

således dels sikre, at de rederier, som ikke er medlemmer af konferencerne (outsiders), har mulighed for at eksistere og fungere uden for konferencerne og kan konkurrere med dem på kommercielle vilkår, dels at der i konferencerne kan optages nye medlemmer, som opnår ligestilling med de gamle medlemmer, og derfor vil kunne få del i rentable fragter. Det er indlysende, at det generelle princip i traktaten om, at der ikke må diskrimineres på grundlag af nationalitet, må efterleves ved optagelser i konferencerne, som derfor ikke kan baseres på kriterier, der kan give anledning til diskriminering på EF's territorium, som f.eks. flag eller fragtens oprindelsessted.

Resultatet af afstemningen

25 stemte for, 52 stemte imod, 16 undlod at stemme.

2. Følgende tekst i afdelingens udtalelse forkastedes under forhandlingerne:

Side 3, pkt. 1.1.3.

»Hvad angår det foreslåede juridiske grundlag for fastsættelse af retningslinjer for anvendelse af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport mener afdelingen, at forordningsforslaget – i betragtning af dets betydning for den pågældende sektor – udelukkende bør baseres på traktatens artikel 84, stk. 2«.

Resultatet af afstemningen

16 stemte for, 84 stemte imod, 9 undlod at stemme.

Side 8, artikel 3, pkt. 2.3.3.

I slutningen af dette punkt tilføjes følgende:

»... hvis man definerer konferencernes struktur og dermed fastlægger rimelige adgangsbetingelser for selskaber, der ikke er medlemmer«.

Resultatet af afstemningen

Forkastedes enstemmigt.

Udtalelse om forslag til Rådets forordning (EØF) om fastsættelse af retningslinjerne for anvendelse af EØF-traktatens artikel 85 og 86 (konkurrencereglerne for virksomhederne) på lufttransport

Den tekst, som er udtalelsens genstand, er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* nr. C. 291 af 12. november 1981, side 4 og nr. C 317 af 3. december 1981, side 3.

A. UDTALELSENS JURIDISKE GRUNDLAG

Rådet besluttede den 27. august 1981, i medfør af artikel 84 og 87 i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, at høre Det økonomiske og sociale Udvalg om det nævnte forslag.

B. DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALGS UDTALELSE

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog sin udtalelse på sin 204. plenarforsamling afholdt i Bruxelles den 26. og 27. januar 1983.

Udtalelsens ordlyd er følgende:

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG HAR –

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 84 og 87,

under henvisning til Rådets anmodning af 27. august 1981 om at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om ovennævnte forslag ⁽¹⁾,

under henvisning til rådsforordningerne nr. 17 af 6. februar 1962 ⁽²⁾, nr. 141 af 26. november 1962 ⁽³⁾ og (EØF) nr. 1017/68 af 19. juli 1968 ⁽⁴⁾,

under henvisning til det prioritetsprogram for lufttransport, som Rådet godkendte i juni 1978, og hvori det undersøges, om og i hvilket omfang konkurrencereglerne kan anvendes på lufttransport,

under henvisning til Kommissionens memorandum af 16. juli 1979 om De europæiske Fællesskabers bidrag til lufttrafikkens udvikling og til Udvalgets udtalelse herom af 3. juli 1980 ⁽⁵⁾,

under henvisning til beslutning truffet af Udvalgets formand den 9. september 1981 om at pålægge Afdelingen for transport og kommunikation at udarbejde udtalelse om forslaget (forretningsordenens artikel 22),

under henvisning til udtalelse vedtaget af Afdelingen for transport og kommunikation på det 146. møde den 10. november 1982,

under henvisning til beretning forelagt af ordføreren, Bos,

under henvisning til forhandlingerne på den 204. plenar forsamling den 26. og 27. januar 1983, mødet den 27. januar 1983 –

med flertal, idet dog 6 stemte imod, mens 4 undlod at stemme

VEDTAGET FØLGENDE UDTALELSE:

Udvalget godkender Kommissionens forslag, hvortil den dog har følgende generelle og særlige bemærkninger.

