Verkehrspolitik

JÜRGEN ERDMENGER

Die Gesamtbetrachtung der verkehrspolitischen Aktivität der Gemeinschaft im Zeitraum 1987/88[1] zeigt zwei Schwerpunkte: den Start der gemeinsamen Luftverkehrspolitik mit einer Serie von Vorschriften des Gemeinschaftsrechts vom 14. Dezember 1987[2] sowie erhebliche Anstrengungen zur Vollendung des Binnenverkehrsmarktes im Güterkraftverkehr mit Ratsbeschlüssen vom Juni und Dezember[3] und mehreren neuen Kommissionsvorschlägen[4]. Daneben sind die Wiedereröffnung der Transitverkehrsverhandlungen mit Österreich – die nun auf die Schweiz und Jugoslawien ausgedehnt werden –[5] sowie erste Durchführungsmaßnahmen zum Seeschiffahrtsrecht erwähnenswert, das im Dezember 1986 verabschiedet wurde[6]. Mit dieser Entwicklung setzt sich der ‚Trend' aus den Vorjahren fort, der dahin geht, daß der Sektor der Transportwirtschaft stärker in seiner Bedeutung für die Vollendung des allgemeinen Binnenmarktes in der Perspektive 1992 erkannt wird[7].

Start der gemeinsamen Luftverkehrspolitik

Das neue Gemeinschaftsrecht zum Luftverkehr, das der Rat am 14. Dezember 1987 verabschiedet hat, ist am 1. Januar 1988 in Kraft getreten. Es besteht aus zwei Verordnungen zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen, einer Richtlinie über Tarife im Fluglinienverkehr und einer Entscheidung über die Aufteilung von Kapazitäten und den Zugang zu Strecken dieses Verkehrs[8].

Es beruht auf Vorschlägen, die die Kommission im März 1984 mit dem zweiten Memorandum zur EG-Luftverkehrspolitik[9] vorgelegt hatte. Dem war 1983 eine erste Richtlinie zum interregionalen Luftverkehr vorausgegangen[10].

Es hat großer Anstrengungen bedurft, die Zivilluftfahrt in den Prozeß der europäischen Integration einzubeziehen. Zwei Urteile des Europäischen Gerichtshofs, die die Anwendung der sogenannten allgemeinen Regeln des Vertrages auf die Luftfahrt bestätigt haben[11], haben wesentlich dazu beigetragen, daß die Kommission zu ihren Vorschlägen im Rat schließlich Einstimmigkeit erzielen konnte. Dabei wurde sie vom Europäischen Parlament und vom Wirtschafts- und Sozialausschuß unterstützt[12]. Aus den Urteilen ergab sich, daß die Kommission ihre unmittelbaren Befugnisse nach Art. 89 EWG-Vertrag zur Durchsetzung des Kartellverbots des Art. 85 nutzen konnte, um die Verhandlungen im Rat über ihre Vorschläge zu den Kapazitäts- und Tariffragen zu unterstützen.

So besteht denn auch das Paket der verabschiedeten Maßnahmen aus einer Kombination von einerseits EG-Kartellrecht, das auf Art. 87 gestützt ist und die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln der Art. 85 und 86 EWG-Vertrag auf die Luftfahrtunternehmen regelt, und andererseits von marktordnenden Vorschriften, die auf Art. 84 Abs. 2 gestützt sind und Fragen der hoheitlichen Eingriffe in die Preisgestaltung und das Kapazitätsangebot der Liniengesellschaften regeln. Diese Vorschriften gelten nicht für den Charterverkehr und nur für Beförderungen zwischen den EG-Mitgliedstaaten.

