Verkehrspolitik*

JÜRGEN ERDMENGER

Schlaglichter

Die EG-Verkehrspolitik ist im Jahre 1982 stärker als zuvor zum Gegenstand allgemeinen Interesses geworden. Das Europäische Parlament hat mit seiner Untätigkeitsklage[1] gegen den Ministerrat die Aufmerksamkeit auch der Nichtfachleute auf einen Sektor gelenkt, dessen Bedeutung für die europäische Integration und speziell für die Verwirklichung des Binnenmarktes leicht übersehen wird. Daneben hat der Ministerrat mit der Verabschiedung von immerhin vierzehn weiteren Verordnungen, Richtlinien und Entscheidungen[2] seine Politik der kleinen Schritte fortgesetzt. Unter diesen Rechtsakten stellt die Verordnung über die finanzielle Unterstützung von drei Verkehrsinfrastrukturvorhaben mit 10 Mill. ECU aus dem Gemeinschaftshaushalt[3] einen bedeutenden, wenn auch zunächst noch mehr symbolischen Eintritt in einen neuen Abschnitt der gemeinsamen Verkehrspolitik dar. Hervorzuheben sind auch die verschiedenen Aktivitäten in den Außenbeziehungen der Gemeinschaft im Bereich der Verkehrspolitik, so die Verhandlungen mit Österreich[4] und der Abschluß eines multilateralen europäischen Abkommens über den Reiseverkehr mit Omnibussen[5].

Gleichwohl kann nicht übersehen werden, daß sich die Mitgliedstaaten nach wie vor schwer tun, wirklich durchgreifende Veränderungen der bestehenden nationalen Verkehrsordnungen auf der Gemeinschaftsebene einzuführen. So wurde über zahlreiche Kommissionsvorschläge, die z.T. schon seit mehreren Jahren vorliegen, erneut nicht entschieden. Das gilt vor allem für die Strukturen der Steuer auf Nutzfahrzeuge[6], die Maße und Gewichte dieser Fahrzeuge[7], für die Erleichterung des interregionalen Luftverkehrs in der Gemeinschaft[8] sowie für die Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Seeschiffahrt und Luftfahrt[9].

Die Untätigkeitsklage des Parlaments gegen den Rat

Nach Art. 175 EWG-Vertrag können „die anderen Organe" den Rat oder die Kommission auf Feststellung eines Vertragsverstoßes verklagen, wenn eines dieser Organe es unter Verletzung des Vertrages unterläßt, einen Beschluß zu

* Dieser Artikel bringt ausschließlich die persönliche Meinung des Autors zum Ausdruck

fassen. Das Europäische Parlament hat am 22. Januar 1983 eine entsprechende Klage für den Bereich der Verkehrspolitik bei dem Gerichtshof in Luxemburg gegen den Rat erhoben[10]. Der Feststellungsantrag des Parlaments hat einen doppelten Inhalt: Der Rat habe seine Vertragspflichten zum einen dadurch verletzt, daß er es unterließ, eine gemeinsame Verkehrspolitik einzuführen und insbesondere den Rahmen dafür verbindlich festzulegen; zum anderen habe der Rat es pflichtwidrig unterlassen, über sechzehn im einzelnen bezeichnete Kommissionsvorschläge aus dem Bereich des Binnenverkehrs und der Luftfahrt zu entscheiden.