1. Generelle bemærkninger

1.1. Juridisk grundlag

1.1.1. Udvalget har undersøgt rækkevidden af Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962, nr. 141 af 26. november 1962 og (EØF) nr. 1017/68 af 19. juli

1968 og konstaterer, at forordning nr. 17, som var den første forordning om gennemførelse af artikel 85 og 86, i kraft af forordningerne nr. 141 og (EØF) nr. 1017/68, ikke finder anvendelse på luft- og søtransport.

1.1.2. Efter Domstolens afgørelser af 4. april 1974 og 12. oktober 1978 i sag nr. 176/73 og 156/77 er sø- og lufttransport imidlertid underkastet bestemmelserne i artikel 85 og 86, skønt de i henhold til artikel 84, stk. 2, ikke er omfattet af bestemmelserne i afsnit IV om den fælles transportpolitik, så længe Rådet ikke har truffet anden beslutning. Det er ud fra denne tankegang, at Kommissionens forslag om fastsættelse af retningslinjer for anvendelse af traktatens artikel 85 og 86 på lufttransport baseres alene på artikel 87, hvor det bl.a. hedder, at sådanne bestemmelser »træffes af Rådet med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen«.

1.1.3. Uden i øvrigt at ville redegøre for de detaljer og juridiske nuancer, der er blevet drøftet i afdelingen, er det dog afdelingens opfattelse, at Rådet bør vælge et dobbelt juridisk grundlag for sit forslag, nemlig artikel 84, stk. 2, og artikel 87, da fastlæggelsen af principperne for anvendelse af artikel 85 og 86 i traktaten på lufttransport er af afgørende betydning for denne sektor.

1.1.4. For at underbygge denne opfattelse gør Udvalget opmærksom på, at Kommissionen siden offentliggørelsen af sit memorandum om lufttransport i 1979 har forelagt Rådet en række forslag, hvoraf en del er blevet vedtaget. Samtlige disse rådsbeslutninger er baseret på artikel 84, stk. 2, i traktaten. Udvalget forstår derfor ikke, hvorfor Kommissionen på et så vigtigt område som konkurrencen inden for sø- og lufttransport – der naturligvis har betydning ud over EF's grænser – ikke har fulgt samme praksis.

1.2. Rækkevidden af og hensigtsmæssigheden i konkurrenceregler på lufttransportområdet

1.2.1. Det er Udvalgets opfattelse, at der i et kommissionsforslag angående konkurrence må tages særlig hensyn til transportens, og specielt den erhvervsmæssige internationale lufttransports specifikke problemer.

1.2.2. Men Udvalget må desværre konstatere, at der til dato ikke eksisterer nogen fælles transport-, endsige lufttransportpolitik; at det foreliggende forslag ganske vist ikke udelukkende indeholder procedureregler, men dog ikke opstiller en sammenhængende konkurrencepolitik, og endelig, at der stadig ikke findes en fælles socialpolitik for arbejdstagerne i luftfartsselskaber og lufthavne. På grund af manglende principper på disse

⁽¹⁾ EFT nr. C 317 af 3. 12. 1982, s. 3.

⁽²⁾ EFT nr. 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.

⁽³⁾ EFT nr. 124 af 18. 11. 1962, s. 2751/62.

⁽⁴⁾ EFT nr. 175 af 23. 7. 1968, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT nr. C 230 af 8. 9. 1980, s. 30.

felte er ethvert forsøg på at regulere delområder på forhånd dømt til at mislykkes. Derfor stiller Udvalget sig mere end skeptisk til Kommissionens forslag i den foreliggende form.

1.2.3. Udvalget anser det heller ikke for meningsfuldt at give regler for visse aspekter af lufttransportens internationale organisation (ICAO, IATA, ECAC).

1.2.4. Udvalget kan kun stille bestemmelser, der tilsigter at regulere konkurrencen inden for lufttransporten, hvis følgende forudsætninger er opfyldt:

- der må tages hensyn til bestående internationale aftaler og overenskomster med tredjelande;
- det bør tilstræbes, at de transport- og konkurrencepolitiske foranstaltninger udformes således, at alle involverede parter interesser tilgodeses;
- foranstaltningerne må ikke skade luftfartens og beskæftigelsens sikkerhed eller muligheden for at skabe nye arbejdspladser;
- lufttransportpolitiske foranstaltninger må udformes under tilbørlig hensyntagen til energi- og miljøproblemer;
- produktivitetsforøgende foranstaltninger med eller uden samtidig tarifnedsættelse, som forringer arbejdsbetingelserne, må afvises.

