

Det Europæiske transportmarked efter 1992

Af Astrid Kornerup Thygesen

Resumé

Selv om EF's fædre fuldt ud var klar over, at et fælles europæisk marked ikke kunne blive en realitet uden en velfungerende transportsektor, og derfor gav transportsektoren sit eget afsnit i Romtraktaten, var det i 1985 endnu ikke lykkedes at skabe en fælles transportpolitik. Men siden EF-kommissionen i sin hvidbog om gennemførelsen af det indre marked senest i 1992 påpegede det nødvendige i et liberaliseret transportmarked, er der sket meget på det transportpolitiske område.

Artiklen beskriver først baggrunden for arbejdet hen mod en fælles transportpolitik for landevejs-, jernbane-, søfarts- og flyområdet, og hvor langt EF i dag er nået med dette arbejde. Herefter gives et bud på, hvilke faktorer, der vil komme til at påvirke udviklingen på det fremtidige transportmarked i EF.

1. Baggrunden for godstransportpolitikken i EF

Et af målene for Det europæiske Fællesskab er dannelsen af et fælles marked. Dette fælles marked skal føre frem til en harmonisk udvikling af økonomien, en større stabilitet, tættere forbindelser mellem medlemsstaterne og en bedre livskvalitet for alle markedets borgere.

En af vejene til dette fælles marked er lettelse og styrkelse af samhandelen mellem medlemslandene. Men en forudsætning for handel vil næsten altid være transport af det handlede. Optimale transportbetingelser vil således være en nødvendighed for at nå målet – det fælles marked med bedre livskvalitet.

Dette var fædrene til det Europæiske Fællesskab sig bevidste, da de i 1957 formulerede grundlaget for EF.

Transportområdet blev tildelt sit eget afsnit i Romtraktaten. Det første skridt mod et fælles grundlag for den ellers traditionelt meget regulerede transportsektor.

Kun én anden erhvervssektor – landbruget – fik ved samme lejlighed sit eget afsnit. Alle andre erhvervssektorer reguleredes gennem generelle paragraffer.

Målet for transportområdet var, at de fysiske, fiskale, papirmæssige og tekniske barrierer for en effektiv transportsektor nationalt såvel som internationalt skulle elimineres.

I modsætning til landbrugspolitikken, der blev meget klart formuleret, blev bestemmelserne for transportpolitikken udformet som en ramme til senere udfyldelse af EF-landenes trafikministre (Ministerrådet for Transport).

Det, at traktaten kun fastsatte rammer, sammenholdt med de meget store forskelle der var og stadig er mellem medlemslandenes indstilling til og regulering af specielt godstransporten, har utvivlsomt været årsagen til, at der i de første mange år ikke opnåedes resultater for en fælles politik på transportområdet.

Harmonisering før liberalisering?

Blandt EF-landene finder vi lande, hvor jernbanen på grund af enten landets geografi el-

Det Europæiske transportmarked efter 1992

Af Astrid Kornerup Thygesen

Resumé

Selv om EF's fædre fuldt ud var klar over, at et fælles europæisk marked ikke kunne blive en realitet uden en velfungerende transportsektor, og derfor gav transportsektoren sit eget afsnit i Romtraktaten, var det i 1985 endnu ikke lykkedes at skabe en fælles transportpolitik. Men siden EF-kommissionen i sin hvidbog om gennemførelsen af det indre marked senest i 1992 påpegede det nødvendige i et liberaliseret transportmarked, er der sket meget på det transportpolitiske område.

Artiklen beskriver først baggrunden for arbejdet hen mod en fælles transportpolitik for landevejs-, jernbane-, søfarts- og flyområdet, og hvor langt EF i dag er nået med dette arbejde. Herefter gives et bud på, hvilke faktorer, der vil komme til at påvirke udviklingen på det fremtidige transportmarked i EF.

1. Baggrunden for godstransportpolitikken i EF

Et af målene for Det europæiske Fællesskab er dannelsen af et fælles marked. Dette fælles marked skal føre frem til en harmonisk udvikling af økonomien, en større stabilitet, tættere forbindelser mellem medlemsstaterne og en bedre livskvalitet for alle markedets borgere.

En af vejene til dette fælles marked er lettelse og styrkelse af samhandelen mellem medlemslandene. Men en forudsætning for handel vil næsten altid være transport af det handlede. Optimale transportbetingelser vil således være en nødvendighed for at nå målet – det fælles marked med bedre livskvalitet.