Die Gründe, die das Europäische Parlament zu diesem durchaus spektakulären Schritt der Klage bewogen haben – es handelt sich um den ersten Fall dieser Art in der Geschichte der EG – sind nicht nur verkehrspolitischer, sondern auch allgemein politisch-institutioneller Natur. Die Einzelheiten lassen sich aus zwei Parlamentsentschließungen vom März und vom September 1982 entnehmen. Die erste dieser Entscheidungen[11] befaßt sich mit dem Stand der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und den notwendigen weiteren Arbeiten, wie sie der Abgeordnete Carossino in seinem Bericht dargestellt hat. In diesem Bericht wird die mangelhafte Ausprägung der gemeinsamen Verkehrspolitik und die fehlende Kohärenz der schon erlassenen Maßnahmen beklagt. Der Rat wird aufgefordert, ein Grundsatzprogramm zu beschließen. Die zweite Entschließung[12] beauftragt den Parlamentspräsidenten, die Untätigkeitsklage einzureichen, und enthält als Anlage das Aufforderungsschreiben, das gemäß Art. 175 Abs. 2 EWG-Vertrag vor Klageerhebung an das säumige Organ zu richten ist. In diesem Aufforderungsschreiben werden bereits im einzelnen die Gründe dargelegt, aus denen sich nach Auffassung des Parlaments die Vertragsverletzung ergibt: Die unvollständige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik beeinträchtige den freien Warenverkehr; im Verkehrssektor selbst sei das Prinzip des freien Dienstleistungsverkehrs nicht verwirklicht; der Rat sei nach Art. 3e, 61, 74, 75 und 84 verpflichtet, für die Einführung der gemeinsamen Verkehrspolitik Sorge zu tragen; die Grundsatzbeschlüsse und wesentliche Teilmaßnahmen hätten bereits während der Übergangszeit (bis zum 1.1.1970) erlassen werden müssen, heute – 13 Jahre danach – stehe dem Rat im Hinblick auf den Zeitpunkt der noch ausstehenden Entscheidungen kein Ermessensspielraum mehr zu. Gerügt wird ferner, daß der Rat grundsätzlich einstimmige Beschlüsse anstrebe, obwohl dies nach Art. 75 Abs. 1 und 3 nicht die Regel, sondern die Ausnahme sein sollte.

Im politisch-institutionellen Bereich ist die Klage Ausdruck des Kräftemessens zwischen Parlament und Rat, von dem auch die Kommission nicht verschont bleibt. Ein Parlament, das seine nur rudimentären legislativen Befugnisse auszudehnen trachtet, und dessen Stellungnahmen den Rat bisher nur am Rande beschäftigt haben, wird diese in Art. 175 EWG-Vertrag gebotene Möglichkeit der Klage nicht ungenutzt lassen. Gerade der Verkehrsausschuß mit seinem aktiven Vorsitzenden ist bekannt für seinen Einfallsreichtum, wenn es

sich darum handelt, den Rat immer wieder zur Verantwortung zu ziehen, sei es durch unmittelbaren Dialog mit dem Vorsitzenden der Verkehrsminister, sei es mittelbar über Kontakte mit den nationalen Parlamenten und deren Verkehrsausschüssen. Schon alleine die Klageerhebung mit ihrem Vorverfahren hat den Rat gezwungen, selbst eine Bilanz seiner bisherigen Aktivitäten im Verkehrsbereich zu erstellen und der Kritik des Parlaments auszusetzen. Der Umweg über den Gerichtshof kann also zu einer Veränderung des bisherigen Kräfteverhältnisses zwischen den Institutionen beitragen.

Das Parlament hat die Kommission aufgefordert, der Klage beizutreten. Die Kommission hat zwar zunächst gezögert, dieser Aufforderung nachzukommen; denn gerade im Bereich der Verkehrspolitik war sie es bisher eher gewohnt, durch Kompromisse mit dem Rat wenigstens Teilergebnisse zu erzielen. Aber dennoch hat die Kommission sich dazu entschlossen, auf der Seite des Parlaments dem Prozeß beizutreten[13]; sie ist der natürliche Verbündete des Parlaments, da es darum geht, die Entwicklung einer gemeinsamen Politik voranzutreiben, die sie selbst zwar konzipiert, die der Rat aber nur zögernd und unvollständig in Angriff genommen hat. Wenn ca. vierzig unerledigte Kommissionsvorschläge – zum Teil schon seit Jahren – auf dem Tisch des Rates liegen[14], ist auch für sie die Untätigkeitsklage ein angemessenes Mittel, die Entscheidungsfreudigkeit des Rates zu erhöhen.