Dem Maßnahmepaket liegt folgende Grundkonzeption zu Grunde:

1. Den Luftverkehrsverwaltungen der Mitgliedstaaten werden im Hinblick auf die Genehmigung von Linienverkehrstarifen, die Zustimmung zu Kapazitätsanpassungen und die Zulassung der Luftverkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten zu bestimmten Strecken Verpflichtungen auferlegt, die ihren Ermessensspielraum für das Verwaltungshandeln gegenüber diesen Gesellschaften einengen. Wenn also die Voraussetzungen der neuen Vorschriften hinsichtlich der Preisgestaltung durch Sondertarife, der Kapazitätsaufteilung 45:55 bzw. 40:60 oder des Zugangs zu Strecken, z. B. zwischen Groß- und Regionalflughäfen, von nichtansässigen Unternehmen erfüllt sind, müssen die Behörden die erforderlichen Genehmigungen erteilen. Damit wird den innovationsfreudigen Unternehmen eine größere Flexibilität für ihr Verhalten am Markt geboten. Der Freiraum für Wettbewerb wird vergrößert. Mehr Produktivität führt zu günstigeren Preisen verbunden mit günstigerer Streckenbedienung für den Fluggast.

2. Damit andererseits der Fluggast aber auch in den Genuß eines rationellen Liniennetzes durch Kombination der Strecken verschiedener Gesellschaften (interlining) kommt und die Gesellschaften selbst den Einsatz ihrer Kapazitäten und die Bedienung der Strecken möglichst rationell – und damit billiger – regeln können, werden ihnen die erforderlichen Freistellungen der entsprechenden Absprachen vom Kartellverbot des Art. 85 gewährt. Art. 85 Abs. 3 läßt solche Absprachen im Interesse der Verbraucher zu. Bestimmte Typen von Absprachen zwischen mehreren Fluggesellschaften, die sich in der Luftfahrt bewährt haben, werden in der Verordnung Nr. 3976/87 (Gruppenfreistellungsverordnung) ausdrücklich genannt.

Dieses Konzept der größeren Flexibilität der staatlichen Rahmenvorschriften, das den Unternehmen mehr kaufmännische Freiheit gewährt, ist nicht mit der völligen Deregulierung amerikanischen Stils gleichzusetzen. Es ist ein eigenständiger europäischer Versuch, mehr unternehmerische Freiheit einzuführen, zugleich aber bestimmte Grenzen nicht zu überschreiten, die sich aus dem staatlichen Interesse an der Lebensfähigkeit nationaler Linienfluggesellschaften ergeben. Damit jedoch die Möglichkeit besteht, den Freiheitsraum später, falls er sich bewährt, noch zu vergrößern, gilt das Maßnahmebündel zunächst für drei Jahre (gerechnet vom 1. Juli 1987) und wird vor dem 30. Juni 1990 vom Rat überprüft.

Inwieweit die neuen Vorschriften sich für den Fluggast günstig auswirken und ihm vor allem zusätzliche Vorteile bei Flugpreisen und Streckenangebot bescheren werden, wird sich erst nach und nach herausstellen. Manche Gesellschaft hat in Erwartung des neuen Rechts und angesichts starker Verbraucherwünsche auch früher schon ihr Angebot verändert und verbessert. „Jedenfalls kommt Bewegung in die europäische Luftfahrt!" So drückt der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Lufthansa, Heinz Ruhnau, seine Zustimmung zu den neuen EG-Vorschriften aus, weil er darin neue Chancen für sein Unternehmen sieht, dem weniger Bürokratie und Rechtssicherheit mit Blick auf die Vollendung des Binnenmarktes 1992 nur gut tun können[13]. Das gibt dem Verbraucher berechtigte Hoffnung.

Wieso mußten aber dreißig Jahre Europäische Integration verstreichen, ehe ein deutlicher Anfang in der gemeinsamen Luftverkehrspolitik gemacht werden konnte? Die Gründe dafür[14] liegen vor allem in der Struktur der rechtlichen Organisation der internationalen Zivilluftfahrt, die die Gemeinschaft vorgefunden hat und die vom Prinzip der nationalen Lufthoheit ausgeht. Kein nichtansässiges Unternehmen kann ohne Genehmigung einfliegen und Passagiere und Fracht absetzen oder aufnehmen. Daraus hat jeder Staat eine Regelung der Präferenz der nationalen Liniengesellschaft entwickelt, die meist auch in seinem Eigentum steht. Diese Präferenzregelung steht im Widerspruch zu dem Grundprinzip des EWG-Vertrages der Nichtdiskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder des Betriebssitzes. So haben die Staaten in den ersten 15 Jahren vor allem ihr Interesse darauf gerichtet, die Luftfahrt aus dem Integrationsprozeß herauszuhalten. Erst nach der ersten Erweiterung und nach dem Gerichtshofsurteil von 1974[15] konnte allmählich eine positive Haltung entwickelt werden[16].