2. Særlige bemærkninger til de enkelte artikler

2.1. Artikel 1

2.1.1. Ifølge artikel 1 vedrører den foreslåede forordning »international lufttransport fra og til en eller flere lufthavne i Fællesskabet«. Ifølge denne artikel omfatter forordningen altså såvel aftaler mellem EF-luftfartsselskaber indbyrdes som mellem EF- og ikke-EF-luftfartsselskaber. Man går, med baggrund i traktatens artikel 85 og 86 ud fra, at sådanne aftaler er omfattet af forordningen, for så vidt de indebærer konkurrenceforvridning inden for luftfarten mellem EF's medlemsstater eller mellem medlemsstaterne og tredjelande. Sådanne forhold på strækninger uden for EF kan påvirke beregningen af tariffærne for forudgående eller efterfølgende flytransport inden for Fællesskabet.

2.1.2. Udvalget går ud fra, at det er Kommissionens tanke, at den foreslåede forordning også skal gælde for

rejsebureauer for så vidt de udbyder ydelser, der normalt præsteres af luftfartsselskaber.

2.1.3. Udvalget udtrykker imidlertid sin dybe bekymring over den åbenlyse fare for, at EF træffer ensidige foranstaltninger, der kan skade forbruger-, arbejdstager-, luftfartsselskabs- og tredjelandes interesser.

2.1.4. Udvalget er desuden af den opfattelse, at lufttransporten, som den hidtil er blevet drevet i Fællesskabet, hovedsagelig har været udtryk for staternes nationale overhøjhed (forpligtelser forbundne med offentlig tjeneste, udnyttelse af luftrummet, sikring af arbejdspladser, koordinering af tariffær m.m.), hvorfor den ikke uden videre kan gøres til genstand for konkurrenceregler, som udelukkende vil lade udbud og efterspørgsel være afgørende for markedsspillereglerne. Et ja uden forbehold til en sådan ordning ville nødvendigvis føre til undergang for mange luftfartsselskaber og til nedlæggelse af et antal arbejdspladser og en række urentable ruter, som medlemsstaterne ud fra overordnede synspunkter anser for nødvendige.

2.1.5. Efter Udvalgets opfattelse kan konkurrencereglerne på dette område kun gennemføres gradvis, og parallelt med reformer på bl. a. følgende felter:

- harmonisering af selskabernes omkostningsstruktur og sociale vilkår;
- regler for transparens angående statsstøtte;
- sanering af lufttransportmarkedet.

2.1.6. Endelig bør lufttransporten på grund af sin internationale karakter nyde godt af en række undtagelsesbestemmelser, for uden sådanne ville det hidtidige internationale lufttransportsystem bryde sammen eller komme alvorligt i fare.

2.1.7. Efter Udvalgets opfattelse bør begrebet »international lufttransport« defineres nøjere og navnlig omfatte følgende områder:

- a) erhvervsmæssig ruteflyvning (transport aérien régulière),
- b) erhvervsmæssig charterflyvning (transport aérien non régulière),
- c) almindelig luftfart (dog kun international) (aviation générale d'affaires),
- d) lufthavne,
- e) ekspeditionsselskaber (opérations au sol),
- f) rejsebureauer og befragtere, der tilbyder eller formidler flytransport,
- g) lufttransport til og fra tredjelande.

2.1.8. Anvendelsesområdet bør defineres nøjere under hensyntagen til, at de under a) til f) nævnte aktiviteter udøves på forskellig måde i de forskellige medlemsstater, og at EØF-traktatens artikel 85 ikke berører tredjelandsproblematikken.