Integrationspolitisch bedeutsam ist auch der Versuch des Parlaments, den mit dem Vertrag nicht im Einklang stehenden ‚Luxemburger Kompromiß' über die Einstimmigkeit von Ratsbeschlüssen vor den Gerichtshof zu bringen.

Das Kräftemessen vor dem Europäischen Gerichtshof wird sich zunächst in einem Verfahren über die Frage der Zulässigkeit der Klage und insbesondere das Problem der Aktivlegitimation des Parlaments bei der Untätigkeitsklage abspielen. Denn es ist umstritten, ob das Parlament als „anderes Organ" im Sinne von Art. 175 EWG-Vertrag anzusehen ist[15].

Ist die Klage, wenn sie zulässig ist, auch begründet? Das bedarf einer eingehenden Analyse der Art. 3e, 61 und 74 bis 84 des EWG-Vertrages, der bisher vom Rat bereits erlassenen rund 70 verbindlichen Rechtsnormen sowie der sechzehn noch unerledigten Kommissionsvorschläge, die das Parlament zum Gegenstand seiner Untätigkeitsklage gemacht hat[16]. Der Gerichtshof wird hier eine umfangreiche Arbeit zu leisten haben. Einige Gesichtspunkte mögen wie folgt dazu gegeben werden:

- Die Einführung einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiete des Verkehrs ist nach den genannten Bestimmungen des EWG-Vertrages eindeutig eine Aufgabe, die den Organen der Gemeinschaft und damit auch dem Rat zugewiesen ist.
- In den 25 Jahren des Bestehens der Gemeinschaft ist diese Aufgabe nur zum Teil erfüllt worden. Die vom Rat erlassenen Vorschriften regeln nur Teilbereiche. Insbesondere ist eine gemeinsame Wettbewerbs- und Marktordnung für die drei Binnenverkehrsträger, die etwa den Marktordnungen der Ge-

meinsamen Agrarpolitik vergleichbar wäre, nur unvollkommen geschaffen worden. Nur in Ansätzen gibt es Preis- und Kapazitätsregelungen für Schiene und Straße. Die Binnenschiffahrt wird bisher vom Gemeinschaftsrecht kaum erfaßt. Die Koordinierung des Verkehrswegebaus steckt noch immer in den Anfängen, zum Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft hat sich der Rat so gut wie nicht geäußert, auch die gemeinsame Seeschiffahrtspolitik ist in den Ratsbeschlüssen nur für Teilbereiche in den Anfängen erkennbar.

- Nach Art. 75 Abs. 2 EWG-Vertrag sind bestimmte Materien, die in Abs. 1 Buchst. a (internationaler Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten) und Buchst. b (Zulassung von Gebietsfremden zum nationalen Verkehr) geregelt sind, im Laufe der Übergangszeit im Sinne von Art. 8 EWG-Vertrag zu erlassen. Das ist im Hinblick auf Buchst. a nur unvollkommen, auf Buchst. b überhaupt nicht geschehen.
- Nach Art. 84 Abs. 2 „kann" der Rat die Tätigkeit der Gemeinschaft im Bereich von Seeschiffahrt und Luftfahrt in einer Art Rahmenentscheidung näher bestimmen; der Gerichtshof hat diese Befugnis in der Rechtssache 167/73[17] angesprochen. Der Rat hat aber eine solche Rahmenentscheidung bisher nicht erlassen.
- Für den Gerichtshof wird die Frage bedeutsam sein, inwieweit dem Rat für die Erfüllung seiner Aufgaben im Verkehrsbereich ein Ermessensspielraum zusteht, und zwar sowohl für den Zeitpunkt wie für den Inhalt der erforderlichen Maßnahmen. Für den Zeitpunkt dürfte dieser Spielraum im Laufe der Jahre immer enger geworden sein. So erscheint es durchaus denkbar, daß das Ermessen, das in dem „kann" des Art. 84 Abs. 2 zum Ausdruck gebracht ist, nach Ablauf von 25 Jahren auf Null reduziert ist[18], so daß heute eine Verpflichtung des Rates zum Handeln angenommen werden kann.
- Sollte der Gerichtshof der Klage stattgeben und die Vertragsverletzung feststellen, so ist damit die gemeinsame Verkehrspolitik noch nicht verwirklicht. Das Gericht kann die Ratsentscheidungen nicht ersetzen. Der Rat selbst muß dann gemäß Art. 176 des Vertrages – unter dem durch ein solches Gerichtsurteil verstärkten politischen Druck – das Erforderliche tun.
- Zu wünschen wäre aber, daß der Gerichtshof ähnlich wie in seiner Fischereirechtsprechung[19] den Mitgliedstaaten für die Zeit bis zum Erlaß der gemeinsamen Rechtsvorschriften gewisse Beschränkungen in der Möglichkeit zum nationalen Handeln auferlegt, etwa durch das Erfordernis, die Kommission zu konsultieren oder gar ihre Zustimmung einzuholen.
- An der Schwerfälligkeit des gemeinschaftlichen Entscheidungsprozesses, einem der wesentlichen Gründe für die schleppende Entwicklung einer gemeinsamen Politik, wird der Gerichtshof allerdings grundsätzlich nichts ändern können. Gleichwohl wird ein solches Urteil, wie bereits erwähnt, mehr noch als jetzt die Klage, politisch nicht ohne Wirkung bleiben.