Nachdem nun die ersten Schritte getan sind, kommen neue Probleme und Fragestellungen auf die Gemeinschaft zu. Im Zusammenhang mit einer Lockerung der Marktordnung taucht sofort die Notwendigkeit auf, die Sicherheit der Luftfahrt unter allen Umständen zu gewährleisten. Hierzu hat die Kommission im November 1987 ein Symposium[17] veranstaltet, das zu Gemeinschaftsmaßnahmen in diesem Bereich führen soll. Weiterhin wird die Gemeinschaft nunmehr verstärkt die gemeinsamen Luftverkehrsinteressen der Mitgliedstaaten gegenüber internationalen Organisationen wie ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) und ECAC (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz), aber auch gegenüber Drittstaaten vertreten müssen. Kabotagerechte in den USA und Überflugrechte über Sibirien sind dafür ein Beispiel[18]. Darüber hinaus wird bei dem starken Wachstum des Luftverkehrs in Europa die Überlastung der vorhandenen Flughafen- und Flugsicherungskapazitäten mit Wartezeiten und Verspätungen mehr und mehr auch ein grenzüberschreitendes europäisches Problem[19], wobei die Bundesrepublik wegen ihrer zentralen Lage besonders betroffen ist. Der naheliegende Ansatz, im Zeitalter der schnellen Düsenflugzeuge, die nationale Lufträume in kurzen Zeiten durchfliegen, eine gemeinsame Flugsicherung aufzubauen, ist über lockere Formen der Kooperation in der Sonderorganisation Eurocontrol,

die nicht zur EG gehört, nicht hinausgekommen. Die gemeinsame Planung und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen, die die Gemeinschaft entwickelt, erstreckt sich bisher nicht auf die Flughäfen. Hier sind also neue Felder, wo die Gemeinschaft nützliche Beiträge zu Problemlösungen leisten könnte und sollte[20].

Die Vollendung des Binnenmarktes im Güterkraftverkehr

Das Thema der Liberalisierung des Marktzugangs im Straßengüterverkehr und die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, die damit verknüpft ist, stand auch in diesem Berichtsjahr auf der Tagesordnung[21]. Die Bemühungen, die Ratsresolutionen vom November 1985 und Juni 1986[22] zum Abbau der Kontingente und zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen in verbindliche Rechtsakte umzusetzen, wurden bis ins Frühjahr 1988 hinein intensiv fortgesetzt. Im Juni 1987 hat der Rat erneut eine Resolution angenommen und das Gemeinschaftskontingent um 40% für das laufende Jahr erhöht[23]. Im Dezember wäre es im Rat auf der Basis eines Vorschlags der dänischen Präsidentschaft zum Marktzugang fast zu einer Mehrheitsentscheidung 11:1 gegen die deutsche Delegation gekommen. Diese berief sich auf das Einstimmigkeitserfordernis des Art. 75 Abs. 3 und machte geltend, daß der automatische Abbau aller mengenmäßigen Beschränkungen bis zum 1. 1. 1993 nicht tragbar sei, wenn nicht gleichzeitig Fortschritte vor allem in der Steuerharmonisierung sichergestellt seien[24]. Die Ratstagung im März 1988 unter deutscher Präsidentschaft zeigte ein abgewandeltes Bild, ergab aber noch immer keine endgültige Entscheidung[25].

