

Jürgensen, Harald

Article — Digitized Version

Aufgaben einer rationalen europäischen Verkehrspolitik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Jürgensen, Harald (1967) : Aufgaben einer rationalen europäischen Verkehrspolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 47, Iss. 2, pp. 83-86

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133681>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Aufgaben einer rationalen europäischen Verkehrspolitik^{*)}

Prof. Dr. Harald Jürgensen, Hamburg

Die Aufgaben einer gemeinsamen Verkehrspolitik in der EWG können im wesentlichen nach zwei Gesichtspunkten gruppiert werden. Zu unterscheiden sind:

- Das sachlich zu den handelspolitischen Vertragszielen der Gemeinschaft in enger Beziehung stehende Diskriminierungsverbot einschließlich der Unterbindung administrativ-protektionistischer Praktiken im grenzüberschreitenden Verkehr. Hier liegt ein relativ eng begrenztes Aufgabengebiet, das allerdings gerade wegen seines gezielten Ansatzes hochbedeutsam für das Funktionieren der Zollunion ist. Herausragende Bedeutung hat das Diskriminierungsverbot auf dem gemeinsamen Markt für Kohle und Stahl. Entsprechend exponiert und profiliert ist seine Stellung im EGKS-Vertrag, der ja aufgrund seiner Beschränkung auf den schwerindustriellen Bereich die eigentlichen verkehrspolitischen Zuständigkeiten der einzelnen Partner im Kern unberührt ließ.
- Der verkehrspolitische Zielkatalog, der unmittelbar aus den im Art. 2 EWGV niedergelegten obersten Vertragsnormen abzuleiten ist, da diese nach Art. 74 EWGV auch im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgt werden sollen. Die im verkehrspolitischen Zielbündel der EWG enthaltenen Einzelziele haben dabei gegenüber den obersten Zielnormen instrumentalen Charakter: neben dem „Diskriminierungsverbot“ können die „Verkehrskoordination“ und die „Strukturpolitik“ zunächst pauschal als solche Unterziele bezeichnet werden.

Für diese Aufgabengruppierung spricht neben einer unterschiedlichen Stellung in der Ziel-Mittel-Hierarchie der EWG-Konzeption auch vor allem die Tatsache, daß der vertraglich festgelegte Zeitplan für die Aktionen der Gemeinschaftsorgane vorrangig die vom Verkehr ausgehenden künstlichen Handelsablenkungen beseitigt und die Ziele der Verkehrskoordination und der Strukturpolitik nur behutsam und auf lange Sicht zu verwirklichen trachtet.

BESEITIGUNG VON DISKRIMINIERUNGEN

Die wirtschaftspolitische Bedeutung der tarifischen Diskriminierung von internationalen Gütertransporten wird aus deren zollähnlicher Wirkung klar. So wird

^{*)} Dieser Beitrag ist Teil eines Vortrages, der auf dem VII. EWG-Hochschullehrgang über das Verkehrswesen im September 1966 in Triest gehalten wurde.

der Grenzüberschritt von Gütern dadurch empfindlich behindert, daß die in ihrer Geltung an nationale Räume gebundenen Tarifsysteme inländische Transporte bestimmter Güter gegenüber grenzüberschreitenden Transporten der gleichen Güter durch Abweichungen im Tarifniveau systematisch begünstigen. Eine andere generelle „Bestrafung“ des Grenzüberschritts verursacht bei Eisenbahntransporten der sog. Frachtenbruch an der Grenze. Für Lieferanten und Verbraucher zahlt sich dabei die bei Entfernungstransporten in der Regel eintretende überproportionale Kostendegression nur sehr begrenzt aus. Ein Fortbestand oder gar eine Intensivierung der vor Integrationsbeginn gegebenen Tarifikonkurrenzen hätte die aus einer Aufhebung der handelspolitischen Restriktionen zunächst in der Montanunion und später auch in der EWG für alle Partner zu realisierenden Wohlstandsgewinne erheblich gefährdet, im Falle des gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl sogar völlig in Frage gestellt.