Zur Illustration des zuletzt genannten Gesichtspunktes sei darauf verwiesen, daß allein die Klageerhebung durch das Parlament zu einer gesteigerten Aktivi-

tät von Rat und Kommission im Verkehrsbereich geführt hat[20]. So berief der Ratsvorsitzende (Verkehr) für den 23. Februar 1983 eine Sonderratstagung ein, zu der die Kommission ein neues Grundsatzpapier mit Arbeitsprogramm[21] vorlegte. Der Kommissionspräsident hob ebenfalls in seiner Programmrede vor dem Parlament im Februar 1983[22] die Bedeutung des Verkehrssektors hervor. Schließlich setzte sich der Europäische Rat am 21. und 22. Mai 1983 erstmalig in seiner Geschichte für die baldige Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik ein[23].

Parallel zu der Vorbereitung der Klage durch das Parlament hat der Wirtschafts- und Sozialausschuß am 28. Oktober 1982 auf eigene Initiative eine Stellungnahme zur EG-Verkehrspolitik in den achtziger Jahren verabschiedet[24]. Darin spricht er sich für einen vorwiegend pragmatischen Ansatz für die Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik aus, der sich auf gemeinschaftlich bedeutsame Probleme konzentrieren und bei begrenztem Wettbewerb den spezifischen Aspekten jedes einzelnen Verkehrsträgers Rechnung tragen sollte.

Gemeinschaftsmittel für die Verkehrsinfrastruktur

Im Jahre 1982 hat der Rat erstmalig Haushaltsmittel der EG zur Förderung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben einzelner Mitgliedstaaten, die im gemeinschaftlichen Interesse liegen, ausgegeben[25]. Es handelt sich bei der entsprechenden Verordnung zunächst nur um eine begrenzte ad hoc-Aktion, die die Kommission vorschlug, nachdem das Parlament gegen den Willen des Rates 10 Mill. ECU an nichtobligatorischen Ausgaben in den Haushalt 1982 eingestellt hatte[26]. Drei Vorhaben werden gefördert: ein Verschiebebahnhof in Domodossola in Italien, ein Straßenabschnitt bei Volos in Griechenland sowie technische Vorarbeiten für einen Tunnel unter dem Ärmelkanal.

Der ursprüngliche Vorschlag der Kommission von 1976[27] für ein allgemein geltendes Gemeinschaftsverfahren für die finanzielle Unterstützung des Neu- und Ausbaus von Verkehrswegen liegt dem Rat weiterhin zur Entscheidung vor. Weil der Rat diesen Vorschlag bisher zu zögernd beraten hat, hat das Parlament ihn in die Untätigkeitsklage mit aufgenommen. Außerdem hat es auch in den Haushalt 1983 15 Mill. ECU eingesetzt[28], um so erneut den Rat zu einer Entscheidung zu zwingen.

