentierede afgifter (renere lastbiler betaler mindre), der gradvis stiger til de 180 ECU, der er nævnt ovenfor.

Beskyttelsesklausuler

En ensidig beskyttelsesklausul giver Schweiz mulighed for på visse betingelser at forhøje vejafgifterne i højst to perioder i løbet af fem år.

Forbud mod natkørsel

I henhold til aftaleudkastet kan Schweiz bevare sit nuværende forbud mod natkørsel med lastbiler undtagen for særlig last som f.eks. letfordærlige varer, afskårne blomster osv, som er opført på en liste i bilaget til aftalen.

De kvoter og afgifter, som pålægges lastbilerne, skulle føre til en omlodning af trafikken fra Brenner-strækningen i Østrig til vejene gennem Schweiz. Østrig vil fastsætte afgiften for strækningen mellem Kufstein og Brenner til 84 ECU fra oktober 1999, hvilket vil sikre en integreret løsning for al kørsel over Alperne.

Formandskabet vil arbejde for at aftalerne med Schweiz vil blive færdiggjort snarest muligt, herunder fastlæggelse af retningslinier for fordeling af kvoterne mellem medlemslandene.

G.N.S.S. (Global Navigation Satellit System) - status over drøftelserne med USA, Rusland og Japan

Kommissionen forventes i februar at præsentere en meddelelse om opfølgning på de forhandlinger der pågår med USA, Rusland og Japan med henblik på indførelsen af et verdensomspændende satellitnavigationssystem (G.N.S.S.).

Sagen forventes drøftet under det tyske formandskab.

Andre forslag

Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje og

Kommissionen forventes at komme med et forslag til ændring af ovennævnte forordning. Forslaget forventes at omhandle statsstøtte inden for transportsektoren herunder navnlig inden for jernbanerneområdet i relation til åbningen af markedet. Det tyske formandskab forventes at behandle forslaget, når det kommer.

Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje.

Kommissionen forventes at fremsætte et forslag til ændring af ovennævnte forordning. Forslaget forventes at dreje sig om midler, herunder konkurrence og udbud, som kan anvendes til at styrke den kollektive indenlandske passagerbefordring. Det tyske formandskab forventes at behandle forslaget, når det kommer.

Postområdet.

Efter bestemmelserne i det gældende direktiv om posttjenesterne i EU skal Europa-Kommissionen inden udgangen af 1998 fremsætte forslag til nyt direktiv med særligt henblik på liberalisering af

adresserede reklameforsendelser ("direct mail"), grænseoverskridende post. Endvidere kan yderligere liberalisering i form af nedsættelse af de nugældende vægt- og prisgrænser for det tilladte eneretsområde komme på tale.

Kommissionen har i løbet af 1998 gennemført en række studier af postsektoren med henblik på udformning af forslag til nyt direktiv. Ifølge Kommissionen er studierne blevet forsinket, således at Kommissionen ikke har været i stand til at overholde det nuværende direktivs tidsfrist. Kommissionen orienterede om forsinkelsen under den uformelle drøftelse om postområdet på rådsmødet (telekommunikation) den 27. november 1998.

Efter det oplyste sigter Kommissionen på at kunne forelægge direktivforslaget i løbet af februar.

Det tyske formandskab sigter på en orienterende debat om direktivforslaget på rådsmødet (telekommunikation) den 22. april.