Gerade in der Bundesrepublik wird die Liberalisierung des Güterkraftverkehrs nach wie vor intensiv und kontrovers diskutiert. Während die verladende Wirtschaft den unbeschränkten Marktzugang fordert[26], halten die Bundesverbände des Deutschen Güterkraftverkehrs nachdrücklich an der traditionellen „kontrollierten Wettbewerbsordnung" fest[27]. In der Öffentlichkeit werden Befürchtungen laut, die Straßen würden überbelastet und der Verkehr weniger sicher[28].

Die Lösung wird in einer kohärenten Gesamtgestaltung des Verkehrssektors liegen, die vor allem auch die Eisenbahnen und Aspekte der Verkehrssicherheit und der Abgeltung der Wegekosten durch ihre Benutzer mit einbezieht. Einen entsprechenden Lösungsbeitrag hat die Kommission mit ihrem Vorschlag zur Harmonisierung der fiskalischen Belastungen und zur Anlastung der Wegekosten vom 6. Januar 1988[29] geleistet. Nach diesem Vorschlag sollen die drei verkehrsspezifischen Abgaben – Straßenbenutzungsgebühren, Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer – in jedem Mitgliedstaat so gestaltet werden, daß ihre Summe für die jeweilige Fahrzeugkategorie den durch sie verursachten Straßenkosten entspricht. Wegen der starken Zunahme des internationalen Verkehrs im gemeinsamen Markt und der unterschiedlichen Belastung der nationalen Straßennetze soll ab 1. 1. 1993 auch die Kfz-Steuer wie die beiden übrigen Abgaben nach dem Territorialitätsprinzip erhoben werden (jeder zahlt dort, wo er fährt). Nur so können die beiden verkehrspolitischen Ziele der Harmonisierung der

Wettbewerbsbedingungen und der optimalen Verteilung der wirtschaftlichen Ressourcen – hier durch Abgeltung der Wegekosten – verwirklicht werden. Probleme der Vermeidung von Grenzkontrollen müssen technisch gelöst werden.

Die Annahme dieses neuen Kommissionsvorschlages würde einen wichtigen Beitrag dazu leisten, daß auch in einem liberalisierten Verkehrsmarkt der Güterkraftverkehr sich nicht auf Kosten anderer ausweitet. Die Bundesregierung sollte ihr Gewicht für diese Gemeinschaftslösung in die Waagschale werfen und nicht vorschnell zu einseitigen nationalen Maßnahmen greifen[30].

Verhandlungen mit den Transitländern im Alpenraum

Es ist sehr zu begrüßen, daß der Rat durch Entscheidung vom 7. Dezember 1987[31] der Kommission endlich ein neues Mandat für Verhandlungen mit Österreich, der Schweiz und Jugoslawien über Verkehrsfragen erteilt hat. Die Verhandlungen sollen mit dem Ziel geführt werden, den Durchgangsverkehr durch diese Länder bei Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten, also insbesondere im Verkehr nach Griechenland und Italien, zu erleichtern. Der gemeinsame Binnenmarkt würde im Transportsektor ein Torso bleiben, wenn es nicht gelingt, mit den Transitländern zu großzügigen Lösungen zu kommen, die einen freien Verkehrsfluß sicherstellen[32]. Die Problematik der Verhandlungen liegt darin, daß die Alpen nur auf wenigen Routen durchfahren werden können. Das wachsende Verkehrsaufkommen, insbesondere im Straßenverkehr, führt zu Stauungen und Beeinträchtigungen der Umwelt. Die Kommission wird dem Rat noch im Jahr 1988 einen ersten Bericht über die Verhandlungen vorlegen.

Ausblick

In der Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft wird darauf zu achten sein, daß künftig neben dem See-, Luft- und Straßenverkehr auch der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt wieder mehr Aufmerksamkeit gewidmet wird. Das Verkehrssystem kann nur optimal funktionieren, wenn alle Verkehrsmittel zu Land, zu Wasser und in der Luft ihm richtig eingegliedert sind und ihre komparativen Vorteile zur Geltung bringen können.