Erzeugung und Verbrauch von Montanprodukten und Verkehrsleistungen sind aus der Sicht einer gesamtwirtschaftlich optimalen Arbeitsteilung und Standortstruktur seit dem Beginn der Industrialisierung stets in einem ungewöhnlich hohen Maße voneinander abhängig gewesen. Gegenwärtig verbraucht der Verkehrssektor mehr als $\frac{1}{4}$ aller in der EGKS erzeugten Montanprodukte, andererseits fallen bei der Eisenbahn über 50 %, bei der Binnenschifffahrt etwa 20 % und beim Straßengüterfernverkehr ca. 10 % der jeweiligen Gesamttransportmengen auf die Beförderung von Montanerzeugnissen. Zudem enthalten die Ortspreise der Montanprodukte durchweg einen deutlich über dem Durchschnitt aller Güter liegenden Transportkostenanteil, der sich je nach Produkt und Entfernung in einer Größenordnung von 20 bis 35 % bewegt.

So kann es nicht überraschen, daß von administrativ bedingten Verzerrungen der internationalen und nationalen Tarifstruktur, die sowohl auf Frachtdiskriminierung bei grenzüberschreitenden Transporten als auch auf Unterstützungstarife im Binnenverkehr zurückgehen, die rationelle Erzeugung und Standortverteilung der westeuropäischen Montanindustrie besonders stark beeinträchtigt wurde. Folgerichtig ist daher auch der Aufhebung dieser Diskriminierungen in der EGKS höchste Bedeutung beigemessen und deren Beseitigung aufgrund der Art. 4 und Art. 30 MUV mit großem Nachdruck betrieben worden. Das im unmittelbaren Zusammenhang hiermit aufgestellte Postulat nach einer

fortlaufenden Veröffentlichung der auf Montanprodukte angewandten Frachttafeln, Frachten und Tarifbestimmungen entspringt dieser Einschätzung der Prioritäten und dem unter den gegebenen Ausgangsbedingungen verständlichen Wunsch nach einer wirksamen Kontrolle des Diskriminierungsverbots.

Auch im Gemeinsamen Markt sind, gem. Art. 79 EWGV, Frachtdiskriminierungen aufgrund des Herkunfts- oder Bestimmungslandes und, gem. Art. 80 EWGV, Unterstützungstarife grundsätzlich untersagt. Soweit zur Gründungszeit vorhanden, waren beide bis zum Ablauf der zweiten Stufe zu beseitigen, damit der Übergang zur Zollunion sich auch tatsächlich und lückenlos vollziehen würde.

Für das Diskriminierungsverbot in der EWG kann hieraus keinesfalls die gleiche Priorität hergeleitet werden, denn die Eisen- und Stahlindustrie ist herkömmlich nahezu der einzige Bereich gewesen, für den Frachtdiskriminierungen und Unterstützungstarife in einem bedeutsamen Umfang bestanden haben und für den sie aufgrund der oben erörterten spezifischen Verflechtung mit dem Verkehrssektor auch künftig zumindest potentiell von Bedeutung sein könnten.

AKTIVIERUNG DER UNTERNEHMERISCHEN KONKURRENZ

In der Ziel-Mittel-Hierarchie der EWG nehmen demnach die Verkehrskoordinierung und die Strukturpolitik als Mittel zur Erreichung der obersten Vertragsziele sachnotwendig einen ungleich höheren Rang ein als das Diskriminierungsverbot. Nach Art. 2 EWGV wollen die Partnerstaaten in der Gemeinschaft eine harmonische Entwicklung des Wirtschaftslebens, die beständige und ausgewogene Wirtschaftsausweitung, eine größere Stabilität des Wirtschaftsablaufs, eine beschleunigte Hebung des Lebensstandards und engere Beziehungen zwischen den Staaten fördern. Die zwei wichtigsten Instrumente sind die Errichtung eines Gemeinsamen Marktes und die fortschreitende Angleichung bzw. Abstimmung der Wirtschaftspolitik zwischen den Partnerstaaten.