Zwar geht es hier vorerst nur um geringe Größenordnungen; aber dennoch ist es entscheidend für die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik, daß jetzt dem Ausbau des Verkehrswegenetzes eine europäische Dimension gegeben wird. Diese bescheidenen Anfänge leiten einen Prozeß ein, der wohl zu einer Ausweitung des hierfür verfügbaren Finanzvolumens führen wird. Die Kommission hat ihre Vorstellungen dazu im Dezember 1982 in einem Versuchsprogramm für die nächsten fünf Jahre (1983–1987) dem Rat auf dessen Ersuchen vom Juni 1982 vorgelegt[29]. Es geht vor allem darum, die großen Verkehrskorridore, die für die großräumige Verbindung der einzelnen Teilräu-

me der Gemeinschaft wichtig sind, angemessen weiterzuentwickeln. Das gilt insbesondere für die Nord-Süd-Richtung und die Anbindung der peripheren Mitgliedstaaten an die Zentralregion der Gemeinschaft. Dafür sind die drei Projekte des Jahres 1982 bezeichnend.

Vervollständigung des gemeinschaftlichen Verkehrssystems

Besonders drei Ratsbeschlüsse des Jahres 1982 zeigen, daß zwar der ‚große Wurf' nicht gelungen ist, daß aber dennoch durch zähe Kleinarbeit einiges in Richtung auf die Integration des Verkehrssektors bewegt wird. Es handelt sich um

- zwei Beschlüsse zur Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße[30],
- eine Entscheidung über die Preisbildung im internationalen Eisenbahngüterverkehr[31],
- eine Richtlinie zur Festlegung gemeinsamer technischer Vorschriften für Binnenschiffe[32].

Diese drei Maßnahmen erleichtern jede auf ihrem Gebiet die großräumige Verkehrsabwicklung im europäischen Güterverkehr und erhöhen damit die Effizienz des gemeinschaftlichen Verkehrssystems: Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße trägt zur Straßenentlastung und zur Energieeinsparung bei, indem er die Eisenbahn im Langstreckenverkehr besser zu Geltung bringt. Der Beschluß über die Eisenbahntarife erleichtert die kommerzielle Zusammenarbeit der zehn Eisenbahnverwaltungen der Gemeinschaft und führt zur Verbesserung ihres Angebots. Einheitliche technische Normen für die Binnenschiffe tragen zur Vereinfachung der Verkehrsabwicklung auf dem Wasserstraßennetz der Gemeinschaft bei.

Diese Dinge klingen sehr technisch. Sie zeigen aber, in welchem Maße Kleinarbeit geleistet werden muß, um zum Nutzen der Mobilität in Europa Hindernisse zu beseitigen, die sich aus der Verschiedenheit der nationalen Verkehrsordnungen ergeben.

Verkehrspolitische Außenbeziehungen

Die Erleichterung der grenzüberschreitenden Verkehrsabwicklung in Europa kann nicht an den Außengrenzen der Gemeinschaft haltmachen. Insbesondere im Bereich der Seeschiffahrt muß sie sich weitgehend auf die interkontinentalen Schiffahrtsbeziehungen konzentrieren. Die Gemeinschaft muß daher auch im Verkehrsbereich das Verhältnis zu Drittstaaten pflegen. Drei Schwerpunkte gab es hier im Jahre 1982:

- Der Abschluß des sog. ASOR-Übereinkommens zwischen der Gemeinschaft und acht europäischen Drittländern über den grenzüberschreitenden Personengelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen[33]; es trägt erheblich zur Verwaltungsvereinfachung zwischen den beteiligten Staaten bei und erleichtert so insbesondere den Tourismus in Europa.