Anmerkungen

1 Kommisson der EG, 21. Gesamtbericht über die Tätigkeit der EG, 1987, S. 273: Verkehrspolitik.

2 ABl. der EG, L 374 v. 31. 12. 1987: Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates vom 14. 12. 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen; Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 des Rates vom 14. 12. 1987 zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr; Richtlinie des Rates vom 14. 12. 1987 über Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten; Entscheidung des Rates vom 14. 12. 1987 über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten und über den Zugang von Luftfahrtunternehmen zu Strecken des Fluglinienverkehrs zwischen Mitgliedstaaten.

3 Bulletin der EG, 6/1987, S. 85: Verkehrspolitik.

4 Kommission der EG, 21. Gesamtbericht, gemeinsame Luftverkehrspolitik, S. 275.
5 Kommission der EG, 21. Gesamtbericht, Internationale Zusammenarbeit, S. 281.
6 Vgl. Erdmenger, Jürgen: Verkehrspolitik, in: Jahrbuch der Europäischen Integration 1986/87, S. 200.
7 Ebd.
8 Vgl. Anm. 2.
9 Vgl. Erdmenger, Jürgen: Verkehrspolitik, in: Jahrbuch der Europäischen Integration 1984, S. 191.
10 Vgl. Erdmenger, Jürgen: Verkehrspolitik, in: Jahrbuch der Europäischen Integration, 1983, S. 187.
11 EuGH-Urteil vom 4. 4. 1974, Rechtssache 167/73, Sammlung der Rechtsprechung des Gerichtshofes der EG, S. 359; EuGH-Urteil vom 30. 4. 1986, Rechtssache 209-213/84; Legislative Entschließung mit Stellungnahme des Europäischen Parlaments zu einem Paket von Maßnahmen auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt vom 19. 11. 1987, ABl. der EG, C 345 v. 21. 12. 1987, S. 165.
12 Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Zivilluftfahrt-Memorandum Nr. 2: Fortschritte auf dem Weg zu einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik" vom 26. 9. 1985, ABl. der EG, C 303 v. 25. 11. 1985, S. 31.
13 Vgl. Ruhnau, Heinz: Wer den Himmel öffnet, muß auf der Erde bauen, in: Handelsblatt v. 31. 12. 1987, S. 49.
14 Vgl. die Übersicht bei Erdmenger, Jürgen: in: Groeben, Boeckh, Thiesing, Ehlermann: Kommentar zum EG-Vertrag 3. Auflage, Baden-Baden 1985, Rn 48–63 zu Art. 84, S. 842–846.
15 Vgl. Anm. 11.
16 Vgl. Erdmenger, Jürgen: EG-unterwegs – Wege zur Gemeinsamen Verkehrspolitik (Schriftenreihe Europäische Wirtschaft). Baden-Baden 1981, S. 119 ff.
17 Symposium über die Sicherheit im Luftverkehr, Brüssel, 26. und 27. 11. 1987. Vgl. Bulletin der EG, 11/1987, S. 70.
18 Vgl. Ruhnau, Heinz a.a.O. (Anm. 13).
19 Vgl. Flugverkehr: Es brennt lichterloh, in: Der Spiegel v. 4. 4. 1988, S. 26.
20 Vgl. Ruhnau, Heinz a.a.O. (Anm. 13). Klinkenborg, Jan: Bericht im Namen des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments über ein Paket von Maßnahmen auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt, Dok. A2-193/87 v. 5. 11. 1987 des Europäischen Parlaments; Legislative Entschließung mit Stellungnahme des Europäischen Parlaments, a.a.O., (Anm. 11); Anastassopoulos, Georgios: Bericht im Namen des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments über Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Luftverkehrssicherheit, Dok. A2-135/87; Entschließung des Europäischen Parlaments v. 15. 9. 1987 zu Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Luftverkehrssicherheit, ABl. der EG C 281 v. 19. 10. 1987, S. 51.
21 Vgl. zu den Bemühungen in diesem Bereich Erdmenger, Jürgen: Verkehrspolitik, in: Jahrbuch der Europäischen Integration 1985, S. 199, 1986/87, S. 200.
22 Vgl. Anm. 21 für weitere Nachweise zu den Resolutionen.
23 Bulletin der EG, 6/1987, S. 85.
24 Pressemitteilungen des Rates der EG vom 7. und 16. 12. 1987; Schmitt, Veit: Die Voraussetzungen für ein Vetorecht nach Artikel 75, Abs. III EWGV, in: Internationale Transport-Zeitschrift Nr. 12 v. 25. 3. 1988, S. 1107 ff.
25 Pressemitteilung des Rates der EG vom 14. 3. 1988.
26 Vgl. DIHT Bonn, Meinung 1987, S. 45–46; Handelskammer Hamburg, Bericht 1987, S. 86; Rede des Staatssekretärs beim Bundesminister für Wirtschaft, Dr. Otto Schlecht, vor dem Bundesverband Werkverkehr und Verlader e. V. (BMV) am 30. 9. 1987 in München „Stand und Perspektiven einer europäischen Verkehrspolitik", Briefe zur Verkehrspolitik, Nr. 29/30 v. 7. 10. 1987.
27 Vgl. BDG-Unternehmerbrief, Sonderausgabe v. 11. 11. 1987 zur Großveranstaltung des Deutschen Güterkraftverkehrs am 1. 12. 1987.
28 Vgl. Eurobrummis Paradies, in: Süddeutsche Zeitung v. 17. 3. 1988.
29 Vgl. Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge, Dok. der Kommission der EG Nr. KOM (87) 716 endg. v. 8. 1. 1988; ABl. der EG, C 79 v. 26. 3. 1988, S. 8.
30 Vgl. Lkw-Steuern in der Gemeinschaft: Über eine Harmonisierung soll 1989 entschieden