Hier stoßen wir auf das Kernproblem einer gemeinsamen Verkehrspolitik in der EWG, nämlich das umstrittene Zuordnungsverhältnis des Verkehrssektors selbst zu dem einen oder anderen Unterziel des Art. 2 EWGV. Sollen die Verkehrsunternehmen, wie die Unternehmen in der übrigen gewerblichen Wirtschaft der EWG, ihre Leistungen eigenverantwortlich und auf rein kommerzieller Basis erbringen, und — sofern diese Frage nicht uneingeschränkt bejaht wird — unter welchen vom Staat verbindlich gesetzten Nebenbedingungen soll dies im einzelnen geschehen? Inwieweit sollen dabei die allgemeinen Wettbewerbsregeln, also die Art. 85 bis 94 EWGV, auf den Verkehr angewandt werden oder auch für diesen keine Gültigkeit besitzen? Welche über die Ordnung des Wettbewerbs hinausgehenden Eingriffsrechte sollen den Partnerstaaten

oder supranationalen Instanzen gegenüber den in privater und in staatlicher Regie geführten Verkehrsunternehmen eingeräumt oder auch verwehrt werden, so etwa bezüglich der Freizügigkeit des Verkehrsangebots oder auch der Niederlassungsfreiheit von Verkehrsunternehmen im EWG-Raum? Inwieweit ist eine Abstimmung nationaler Planungen im Verkehrsinfrastrukturbereich und in welchem Umfang sind supranationale Verkehrsplanungen zur Erreichung der Ziele des EWG-Vertrages erforderlich? Solche weitreichenden Fragen zielen auf den Kern der europäischen Verkehrsintegration, ja der Wirtschaftsintegration schlechthin und umreißen das Ausmaß der Schwierigkeiten, die sich vor den Gemeinschaftsorganen auf-türmen.

Nun hat die EWG-Kommission schon frühzeitig eine vergleichsweise umfassende und in sich ausgewogene Konzeption für die gemeinsame Verkehrspolitik erarbeitet. Sie nutzte das ihr im Titel „Verkehr“ des Römer Vertrages ausdrücklich zugestandene, sehr weitgehende Vorschlagsrecht und verfaßte 1961 eine Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik, der 1962 ein Aktionsprogramm zum gleichen Fragenkreis folgte. Welchen vertragskonformen Einzelzielen hat sich dieses Programm im grundsätzlichen verschrieben?

Zunächst strebt die Kommission an, dem Verkehrssektor mit seiner heute überaus großen Vielfalt verschiedener Leistungszweige im Branchengefüge der Gesamtwirtschaft eine vom Standpunkt unternehmerischer Freiheit und Initiative möglichst „gleichberechtigte“ Stellung zu sichern. Diese Reintegration des Verkehrs in die Gesamtwirtschaft, die sich nach einer historischen Phase ausgeprägter und zunehmend regelloser Staatsinterventionen nun in Westeuropa durchzusetzen beginnt, ist natürlich nicht im individuellen Profitinteresse der Verkehrsunternehmen, sondern ausschließlich im sozialen Gesamtinteresse erwünscht. Denn der auf diese Weise im Verkehrssektor reaktivierte marktwirtschaftliche Wettbewerb wird erfahrungsgemäß die rationelle Erzeugung und den technischen Fortschritt in diesem Bereich weit stärker als irgendein anderes uns bekanntes Koordinationssystem fördern und zudem eine konsequente, wenn auch keinesfalls problemlose Annäherung an das in der westlichen Zivilisation erstrebte Freiheitsideal bedeuten. Bislang befanden und befinden wir uns in der überaus zwiespältigen Situation, daß der Konsumentensouveränität, die den Verkehrsnachfragern allerorts zugestanden wird, auf seiten des Verkehrsangebots ein weitgehend entmündigtes Unternehmertum gegenübersteht — ein Zustand, der auch dadurch nicht unbesehen vorzugswürdig wird, daß die Unternehmer anscheinend in ihrer Mehrzahl, zumindest aber in ihren Verbandsvertretungen, an ihm festzuhalten wünschen.

Unternehmerische Konkurrenz wird eine langfristige Verbilligung und Verbesserung der Transportleistungen und fortgesetzte Anwendung der jeweils rationalsten Transportverfahren erzwingen, sofern die dy-

namischen Funktionsbedingungen für einen wirksamen Wettbewerb durch eine sachgerechte gesamtwirtschaftliche Ordnungs- und Ablaufpolitik erfüllt und durch eine zielbewußte Strategie des Staates im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen ergänzt werden.