- Die Eröffnung der Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und Österreich über die wechselseitigen Probleme insbesondere im Eisenbahn- und Straßenverkehr zur Erleichterung des Transits im europäischen Nord-Süd-Verkehr[34]; die Verhandlungen, die im Oktober nach erheblichen Anlaufschwierigkeiten aufgenommen wurden, sind komplex und schwierig, da die österreichische Seite vor allem an einem Finanzbeitrag zur sog. Pyhrn-Autobahn interessiert ist, die Gemeinschaft im Bereich der Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen aber erst in den Anfängen steckt.
- Die Beteiligung der Gemeinschaft an Gesprächen von Europa und Japan mit den USA über Seeschiffahrtsprobleme; die Gespräche sind im Juni auf Wunsch der Amerikaner zustandegekommen, die wegen der möglichen Auswirkungen des Inkrafttretens des UN-Übereinkommens von 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen beunruhigt sind. – Die Gemeinschaft hat 1979 beschlossen, daß ihre Mitgliedstaaten und später sie selbst diesem Übereinkommen beitreten sollen. – Die fortdauernden Gespräche sollen klären, ob der Abschluß einer Vereinbarung über wechselseitige Garantien für freien Zugang der Schiffe jeder Seite zur Ladung jeder anderen Seite möglich und sinnvoll ist.

Stellenwert der Verkehrspolitik

Die geschilderten Ereignisse des Jahres 1982 zeigen, daß sich der Stellenwert der Verkehrspolitik im Gesamtgeschehen der Europäischen Integration erhöht hat. Es bleibt zu hoffen, daß sich dieser Trend zur stärkeren Beachtung der Bedeutung dieses Politikbereiches für die europäische Wirtschaft und Gesellschaft fortsetzt.

Anmerkungen

1 Siehe ABl. der EG, C 49 v. 19.2.1983, Rechtssache 13/83.
2 Die Ergebnisse der beiden Ratstagungen vom 10.6. und 16.12.1982 sind im Bulletin der EG, 6/1982, S. 59 und 12/1982, S. 66 dargestellt; siehe auch Kommission der EG, 16. Gesamtbericht über die Tätigkeit der EG 1982, S. 212ff.
3 Siehe Verordnung über ein begrenztes Vorgehen auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur vom 30.12.1982, in: ABl. der EG, L 376 v. 31.12.1982.
4 Verhandlungsrichtlinien des Rates vom 15.12.1981, siehe dazu die Nachweise bei Jürgen Erdmenger, Verkehrspolitik, in: Werner Weidenfeld u. Wolfgang Wessels (Hrsg.), Jahrbuch der Europäischen Integration 1981, Bonn 1982, S. 247–255.
5 Siehe sog. ASOR-Abkommen über den grenzüberschreitenden Personengelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen, Annahme durch den Rat am 10.6.1982, in: ABl. der EG, L 230 v. 5.8.1982, Durchführungsverordnung vom 16.12.1982, in: ABl. der EG, L 10 v. 13.1.1983.
6 Siehe Kommissionsvorschlag von 1968, in: ABl. der EG, C 95 v. 21.9.1968.
7 Siehe revidierter Vorschlag von 1971, in: ABl. der EG, C 90 v. 11.9.1971.
8 Siehe Vorschlag von 1980, Dok. KOM (80) 624 endg. vom 8.12.1980.
9 Siehe Vorschläge von 1981, in: ABl. der EG, C 282 v. 5.11.1981 (Seeschiffahrt) und C 317 v. 3.12.1982 (Luftfahrt, Neufassung).
10 Siehe Anmerkung 1.
11 Siehe Entschließung zur gemeinsamen Ver-

kehrspolitik vom 9.3.1982, Ausschußbericht Nr. 1 – 996/81 (Carossino), in: ABl. der EG, C 87 v. 5.4.1982.

12 Siehe Entschließung über die Untätigkeitsklage vom 16.9.1982, Ausschußbericht Nr. 1 – 420/82 (Seefeld), in: ABl. der EG, C 267 v. 11.10.1982.

13 Siehe Kommissar Contogeorgis vor dem Europäischen Parlament am 16.9.1982, in: ABl. der EG, C 288 vom 22.9.1982.

14 Siehe Liste C im Anhang zur Mitteilung der Kommission „Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik – Binnenverkehr" vom 9.2.1983, Dok. KOM (83) 58 endg.