werden, in: Deutsche Verkehrs-Zeitung v. 5. 4. 1988, S. 1; Erklärung des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Schulte v. 22. 1. 1988, Der Bundesminister für Verkehr: Verkehrs-Nachrichten, März/April 1988, S. 21.

31 Pressemitteilung des Rates der EG a.a.O. (Anm. 24).

32 Vgl. Erdmenger, Jürgen: Die Schweiz ist keine Insel, in: Finanz- und Wirtschaft v. 23. 3. 1988, S. 14.

Weiterführende Literatur

Europäisches Parlament: Das Europäische Parlament und die Tätigkeit der Europäischen Gemeinschaft – Kurzdarstellungen – Generaldirektion Wissenschaft PE 100.200/De III/R – Verkehrspolitik, Luxemburg 1987.

Wirtschafts- und Sozialausschuß der EG: Gemeinsame Luftverkehrspolitik, Brüssel 1985.

Brandt, Eberhard: Die Europäische Verkehrspolitik auf dem Wege zum Binnenmarkt, in: Schweizer Journal 1988, April-Heft, S. 33–36.

Erdmenger, Jürgen: Der Gemeinsame Verkehrsmarkt nimmt Gestalt an, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1 (1987), S. 5.

Ders.: Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der EG-Verkehrspolitik, Vortrag vom 14. 1. 1988, in: Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) v. 26. 1. 1988, S. 3.

Clinton Davis, Stanley: The future of Community's fleet, in: Europäisches Transportrecht 1987, S. 203 ff.

Frohnmeyer, Albrecht: Kommentar zum Titel IV – Der Verkehr – des EG-Vertrages, in: Grabitz: Kommentar zum EWG-Vertrag. München/Berlin 1987.

Rycken, Willem: European Antitrust Aspects of Maritime and Air Transportation, in: Europäisches Transportrecht 1987, S. 488 ff.

Sørensen, Frederik: Le transport aérien: son futur avec l'établissement du marché intérieur de la CEE, in: Institut Aérien, les liaisons longs et moyens – courriers au départ des métropoles régionales européennes. Paris o. J.

Studiencentrum voor de Expansie van Antwerpen v. z. w.: La politique commune des transports de la CEE; Bilan 1985–1987. Antwerpen 1987.

Tegelberg-Abersson, Emily: Freedom in European Air Transport: The best of both worlds?, in: Air law 1987, S. 282 ff.