Dette var fædrene til det Europæiske Fællesskab sig bevidste, da de i 1957 formulerede grundlaget for EF.

Transportområdet blev tildelt sit eget afsnit i Romtraktaten. Det første skridt mod et fælles grundlag for den ellers traditionelt meget regulerede transportsektor.

Kun én anden erhvervssektor – landbruget – fik ved samme lejlighed sit eget afsnit. Alle andre erhvervssektorer reguleredes gennem generelle paragraffer.

Målet for transportområdet var, at de fysiske, fiskale, papirmæssige og tekniske barrierer for en effektiv transportsektor nationalt såvel som internationalt skulle elimineres.

I modsætning til landbrugspolitikken, der blev meget klart formuleret, blev bestemmelserne for transportpolitikken udformet som en ramme til senere udfyldelse af EF-landenes trafikministre (Ministerrådet for Transport).

Det, at traktaten kun fastsatte rammer, sammenholdt med de meget store forskelle der var og stadig er mellem medlemslandenes indstilling til og regulering af specielt godstransporten, har utvivlsomt været årsagen til, at der i de første mange år ikke opnåedes resultater for en fælles politik på transportområdet.

Harmonisering før liberalisering?

Blandt EF-landene finder vi lande, hvor jernbanen på grund af enten landets geografi el-

ler af tradition har været meget beskyttet. Vesttyskland og Frankrig er eksempler herpå. Lastbilssektoren er i disse lande ikke stærk som i de EF-lande, hvor jernbanen ikke på samme måde har været beskyttet – som f.eks. Danmark og Holland.

Et af de centrale spørgsmål i drøftelsen af en fælles EF-politik var derfor fra starten, hvorvidt transportmarkedet kunne liberaliseres, før betingelserne for transporten var harmoniseret landene imellem.

Diskussionen om harmonisering før liberalisering, samtidig liberalisering og harmonisering eller muligheden for liberalisering uden harmonisering har i alle årene været yderst central i drøftelserne om en fælles transportpolitik.

Perioden 1958-1985

Op gennem årene fra 1957 har kursen for den fælles transportpolitik som følge af diskussionen om harmonisering/liberalisering været præget af mere eller mindre halvhjertede tiltag.

Bl.a. forsøg på harmonisering af de sociale, fiske, tekniske, papirmæssige og fysiske regler i transportsektoren landene imellem. Det kom dog aldrig noget tidspunkt til et egentligt gennembrud for den fælles transportpolitik.

I 1983 blev det Europa-Parlamentet for meget. Parlamentet stævnedes derfor EF's Ministerråd for Transport for De Europæiske Fællesskabers Domstol. Parlamentet ønskede at få Ministerrådet for Transport dømt for at have udvist traktatstridig passivitet ved ikke at have fastsat principperne for en fælles transportpolitik.

Afgørelsen fra de Europæiske Fællesskabers Domstol forelå den 22. maj 1985, og afgørelsen var klar.

EF's Ministerråd for Transport havde »udvist passiv adfærd« ved

- ikke at have gennemført den frie udveksling af tjenesteydelser for så vidt angår international transport, og
- ikke at have vedtaget regler om cabotage, således som traktaten foreskriver.

Herved blev endelig fastslået, at politikken på transportområdet skulle vedrøre den frie udveksling af tjenesteydelser (liberalisering) og ikke alene skulle sigte på harmonisering af reglerne.

Samtidig med denne dom fremlagde EF-kommissionen sin Hvidbog for et frit indre marked inden udgangen af 1992. På godstransportområdet er nøgleordet liberalisering. Intentionerne i hvidbogen er, at markedet skal liberaliseres gennem gradvis ophævelse af de restriktioner, der findes landene imellem for den internationale og nationale godstransport. Lufttransporten skal dog ikke liberaliseres så kraftigt som de øvrige områder.

2. EF's transportpolitik nu og i de nærmeste år Landevejstransporten

I 1985 var vejtransporten det transportområde, EF var nået længst med. Alligevel var der kun gjort små fremskridt.

Det store skridt blev taget, da trafikministrene i efteråret 1985 besluttede at gå ind for en liberalisering af den internationale vejtransport. Det blev besluttet, at ordningen, som den kendes i dag, med dels de bilateralt aftalte kvoter, dels de multilaterale kvoter for tilladelse til eksportkørsel, skulle ophæves.