2.2. Artikel 2

2.2.1. Ud fra artikel 2's nuværende formulering kommer Udvalget til den opfattelse, at Kommissionens forslag er alt for vidtgående til at kunne kaldes en forordning, der i hovedsagen er af proceduremæssig karakter. Det følger nemlig i praksis af udeladelsen af to elementer, at der drives politik ved hjælp af ad hoc-undersøgelser og -beslutninger (skønt dette egentlig er Rådets opgave). Det drejer sig om følgende elementer:

- a) bestemte kriterier for anvendelsen af konkurrence-reglerne på specifikke aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, som Kommissionen skal følge;
- b) specifikke undtagelser for gængse former for kommercielle aftaler.

2.2.2. Nogle af de former for »tekniske aftaler«, der omtales i artikel 2, er heller ikke udelukkende af teknisk karakter, da de også har økonomiske konsekvenser. I praksis er disse aftaler til dels knyttet sammen med aftaler af økonomisk karakter eller er baserede på sådanne. Udvalget så gerne en afklaring af, om den foreslåede forordning berører sådanne konsekvenser.

2.2.3. Udvalget konstaterer endvidere, at listen i artikel 2 over undtagelser ikke omfatter de to vigtigste typer bestående aftaler, nemlig pool-aftaler og tarifaftaler. De pågældende medlemmer finder, at disse to former for aftaler – ud over en række konkurrencebegrænsende momenter – også rummer væsentlige fordele for brugerne og luftfartsselskaberne.

2.2.4. At pool-aftaler og tarifaftaler ifølge forordningsforslaget ikke indgår blandt undtagelserne, kan skabe usikkerhed hos luftfartsselskaber, der er parter i sådanne aftaler. Det er derfor højst nødvendigt, at Kommissionen præciserer, hvordan anvendelsen af konkurrencereglerne vil påvirke pool- og tarifaftaler. Kommissionen anmodes i denne forbindelse om at gøre sig de fordele klart, som denne form for aftaler indebærer, og til at forklare, hvordan disse fordele kan bevares, hvis der udstedes forbud mod sådanne aftaler.

2.2.5. Hvad de i forordningsforslagets artikel 2 omtalte undtagelser angår, bør Kommissionen overveje, om de fritagelsesberettigede aftaler overhovedet kan komme i stand uden enighed om tarifstrukturer og tarifniveau. I og med undtagelserne under artikel 2, litra f) og g), har Kommissionen allerede givet udtryk for sit ønske om at bevare fænomenerne interlining og pro rata, der findes i det nuværende system.

2.2.6. Sammenfattende må det konstateres, at Kommissionen endnu ikke har erkendt, at der er nøje sammenhæng mellem på den ene side fordele for flypassagererne – som Kommissionen med rette ønsker at beskytte – og på den anden side tariffer, som flere forskellige luftfartsselskaber kender og accepterer. I den forbindelse er IATA et oplagt forum.

2.2.7. Ovennævnte bemærkninger skulle vise, at koordinering af flytariffer på multilateral basis (en foreteelse som Kommissionen ikke for øjeblikket vil fritage fra ordningen) er en væsentlig forudsætning for visse elementer i det nuværende system, som kommer flypassagererne til gode (og som Kommissionen godt vil fritage). Det er åbenbart, at fritages visse virkninger, må også årsagen fritages.

2.2.8. Efter Udvalgets opfattelse taler også følgende for pool-aftaler:

- beflyves en strækning af to eller flere flyselskaber, er en samordning af flyvningerne objektivt hensigtsmæssig. Der opstår herved et mere dækkende udbud af ydelser for passageren samtidig med, at omkostningerne holdes nede for flyselskaber, lufthavne og flyveledelse,
- omfordeling af indtægter (i nøje fastlagt forhold) tjener det formål at garantere flyselskaberne en kompensation for at tilbyde betjening af mindre beføjne strækninger,
- gennem restriktiv forvaltning af indtægtsomfordelingen bevares det konkurrencemæssige incitament for de pågældende flyselskaber.

2.2.9. Efter Udvalgets opfattelse bør litra a) og b) behæftes med et krav om særlig tilladelse.

2.2.10. På grund af nationale kollektive overenskomster er det ofte umuligt, ikke blot for fagforeningerne, men også for de ansvarlige kontrolmyndigheder at øve indflydelse på den efter traktatens artikel 85 forbudte adfærd.

2.2.11. Udvalget tager også forbehold over for litra f), som gør det muligt at omgå forbudet i artikel 85, stk. 1, og rummer en automatisk undtagelse.

2.2.12. Udvalget henstiller desuden, at udformningen af artikel 2 revideres sprogligt og indholdsmæssigt under hensyntagen til formuleringen af artikel 2 i forordningsforslaget om konkurrencen inden for søfarten.

2.3. Artikel 3

2.3.1. Udvalget henstiller, at udformningen af artikel 3, litra b), revideres på de forskellige sprog, da de klageberettigede parter åbenbart ikke defineres éntydigt. Efter Udvalgets opfattelse bør i hvert fald arbejdsgivere, forbrugersammenslutninger og fagforeninger samt andre personer og personkredse med berettigede interesser på området sikres klageadgang.

2.4. Artikel 4

2.4.1. Hvis Kommissionens fastslår, at der foreligger overtrædelse, skal den efter Udvalgets opfattelse tilpligte de pågældende at bringe overtrædelsen til ophør. Som teksten er formuleret (»kan . . . pålægge«), får Kommissionen en skønsmæssig, som ikke er begrænset gennem nogen retsforskrift, hvorved værdien af artikel 4 afsvækkes.

2.5. Artikel 5

2.5.1. Efter Udvalgets opfattelse bør stk. 2 affattes således:

»Finder Kommissionen ud fra det den foreliggende materiale, at ansøgningen kan fremmes, offentliggør den . . . straks i EFT . . .«

Den nuværende formulering: »i besiddelse af *alt materiale*« kan give anledning til unødvendig forhaling.

2.5.2. Kommissionen må desuden foretage offentliggørelsen »uden forskyldt forsinkelse«, altså straks og ikke »så hurtigt som muligt«.

2.6. Artikel 6

Ingen bemærkninger.

2.7. Artikel 7

2.7.1. Udvalget finder, at artiklens andet afsnit (»Medlemsstaternes myndigheder forbliver . . . omhandlede meddelelse«) helt bør udgå, da det er overflødigt.

2.7.2. Det henviser til, at Domstolen under alle omstændigheder efter anmodning prøver Kommissionens beslutninger. Endvidere er medlemsstaterne efter EØF-traktaten som kontrolinstans forpligtede til at sørge for, at Fællesskabets retsakter efterleves.

2.8. Artikel 8

2.8.1. Efter Udvalgets opfattelse bør det i denne artikel bestemmes, at Kommissionen ikke blot konsulterer »Det rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på Transportområdet« i bestemte tilfælde, men også et teknisk organ sammensat af repræsentanter for interessegrupperne inden for sektoren som f.eks. medlemsstaternes regeringer, virksomhederne, forbrugerne og fagforeningerne. Bortset fra den særlige sagkundskab, som ville være til stede deri, kunne et sådant organ tage vare på den nødvendige afvejning mellem de forskellige interesser.

2.8.2. Det i artikel 8 nævnte udvalg består kun af embedsmænd (to fra hver medlemsstat). Selv om dette udvalg blev hørt forud for hver enkelt afgørelse, er den tidligere nævnte interesseafvejning på ingen måde sikret. Men for at undgå en overbelastning af Domstolen, er et teknisk organ nødvendigt. Dets sammensætning bør der træffes særskilt afgørelse om.

2.9. Artikel 9

Begrebet »lufttransportsektoren« skal være i overensstemmelse med definitionen i forslagets artikel 1, stk. 2.

2.10. Artikel 10

Beskæftigelsessituationen bør inddrages blandt kriterierne for bedømmelsen af udviklingen i lufttransporten. Man kan nemlig ikke se bort fra den mulighed, at en virksomhed i økonomiske vanskeligheder på grund af lovregler eller overenskomster alligevel vil være forpligtet til fortsat at beskæftige sit personale. Der må ubetinget tages hensyn til sådanne situationer i betragtning af arbejdsløshedstallene i sektoren og i EF-landene i almindelighed.

2.11. til 2.17 Artikel 11 til 17

Ingen bemærkninger.

2.18. Artikel 18

2.18.1. Uafhængigt af forslaget ad artikel 8 om et teknisk organ bør fagbevægelsen nævnes udtrykkeligt i artikel 18, stk. 1 og 2.