Das Transportpreisniveau und namentlich die Tarifrelationen treten über die ordnungspolitisch erzwungene, aber zugleich nach verschiedenen Richtungen vom Staat abgesicherte Marktorientierung des Verkehrsunternehmerverhaltens unmittelbar in Beziehung zum gesamtwirtschaftlichen Preisniveau und den marktbedingten Änderungen der allgemeinen Preis-, Gewinn- und Einkommensstruktur. Über das absatzpolitische Instrumentarium der Verkehrspreise, Fahrpläne, Beförderungsbedingungen und die Reklame muß vom einzelnen Verkehrsunternehmen grundsätzlich unabhängig von Konkurrenten und auf der Grundlage einer funktionierenden firmeneigenen oder firmenfremden Marktorganisation verfügt werden. Erst dadurch werden Verkehrsunternehmen in die Lage versetzt, in finanzieller Eigenverantwortung zu handeln, kommerzielle Chancen wahrzunehmen und echte Geschäftsrisiken zu tragen.

Aber auch gesamtwirtschaftlich erscheint die Wiederherstellung der unternehmerischen Dispositionsfreiheit im Verkehr nach dem heutigen Erkenntnisstand der Sozialwissenschaften zumindest unbedenklich und einer neuerlichen praktischen Erprobung wert zu sein. Man weiß heute, daß eine vorurteilsfreie Einschätzung der Funktionsfähigkeit des Wettbewerbssystems in hochentwickelten Volkswirtschaften sich weder am implizite normativen Denkmodell der vollständigen Konkurrenz ausrichten noch aus der explicite normativen Entscheidungslogik der sog. Wohlfahrtsökonomie hergeleitet werden darf. Dieser Hinweis erscheint notwendig, um dem Eindruck entgegenzuwirken, daß hier nichts anderem als der Anwendung neoklassisch-liberaler Rezepturen das Wort geredet werden soll.

Davon kann keine Rede sein. Und auch die EWG-Kommission ist sich darüber im klaren, daß ein funktionsfähiger Wettbewerb durch einen nicht dogmatisch, sondern pragmatisch abzusteckenden Rahmen staatlicher Interventionen und Institutionen ordnungspolitisch abgesichert werden muß. Ein flexibles, keiner unmittelbaren staatlichen Einflußnahme unterworfenen Verkehrstarifsystem kann nach Auffassung der Kommission gesamtwirtschaftlich befriedigend nur funktionieren, wenn es gelingt, Monopolpraktiken ebenso im Verkehr auszuschalten wie ruinöse Konkurrenz. Weiter sind Fehlleitungen wirtschaftlicher Ressourcen infolge diskriminierender Belastungen und Entlastungen der Verkehrsunternehmen durch öffentliche Abgaben oder Subventionen zu verhindern, soweit sie nicht in begrenztem Ausmaß politisch für unumgänglich gehaltene Abweichungen herbeiführen sollen. Liberalisierung des Verkehrs im Gemeinschaftsraum, Harmonisierung der Startbedingungen und Schaffung einheitlicher Tarifgrundsätze sind hier die wichtigsten Stichworte des

verkehrspolitischen Programms der EWG-Kommission. Zunächst soll geklärt werden, was unter einer Liberalisierung des Verkehrs zu verstehen und in welchem gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang sie gesehen werden muß. Der EWGV enthält drei unterschiedliche Liberalisierungsvorschläge, nämlich erstens die Herstellung der Niederlassungsfreiheit für Verkehrsunternehmen im gesamten EWG-Raum, zweitens die Beseitigung oder doch zumindest Aufstockung und Multilateralisierung der im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr bestehenden bilateralen Kontingente und drittens die Aufhebung der sog. Cabotage, die ausländischen Unternehmen den Zugang zu den nationalen Verkehrsmärkten versperrt, indem Binnentransporte in den einzelnen Partnerstaaten nur jeweils den einheimischen Verkehrsunternehmen vorbehalten bleiben.