Liberalisering skulle dog ske gradvist. Belært af erfaringer fra USA, hvor store dele af transportmarkedet i 1980 blev liberaliseret fra den ene dag til den næste med kaotiske tilstande til følge. Det blev derfor besluttet, at det EF-køretilladelseskontingent, der i perioden fra 1968 havde reguleret en del af den internationale vejtransport i EF, skulle forøges med 40% pr. år for derigennem at »mætte markedet«.

inden det blev frigivet. Forventningen var, at markedet vil være mættet inden 1992, hvorefter det i realiteten er frit.

Noget helt frit marked vil det dog ikke blive. Som afløsning for den kvantitative kontrol blev der i juni 1989 lagt kvalitative begrænsninger for adgangen til erhvervet. Økonomiske, vandelsmæssige og kvalifikations/erfaringsmæssige krav vil fremover møde den europæiske vognmand.

Tilladelse til at køre national kørsel i et land, hvor vognmanden ikke er hjemmehørende (cabotage), har i mange år været et stridspunkt. Store jernbanelande som Vesttyskland og Frankrig har været nervøse for deres vognmandssektors overlevelse og har modsat sig tilladelse til cabotagekørsel, før der var skabt ensartede konkurrencevilkår. EF-kommissionen har derimod lagt meget vægt på at få tilladt cabotagekørsel, idet tomkørslen i Europa forventes at kunne reduceres.

I december 1989 løstes problemet, da der opnåedes enighed om at udstede 15.000 tilladelser til cabotage-kørsel i EF-landene fra 1. juli 1990. (Danmark blev tildelt 1.263 tilladelser). Dette antal skal herefter gradvist øges afhængig af udviklingen i de europæiske godsmængder indtil 1993. Det er dog ikke besluttet, om cabotagekørslen herefter helt skal frigives.

Liberaliseringen vil kun gælde vognmandsområdet. Firmabiler må fortsat kun køre med eget gods. Og det påtænkes ikke ændret.

Jernbanen

Jernbanerne er ikke – og har aldrig været – undergivet kvantitative begrænsninger. Alligevel spiller jernbanerne en beskeden rolle i den internationale transport, ligesom det har vist sig vanskeligt at fremme den kombinerede transport jernbane/lastbil.

Der er i EF's ministerråd en voksende erkendelse af, at det er nødvendigt for jernbanerne

at intensivere deres samarbejde med henblik på at skabe ensartede, fælles tilbud på det fremtidige indre marked. Banerne skal frigøre sig fra den tankegang og handlemåde, der kun tager sigte på deres eget jernbanenet. EF's ministerråd har derfor ved flere lejligheder opfordret medlemslandenes jernbaner til et tættere samarbejde.

Hos EF-kommissionen er der et klart ønske om at skabe en større forretningsmæssighed i de statslige, europæiske jernbaneselskaber. Kommissionen fremsatte derfor i 1989 et forslag for ministerrådet, der bl.a. ville indebære, at jernbanerne ikke længere skal have monopol på godstransport på jernbane, samt at jernbaneselskaberne skal betale et gebyr for at anvende skinnerne til godstransport. Efter forslaget skulle det således være muligt at drive privat godstransport inden 1993. Forslaget blev dog ikke vedtaget, og det er i dag et spørgsmål, om denne kommerialisering af den europæiske jernbane vil finde sted.

Søtransport

I 1985 fremlagde kommissionen en række forslag på det skibsfartspolitiske område med henblik på fælles politik på området. Foruden konkurrencereglerne diskuterede man i første omgang et forordningsudkast til at samordne foranstaltningerne, så man kan sikre fri adgang til fragter i oceanfarter, forordningsudkast om en illoyal priskonkurrence samt forordningsudkast til fri udveksling af tjenesteydelser.

Drøftelserne af de skibsfartspolitiske kommissionsforslag viste, at EF-landene har vidt forskellige holdninger til forordningsudkastet om fri udveksling af tjenesteydelser.

Navnlig fra dansk side er man gået kraftigt ind for, at der skal være fri udveksling, også når det drejer sig om kystfarten (cabotage). Andre lande i EF med en mindre liberal holdning til skibsfart går ind for, at der etableres et Euro-marked for kystfart, hvortil der kun

skulle være adgang til last for skibe fra andre OECD-lande på gensidighedsbasis.