15 Hans-Wolfram Daig, Rn. 10–12 zu Art. 175 in Hans von der Groeben, Hans von Boeckh, Jochen Thiesing u. Claus-Dieter Ehlermann (Hrsg.), Kommentar zum EWG-Vertrag, 3. Aufl., Baden-Baden 1983.

16 Übersichten über den gegenwärtigen Stand der gemeinsamen Verkehrspolitik können entnommen werden bei: Jürgen Erdmenger, EG unterwegs – Wege zur Gemeinsamen Verkehrspolitik, Baden-Baden 1981; ders., Vorbemerkungen zu und Kommentierung der Art. 74–84 in Hans von der Groeben, Hans von Boeckh, Jochen Thiesing u. Claus-Dieter Ehlermann (Hrsg.), a.a.O.; ders., Verkehrspolitik, in: Werner Weidenfeld u. Wolfgang Wessels (Hrsg.), Jahrbuch der Europäischen Integration 1980, Bonn 1981, S. 185–193.

17 Siehe EuGH, Kommission/Frankreich, Slg. 1974, S. 359.

18 Jürgen Erdmenger hat diesen Gedanken schon früh geäußert, in: ders., Die Anwendung des EWG-Vertrages auf Seeschiffahrt und Luftfahrt, Hamburg 1962, S. 128ff. Die Besonderheiten von Seeschiffahrt und Luftfahrt machen gewisse Ausprägungen und Ergänzungen der sog. allgemeinen Vertragsvorschriften erforderlich, um diese beiden Verkehrsträger sachgerecht in die Wirtschaftsintegration einzubeziehen; siehe dazu auch Jürgen Erdmenger, Die Bedeutung der Entscheidungsbefugnis des EWG-Ministerrates betreffend Seeschiffahrt und Luftfahrt, in: Europäisches Transportrecht, 1966, S. 339ff.

19 Siehe insbes. EuGH, Kommission/Vereinigtes Königreich, Rechtss. 231/78, Slg. 79, S. 1447.

20 Siehe Mitteilung an die Presse 5159/83 (Presse 29).

21 Siehe „Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik – Binnenverkehr", a.a.O.

22 Siehe Kommission der EG (Hrsg.), Programm der Kommission für 1983–1984, Brüssel/Luxemburg 1983.

23 Siehe Pressemitteilung zur Tagung des Europäischen Rates in Brüssel v. 21.–22.3.1983.

24 Siehe Stellungnahme zu der Verkehrspolitik der EG der achtziger Jahre, in: ABl. der EG, C 326 v. 13.12.1982.

25 Siehe ABl. der EG, L 376 v. 31.12.1982.

26 Siehe ABl. der EG, L 31 v. 8.2.1982.

27 Siehe ABl. der EG, C 207 v. 2.9.1976.

28 Siehe ABl. der EG, L 19 v. 24.1.1983.

29 Siehe Bulletin der EG, 12/1982, S. 67.

30 Siehe ABl. der EG, L 184 v. 29.6.1982.

31 Siehe Bulletin der EG, 6/1982, S. 60, ABl. der EG, 234 v. 9.8.1982.

32 Siehe ABl. der EG, L 301 v. 28.10.1982.

33 Siehe oben Anmerkung 5.

34 Siehe oben Anmerkung 4.

Weiterführende Literatur

Erdmenger, Jürgen, EG unterwegs – Wege zur Gemeinsamen Verkehrspolitik, Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft 1981.

Ders., Abschnitt ‚Verkehr' in: Hans von der Groeben, Hans von Boeckh, Jochen Thiesing u. Claus-Dieter Ehlermann (Hrsg.), Kommentar zum EWG-Vertrag, 3. Aufl., Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft 1983.

Europäische Verkehrspolitik, H. 20 der Schriftenreihe ‚Transnational', Bonn: Europa Union Verlag 1982.

Regionalluftverkehr mit mehr Markt. EG-Konzept zum interregionalen Luftverkehr, hrsg. vom Deutschen Industrie- und Handelstag, Bonn 1982.