Zwei Dinge müssen hier klar erkannt werden. Zum einen bilden die verschiedenen oben erwähnten Liberalisierungsvorschläge ein geschlossenes Paket, über dessen Einzelinhalt bezüglich der Festlegung verbindlicher Regelungen nicht völlig unabhängig verhandelt und entschieden werden kann. Noch wichtiger erscheint zum anderen der Hinweis darauf, daß der tatsächlich zwischen den EWG-Ländern im Verkehr zu realisierende Liberalisierungsgrad sich wahrscheinlich maximal mit dem „liberalisierungsfeindlichsten“ nationalen Verkehrsprogramm eines Partners decken wird. Mit anderen Worten, das Ausmaß der Verkehrsliberalisierung in der EWG hängt zwingend vom Ausmaß der internen Liberalisierungsbereitschaft der einzelnen Partnerstaaten und hier wiederum von der nationalen verkehrspolitischen Einstellung des Partners mit der geringsten Bereitschaft zur Liberalisierung seines Verkehrssystems ab.

Im Verkehrsprogramm der EWG-Kommission müssen die erwähnten Liberalisierungsvorschläge im unmittelbaren Zusammenhang mit der Wettbewerbsproblematik und hier in Verbindung mit der Ausschaltung von Monopolpraktiken gesehen werden. Das wirksamste Mittel zur Herstellung eines schöpferischen Leistungswettbewerbs ist, optimale Betriebs- und Unternehmensgrößen vorausgesetzt, nach aller Erfahrung die Erleichterung des Marktzuganges nicht nur für inländische Produzenten, sondern auch für ausländische Konkurrenten. Konkurrenz soll letztlich den wirtschaftlichen Erfolg des EWG-Vertrages garantieren.

HARMONISIERUNG UND TARIFAUFLOCKERUNG

Wir haben bereits die zentralen Gründe angeführt, die eine behutsame Überführung des europäischen Verkehrs in die Marktwirtschaft wenn nicht gerechtfertigt, so doch zumindest unbedenklich erscheinen lassen, sofern eine Reihe wichtiger Nebenbedingungen erfüllt wird.

Damit kommen wir zum zweiten Stichwort, nämlich der Harmonisierung bzw. Angleichung der Startbedingungen im Wettbewerb. Hier liegt die politische Crux der

Koordinationsproblematik im Verkehr. Der EWG-Vertrag fordert hier im einzelnen die Beseitigung der Unterschiede zwischen privaten und sozialen Kosten im Verkehr, soweit sie namentlich bei den verschiedenen Verkehrsträgern durch eine unterschiedliche Besteuerung und eine abweichende Anlastung der Wegekosten hervorgerufen werden. Große Komplikationen ergeben sich dabei nicht nur aus den unterschiedlichen Verkehrsordnungen der einzelnen Partnerstaaten, die vom Standpunkt einzelner Verkehrsträger international zur Ungleichbehandlung durch staatliche Instanzen führen, sondern auch durch die national durchaus uneinheitliche fiskalische Behandlung der verschiedenen Verkehrsträger in den einzelnen Partnerstaaten. Die Dinge werden aber zusätzlich noch dadurch kompliziert, daß eine Harmonisierung der Verkehrspolitik zwangsläufig auch die Frage der Harmonisierung der allgemeinen Finanz-, der Wirtschafts- und Sozialpolitik aufwirft.

So wenig wie in der Montanunion den Bemühungen der Hohen Behörde um eine isolierte Harmonisierung der Montanarife Erfolg beschieden sein konnte, ebenso wenig wird in der EWG eine isolierte Harmonisierung der Verkehrspolitik zu erreichen sein. In der EWG werden die Widerstände gegen eine Harmonisierung sich möglicherweise als prohibitiv erweisen, sofern diese auf den Verkehrsbereich beschränkt bleibt und nicht den sehr viel weiteren Bereich der allgemeinen Ordnungs-, Ablaufs- und Strukturpolitik einschließt.

So hängt die Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs im Verkehr u. E. in erster Linie vom erfolgreichen Bemühen der Partnerstaaten um eine Koordinierung ihrer Konjunktur-, Wachstums- und Strukturpolitik ab. Demgegenüber ist das statische Kostendenken entspringende Harmonisierungsziel von zweitrangiger Bedeutung und scheint außerdem sachlich uneingeschränkt nur unter stationären Wirtschaftsverhältnissen und damit nicht ohne weiteres auch für die westeuropäische Wirtschaftswirklichkeit erstrebenswert zu sein. Zudem tauchen bei einer Wegekostenrechnung theoretisch unlösbare Zurechnungsprobleme und praktisch kaum zu bewältigende Bewertungsprobleme auf, die der Durchsetzung politischer Billigkeitsvorstellungen breiten Raum geben.