Forhandlingerne inden for EF må i høj grad ses i lyset af påvirkningen fra dialogen med USA. Jo mere liberal en fælles skibspolitik man når frem til, desto større må chancen for en aftale med USA vurderes.

På et ministermøde den 16. december 1986 lykkedes det efter meget lange forhandlinger at opnå enighed om en fælles EF-politik med henblik på imødegåelse af protektionismen. Den fælles politik omfatter fire forordninger.

1. Samordnede foranstaltninger til sikring af fri adgang til fragter i oceanfarter, der giver mulighed for at foretage en række samordnede foranstaltninger efter forudgående diplomatiske henvendelser i tilfælde af protektionisme.
2. Anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne samt mellem medlemsstaterne og tredjelande. Medlemslandene forpligtes herved inden for en vis overgangsperiode til at ophæve eller tilpasse indgåede bilaterale aftaler mellem et medlemsland og et tredjeland.
3. Fastsættelse af de nærmere retningslinier for anvendelse af Rom-traktatens artikler 85 og 86 på søtransport, hvorved søfartsområdet bringes i overensstemmelse med Rom-traktatens regler på konkurrenceområdet.
4. Rådsforordning om illoyal priskonkurrence inden for skibsfarten, hvorved man regulerer tilfælde af dumping inden for søtransport.

Tilsammen udgør disse fire forordninger et væsentligt led i den fælles EF-skibsfartspolitik. Ikke mindst i relation til forhandlinger med USA.

Det forventes, at det senere til blive fulgt op af forhandlinger om frigivelse af kysttrafikken

(cabotage) inden for det enkelte medlemsland, samt af forslag med henblik på at forbedre de sociale forhold for de søfarende.

Lufttransport

På luftfartsområdet arbejdes i EF på højtryk. Inden sommeren 1990 skal EF's transportministre have vedtaget en ny luftfartspakke (2. fase i dereguleringen af den europæiske luftfart). Denne luftfartspakke skal danne grundlaget for den europæiske luftfart, både med hensyn til priser, kapacitet, markedsadgang og »multiple designation« (adgangen for flere selskaber til at beflyve samme strækning). Et forslag blev i efteråret 1989 fremlagt af EF-kommissionen.

Et totaltreguleret marked vil der dog ikke blive tale om. Årsagen skal formentlig findes i frygten for dels et kaotisk luftrum over Europa, dels udviklingen med økonomisk dårligt funderede flyselskaber. Erfaringerne fra USA's totale deregulering i 1980 med kaos i luften og aldersstigning på flyene skræmmer.

Prisfastsættelsen forventes at ville blive aftaletariffer (med 40% spændvidde). Herigennem søges overpriser og dumping undgået. Prisreglerne skal også gælde rejser mellem EF og tredjelande.

Dumpingbestemmelsen er i øvrigt interessant, eftersom den ikke harmonerer med hovedtankerne bag EF's indre marked om fri konkurrence.

Kapacitetsmæssigt vil meget formodentlig også ændre sig. Traditionelt har flyruterne været reguleret gennem tosidige luftfartsaftaler. Hovedreglen har været 50-50% fordeling. Dette opfattes af EF-kommissionen som konkurrencehindrende. Fra 1. oktober 1989 åbnes for en 60-40% fordeling, og denne fordelingsnøgle ændres gradvis frem til november 1992, og skal helt bortfalde i 1993. Dette vil i praksis sige fri konkurrence. Flyselska-

berne vil mere end i dag blive tvunget ud i konkurrence på pris, præcision og andre former for service.

Når det gælder markedsadgangen, har EF-kommissionen bl.a. foreslået, at medlemslandene i EF ikke som i dag skal kunne nægte udenlandske flyselskaber adgang.

Billedet af EF's fremtidige luftfart bliver ikke komplet, før EF-kommissionens forslag til »multiple designation« medtages. I dag må kun ruter med mere end 200.000 passagerer eller 1.200 rundture pr. år beflyves af flere selskaber. EF-kommissionen har foreslået, at tallet fra 1992 skal være 100.000 passagerer og fra 1993 helt skal forsvinde. Vedtages dette, vil situationen med flere konkurrerende selskaber på hver af de danske indenrigsruter kunne opleves i årene efter 1993.

3. Fremtidsvisioner

I det foregående er EF's transportpolitik blevet skitseret. Men EF's transportpolitik er ikke alene afgørende for udviklingen på det europæiske transportmarked. Andre lige så vigtige faktorer vil spille ind. Faktorer såsom den teknologiske udvikling (især informationsteknologien), de ændrede krav (logistiske) fra transportkøber til transportsælger, infrastrukturen m.v. vil også få stor betydning.

Amerikanske erfaringer

Selv om det oftest er yderst usikkert at forudsige, hvordan fremtiden vil udvikle sig, kan krystalkuglen omkring fremtidens europæiske transportmarked gøres en hel del klarere ved at se mod USA, der deregulerede sit transportmarked i 1980. Omend udgangspunktet i USA ikke var helt det samme, som EF's er i dag.

Den tydeligste konsekvens af den deregulerede transportpolitik i USA var stigende udbud og faldende priser. Dette var specielt markant i de allerførste år efter dereguleringen. I de

seneste år synes denne udvikling aftagende. Samtidig fremkom et nyt og varieret udbud af transportydelser, hvilket betød store logistikbesparelser i specielt produktionssektoren og dermed også besparelser for forbrugeren.

Disse nye transportydelser blev også muliggjort af en øget horisontal og vertikal integration inden for transporterhvervet. Rederier gik på land, vognmandsvirksomheder gik ind i søtransport, og jernbaneselskaber opkøbte rederier og vognmandsvirksomheder (den vertikale integration). Virksomheder af samme type (vognmænd, rederier og jernbaner) fusionerede eller blev sammenlagt/opkøbt (horisontal integration). Udviklingen er gået mod større og større enheder, der konkurrerer ved at bruge af deres egenkapital og ved at benytte de mindre transportvirksomheder som underleverandører. Dette gælder specielt vognmandsområdet. Således steg antallet af vognmænd med 1 bil fra 16.874 i 1978 til 38.838 i 1987.¹

Det stigende udbud af transportydelser, de faldende priser, den vertikale og horisontale integration i transporterhvervet og den øgede mængde selvkørende vognmænd, som sås i USA i begyndelsen af 1980'erne, opleves allerede i dag i EF. Og meget tyder på, at det bliver endnu mere udpræget i de kommende år.

Logistikens og informations- teknologiens påvirkning af transportmarkedet

Den logistiske tankegang baserer sig primært på to principper: Koordinering på tværs i organisationen og anlæggelse af et helhedssyn på virksomhedens materialestrøm.

Logistikken indebærer:

- Salgsstyret produktion,
- Mindskelse af lagerstørrelsen for både rå-, mellem- og færdigvarelagre,
- Koncentration af lagerholdet på færre steder,

- Tilbagerykning i materialestrømskæden af lagrene,
- Kortere gennemløbstider og øget fleksibilitet, som medfører mindsket kø og lager-tid.

Brugen af logistik stiller højere krav til transporten – hurtighed, frekvens, pålidelighed, fleksibilitet. Kvalitetstransporter vil blive efterspurgt, da produktionsvirksomhederne ellers ikke vil kunne leve op til de krav, de møder som leverandører. Samtidig vil fragtpriserne i mange tilfælde fortsat være vigtige faktorer ved transportvalget i mange tilfælde. Sandsynligvis vil det vare lang tid, før alle transportkøbere er villige til at betale for kvalitet.

Bestræbelserne for at holde lagerniveauerne nede vil øge transportfrekvensen og mindske forsendelsesstørrelserne og således kræve et transportsystem bygget op omkring mange små forsendelser. Dette vil stille krav om om-lastningsterminaler og lagerfaciliteter hos transportøren.

Tendensen mod mindre forsendelser og de større krav til transporten vil gøre det svære for transportøren at udnytte transportmaterialets kapacitet optimalt, med mindre virksomheden har en vis størrelse. Dette vil udviklingen, hvor virksomhederne bliver større.

Behovet for at holde transportomkostningerne nede i en situation med færre, men hyppigere forsendelser vil kræve, at godsunderlaget samles til en bæredygtig strøm og mængde. Samletransporter vil her være en oplagt løsning. Men kun, hvis kvaliteten i transporten kan opretholdes. Her vil de vertikalt integrerede store virksomheder have et fortrin. En anden væsentlig faktor herfor er muligheden for at kunne hente viden om, hvor godset er, hvornår det afhentes og er fremme, hos alle interessenter.

Dette gælder f.eks. i forbindelse med just-in-time produktion, der kræver præcise, små og hyppige transporter. For at opfylde dette må

transportøren have avancerede informations-systemer med henblik på meddelelser om ekstrature og forsyninger.

Informationsteknologien vil få stor betydning for strukturen på det fremtidige transportmarked. Kun de største transportvirksomheder vil have råd til at foretage de nødvendige teknologiske investeringer for at imødekomme transportkøberens krav om EDI (elektronisk dokumentudveksling), optimal kapacitetsudnyttelse af materiellet og styring af det rullende materiale.

Strukturen på transportmarkedet

Transportmarkedet synes med udgangspunkt i ovenstående oplagt til at ville blive koncentreret på få store, integrerede enheder. Monopol- eller oligopoltilstande vil der dog næppe blive tale om. Årsagen er, at transportmarkedet traditionelt har været bygget op nedefra (specielt vognmands- og speditørområdet). Der vil derfor altid være nogen, der vil presse på hvis markedet nærmer sig oligopol.

Det synes derfor temmelig sandsynligt, at strukturen i transporterhvervet vil komme til at bestå af nogle enkelte meget store, vertikalt opbyggede transportvirksomheder med forgreninger i hele Europa (og måske den øvrige verden) og en stor mængde meget små virksomheder. De mindre virksomheder vil her være garantierne for, at monopol/oligopoltilstande ikke opstår.

Når det primært bliver de vertikalt integrerede virksomheder, der bliver vindere på det fremtidige europæiske transportmarked, skyldes det også en forventning om en kraftig fremgang for den kombinerede transport i Europa.

Erfaringerne fra USA har vist, at der fortsat vil være plads til en del af de mellemstore virksomheder. Næmlig de virksomheder, der specialiserer sig produktmæssigt eller geografisk. Specialiseringen giver disse små virksom-

heder nogle fordele, der ikke kan opnås af den store virksomhed. Det er formentlig det de danske vognmands- og speditivirksomheder vil overleve på.

4. Afslutning

Mange andre faktorer end de i denne artikel nævnte vil komme til at påvirke udviklingen på det europæiske transportmarked. Men viser de tendenser, der er fremkommet gennem de seneste år, sig at holde, vil vi kunne se frem til et meget konkurrencepræget europæisk transportmarked med et meget differentieret udbud af ydelser og udbydere og med en yderst avanceret informationsteknologi som grundlag for styringen af markedet. Et marked, hvor de kvalifikationer, der i dag kræves

for at begå sig på transportmarkedet, vil være ganske andre fremover.

Men det er jo en helt anden historie.

Kilder

Deutsche Verkehrs-Zeitung 16. marts 1989.

Erdmenger, Jürgen, »Vers und politique des transports pour l'Europe«, Bruxelles 1984.

EF-Kommissionen, »Gennemførelse af det interne marked, hvidbog til Rådet« KOM (85 310), Bruxelles 1985.

Industriministeriet, »Hvidbog om skibsfartens konkurrencesituation«, København 1987.

Note¹⁾ DVZ 16. marts 1989.

heder nogle fordele, der ikke kan opnås af den store virksomhed. Det er formentlig det de danske vognmands- og speditivirksomheder vil overleve på.

4. Afslutning

Mange andre faktorer end de i denne artikel nævnte vil komme til at påvirke udviklingen på det europæiske transportmarked. Men viser de tendenser, der er fremkommet gennem de seneste år, sig at holde, vil vi kunne se frem til et meget konkurrencepræget europæisk transportmarked med et meget differentieret udbud af ydelser og udbydere og med en yderst avanceret informationsteknologi som grundlag for styringen af markedet. Et marked, hvor de kvalifikationer, der i dag kræves

for at begå sig på transportmarkedet, vil være ganske andre fremover.

Men det er jo en helt anden historie.

Kilder

Deutsche Verkehrs-Zeitung 16. marts 1989.

Erdmenger, Jürgen, »Vers und politique des transports pour l'Europe«, Bruxelles 1984.

EF-Kommissionen, »Gennemførelse af det interne marked, hvidbog til Rådet« KOM (85 310), Bruxelles 1985.

Industriministeriet, »Hvidbog om skibsfartens konkurrencesituation«, København 1987.

Note¹⁾ DVZ 16. marts 1989.