2.18.2. I forslagets artikel 18, stk. 3, forekommer i den engelske tekst udtrykket »negative clearance«, men dette er en fejl. Det drejer sig om uanvendelighedserklæring i henhold til artikel 85, stk. 3.

2.19 til 2.22 Artikel 19 til 22

Ingen bemærkninger.

3. Afsluttende bemærkninger

Generelt må det fastslås, at Kommissionens forslag i den foreliggende form vil vanskeliggøre beslutningstagningen. En konkurrenceforordning udformet under større hensyntagen til politiske overvejelser og til EF-politikken for hele transportområdet er absolut nødvendig.

På baggrund af de eksisterende konkurrencebegrænsninger er det absolut nødvendigt at præcisere grundprincipperne for lufttransport ud fra et politisk og konkurrencemæssigt synspunkt.

Bruxelles, den 27. januar 1983.

François CEYRAC

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg

BILAG

til Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse

1. Forkastede ændringsforslag

Følgende ændringsforslag, som var blevet indgivet i overensstemmelse med bestemmelserne i forretningsordenen, forkastedes under forhandlingerne:

Side 3, pkt. 1.1.3.

»artikel 84, stk. 2« ændres til »artikel 87«.

Begrundelse

EF-domstolen har fastslået, at lufttransport falder ind under traktatens artikel 85 og 86.

Resultatet af afstemningen

16 stemte for, 84 stemte imod, 9 undlod at stemme.

Side 4 og 5, pkt. 1.2.2, 1.2.3 og 1.2.4.

De ovennævnte punkter erstattes med følgende tekst:

«1.2.2. Til trods for alvorlige betænkeligheder med hensyn til artikel 2, som må betragtes som den bærende artikel i forslaget, kan Udvalget tilslutte sig kommissionens forslag, der tilsigter at tilvejebringe en fair konkurrence inden for international lufttransport, da Kommissionens forslag må anses for at være et skridt i denne retning.

1.2.3. Udvalget er ligeledes af den opfattelse, at der med dette kommissionsforslag for første gang fastsættes regler, som muliggør en gennemførelse af princippet om fri konkurrence inden for lufttransport, hvorved der også tages hensyn til brugernes legitime interesser.

1.2.4. Forslaget kan endvidere bidrage til, at der tages ligeligt hensyn til luftfartsselskabernes og brugernes interesser.«

Begrundelse

Se ovenfor.

Resultatet af afstemningen

13 stemte for, 60 stemte imod, 9 undlod at stemme.

Side 6, 7 og 8 – pkt. 2.1.2, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.7 og 2.1.8.

Disse punkter erstattes med følgende:

»2.1.2 Under forbehold af kommentaren under pkt. 2.1.1 tilslutter Udvalget sig tendensen i forslaget til forordning.«

Begrundelse

Den oprindelige tekst rummer så mange betingelser og indvendinger, at resultatet bliver opretholdelse af status quo. Nærværende forslag støtter Kommissionens forslag.

Resultatet af afstemningen

3 stemte for, flertallet stemte imod, ingen undlod at stemme.

2. Følgende tekst i afdelingens udtalelse blev under forhandlingerne erstattet med en anden tekst:

Side 3, pkt. 1.1.3.

»Hvad angår det foreslåede juridiske grundlag for fastsættelse af retningslinjer for anvendelse af traktatens artikel 85 og 86 på lufttransport mener afdelingen, at forordningsforslaget – i betragtning af dets betydning for den pågældende sektor – udelukkende bør baseres på traktatens artikel 84, stk. 2.«

Resultatet af afstemningen

16 stemte for, 84 stemte imod, 9 undlod at stemme.

Udtalelse om forslag til Rådets direktiv (EØF) om tariffer for ruteflyvning inden for Fællesskabet

Den tekst, som er udtalelsens genstand, er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* nr. C 78 af 30. marts 1982, side 6.

A. UDTALELSENS JURIDISKE GRUNDLAG

Rådet besluttede den 11. november 1981, i medfør af artikel 84 i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, at høre Det økonomiske og sociale Udvalg om det nævnte forslag.