Aus den erwähnten Gründen scheint es nicht zweckmäßig zu sein, die Tarifauflockerung und Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs in der EWG von einer generell erfolgten Harmonisierung im Verkehrsbereich, also etwa von dem Zeitpunkt abhängig zu machen, in welchem speziell für den Verkehr relevante Steuern einander international und sektoral angeglichen sind, letztlich aber auch eine gemeinsame Formel für die Anlastung der Wegekosten gefunden worden ist. Dies könnte nur zu leicht eine Vertagung des gemeinsamen Verkehrsmarktes ad calendae graecas bedeuten. Demgegenüber empfiehlt sich ein Vorgehen, das die beschleunigte und allgemein einzuleitende Liberalisierung des Verkehrs mit einer Harmonisierung nach gezielten Schwerpunkten und einer stufenweisen

Verwirklichung der Koordinierung im Verkehrsinfrastrukturbereich verbindet.

Für die soeben erwähnte Tarifauflockerung hat die EWG-Kommission in ihrem Aktionsprogramm ursprünglich die Einführung eines verbindlichen Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt vorgeschlagen. Da die Annahme dieses Vorschlages im Ministerrat auf den harten Widerstand Hollands stieß, wurde im letzten Jahr ein geänderter Verordnungsentwurf von der Kommission unterbreitet, der die Ergänzung des Systems verbindlicher Margentariife durch ein System von Referenzmargen vorsieht. Referenzmargen sind genehmigungs- und veröffentlichungspflichtige Margentariife, die — und darin liegt natürlich nicht nur scheinbar ein Paradoxon — den Charakter unverbindlicher Richtpreise für die Verkehrsunternehmen haben sollen.

Immerhin wird das Nebeneinander von obligatorischen Margen und Referenzmargen — zumindest auf lange Sicht — den Weg für eine weitgehend freie Preisbildung im Verkehr öffnen. Denn der Unterschied der Referenzmargen zu den obligatorischen Margen besteht ja gerade darin, daß es sich bei den ersteren zwar um eine auf vergleichbarer Basis konzipierte, aber letztlich doch jederzeit zu umgehende Tarifspanne handelt.

Grundsätzlich kann die Einführung eines Margentarifsystems als der Versuch charakterisiert werden, dem Preiswettbewerb im Verkehr eine Bewährungschance mit begrenztem Risiko zu geben. Die behördliche Fixierung der oberen Margengrenze soll das Risiko der Bildung monopolistisch überhöhter Verkehrspreise, die entsprechend festgesetzte untere Margengrenze die ruinöse Preisunterbietung auf Verkehrsmärkten ausschalten. Nun schätzen offenbar die Befürworter des Referenzmargen-Systems das gesamtwirtschaftliche Wettbewerbsrisiko im Verkehr subjektiv geringer ein als diejenigen, die obligatorische Margen befürworten. Für eine unvoreingenommene objektive Überprüfung beider Standpunkte fehlt einstweilen die methodische und sachlich-empirische Ermittlungsbasis. Nicht zuletzt aus diesem Grunde bewegen sich alle praktischen Vorschläge zur Herstellung einer größeren Tarifautonomie im Verkehr auf der Ebene politischer Kompromisse.

Nach den Vorstellungen der Kommission — das kann zusammenfassend gesagt werden — beinhalten die Aufgaben einer gemeinsamen Verkehrspolitik in der EWG eine schrittweise und möglichst weitgehende Überführung des Verkehrs in die Marktwirtschaft. Ein insgesamt ausgewogenes und mit Rücksicht auf Anpassungsschwierigkeiten zeitlich gestaffeltes Maßnahmenprogramm soll im wesentlichen zweierlei gewährleisten. Erstens eine ex-post-Koordination der relativ unabhängig von Verkehrsunternehmen auf stabilen Transportmärkten zu treffenden Preis-Absatzentscheidungen. Zweitens eine ex-ante-Koordination der staatlichen Planungen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen.