

Kommissionen bør desuden regelmæssigt (f.eks. med tre års mellemrum) bearbejde medlemsstaternes rapporter og forelægge Rådet en samlet beretning.

4.11. I checklisten i bilag I bør der helt klart henvises specifikt til kontrol i medfør af andre forskrifter (f.eks.

færdselslove, sociale bestemmelser osv.).

4.12. Direktivet/forordningen bør endvidere indeholde en artikel, som sikrer ensartede sanktioner og tilknyttede frister i alle medlemsstater i tilfælde af overtrædelser.

Bryssel, den 27. april 1994.

Susanne TIEMANN

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Udtalelse om Udkast til Kommissionens forordning (EØF) om anvendelse af EF-Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem linjerederier (konsortier)

(94/C 195/09)

Kommissionen for De europæiske Fællesskaber besluttede den 2. december 1993 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Udkast til Kommissionens forordning (EØF) om anvendelse af EF-Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem linjerederier (konsortier)⁽¹⁾.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation, som udpegede Francis Whitworth til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 6. april 1994.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 315. plenarforsamling af 27. og 28. april 1994, mødet den 27. april 1994, med et flertal af stemmer for og 1 stemme hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. Rådet vedtog den 25. februar 1992 forordning (EØF) nr. 479/92⁽²⁾, som bemyndigede Kommissionen til ved forordning at anvende Traktatens artikel 85, stk. 3, med det formål at fritage linjerederiers aftaler om fælles drift fra forbuddet om konkurrencebegrænsning i artikel 85, stk. 1 (konkurrencereglerne).

1.2. Kommissionen havde forud herfor forelagt Rådet et dokument indeholdende generelle bemærkninger om de vilkår og forpligtelser, som Kommissionen påtænkte at knytte til gruppefritagelsesfordelen⁽³⁾. Kommissionen lovede at tage størst mulige hensyn til

disse retningslinier, når den udarbejdede gennemførelsesforordningen.

1.3. Det økonomiske og sociale Udvalg behandlede i sin tid Kommissionens forslag til bemyndigelsesforordningen, og vedtog den 30. januar 1991 sin udtalelse herom⁽⁴⁾.

1.4. ØSU konstaterede dengang, at konsortiernes værdi og nytte som led i en rationalisering inden for containersektoren var almindeligt anerkendt, og det var enig med Kommissionen i dens opfattelse af at »det er af afgørende betydning for EF's skibsfartssektor at kunne opnå stordriftsfordele, hvis rederierne skal kunne klare sig i den internationale konkurrence inden for linje-

⁽¹⁾ EFT nr. C 63 af 1. 3. 1994, s. 8.

⁽²⁾ EFT nr. L 55 af 29. 2. 1992, s. 3.

⁽³⁾ Dokument 10280/91 (MAR 40 RC 11).

⁽⁴⁾ EFT nr. C 69 af 18. 3. 1991, s. 16.

skibsfart«, og at »konsortier kan bidrage til at forbedre produktiviteten inden for linjeskibsfart og fremme den tekniske og økonomiske udvikling«.

1.5. ØSU konstaterede, at linjekonferencerne allerede med Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86⁽¹⁾ havde opnået en gruppefritagelse fra konkurrencereglerne og konkluderede, at der var behov for lovregler for liner-konsortier, som kunne udfylde den eksisterende lovgivningslakune og skabe retssikkerhed for kommercielle foretagender. Det var imidlertid ØSU's opfattelse, at »Kommissionen langt tydeligere bør angive, i hvilken retning den agter at gå til værks med hensyn til vilkår og betingelser for gruppefritagelsen« under gennemførelsen af enhver ny selvstændig forordning om gruppefritagelse. Sådanne betingelser skulle efter ØSU's mening »sikre fri konkurrence samt gennemsigtighed på tre niveauer: i konsortiet, inden for konferencerne og i skibsfarten«.

1.6. Kommissionens forslag til forordning og konsultationsproceduren stemmer således overens med de generelle konklusioner i ØSU's tidligere udtalelse.

2. Konsortiernes berettigelse

2.1. EF-skibsfarten har været banebrydende inden for udviklingen af skibsfartskonsortier. Konsortiernes værdi for det økonomiske og tekniske fremskridt inden for skibsfarten er almindeligt anerkendt, da de letter og fremmer udviklingen og anvendelsen af containere og moderniseringen af linjetrafikken. Containerisering har gjort det muligt at udvikle kombinerede gennemgående transportsystemer, som har bidraget væsentligt til den generelle effektivitetsforbedring inden for industrien i de senere år, fordi virksomhederne kan trække på globale ressourcer og distribuere deres produkter overalt i verden i forvisning om, at leveringen gennemføres rettidigt og effektivt.

2.2. Med sit forslag om indrømmelse af gruppefritagelse for skibsfartskonsortier anerkender Kommissionen fuldt og helt deres værdi. Konsortieaftaler betragtes som fordelagtige for de deltagende rederier, da der opnås omkostningsbesparelser gennem øget kapacitetsudnyttelse og stordrift. De kan også give brugerne fordele ved at sikre mere regelmæssige transportydelser af højere kvalitet.

3. Forordningens sigte

3.1. Målet med denne forordning er ifølge Kommissionen at tilvejebringe afbalancerede og fleksible juridi-

ske rammer, som sikrer, at rederierne kan udøve deres virksomhed på grundlag af konkurrencebegrænsende aftaler, men som samtidig sikrer afskiberne en rimelig andel i de tilknyttede fordele.

3.2. Med henblik herpå erkendte Kommissionen i sit dokument af 1991, at betingelserne for, at konsortierne kunne udøve deres virksomhed under overholdelse af EF's konkurrenceregler, givetvis ville variere meget og burde afspejle de faktiske tekniske og kommercielle forhold.

3.3. ØSU støtter denne brede målsætning, og det har i sin gennemgang af forslaget til forordning søgt at fastslå, hvorvidt de specifikke bestemmelser i tilstrækkelig grad beskytter afskiberne og brugerne af liner-konsortiernes transportydelser, og om liner-konsortierne samtidig sikres den fornødne frihed til at udøve deres virksomhed. Det er også vigtigt at sikre, at rederier, som ikke deltager i skibsfartskonsortier, kan bevare deres konkurrencestilling.

3.4. ØSU har endvidere forsøgt at sondre mellem forskellige former for konsortieaftaler, idet nogle aftaler udelukkende har til formål at sikre et teknisk fremskridt og samarbejde (dvs. fælles anvendelse af transportudstyr eller -faciliteter), og derfor muligvis ikke er omfattet af forbuddet i artikel 85, stk. 1, eftersom de i reglen ikke virker konkurrencebegrænsende.

4. Generelle bemærkninger

4.1. Konsortiernes baggrund og udvikling

4.1.1. Containeriseringen har været en af de vigtigste teknologiske nyskabelser på transportområdet i de senere år. Den resulterede umiddelbart i en drastisk reduktion af både afskibernes og redernes udgifter til håndtering af last, som indtil da havde været en stadig vigtigere omkostningsfaktor. Samtidig blev der behov for nye færdigheder inden for sektoren. En hurtig og stærkt mekaniseret håndtering med beskeden brug af manuelt arbejde har gjort havneopholdene meget kortere og dermed øget skibenes effektivitet. Større skibe, strammere fartplaner og anvendelsen af edb i lastplanlægningen samt automatisk containersøgning har givet såvel afskibere som redere store fordele.

4.1.2. De nævnte forandringer medførte, at en arbejdskraftsintensiv sektor udviklede sig til en meget kapitalintensiv sektor. Konkurrencemomentet inden for linjefarten har derfor efter containeriseringen (fra

⁽¹⁾ EFT nr. L 378 af 31. 12. 1986, s. 4.

1970'erne og fremefter) primært været baseret på at minimere driftsomkostningerne. En forudsætning herfor er, at man anvender de største, og dermed mest omkostningseffektive, skibsstørrelser. Investeringerne i sådanne skibe, containere og specialiserede håndteringsfaciliteter er enorme og overstiger langt små og mellemstore selskabers formåen.

4.2. Definition på konsortier

4.2.1. Konsortierne er et af elementerne i den moderne linjeskibsfarts organisation. Konsortierne opererer ofte — men ikke altid — inden for en linjekonference. En konference er en gruppe bestående af to eller flere rederier, som udfører internationale transporter på en bestemt rute inden for et afgrænset geografisk område i overensstemmelse med en offentliggjort fartplan, og som er blevet enige om at benytte samme fragtrater. En konference kan ligeledes indgå aftaler om faste fragtandele med henblik på at afpasse kapaciteten efter efterspørgslen.

4.2.2. Fælles fastsættelse af fragtrater indgår ikke i konsortiernes virkefelt. De forskellige former for samarbejdsaftaler, der omfattes af begrebet skibsfartskonsortier, har Kommissionen defineret i forslaget til forordning på grundlag af de specifikke aktiviteter, som udføres. Disse karakteriseres som enten tekniske, driftsmæssige eller kommercielle.

4.2.3. ØSU fastslog i sin tidligere udtalelse, at skibsfartskonsortier groft set kan defineres som »kooperative foretagender inden for linjeskibsfarten, gennem hvilke de involverede rederier deltager i en række fællesaktiviteter for at opnå de nødvendige stordriftsfordele og rationaliseringsgevinster inden for en bestemt sektor, og de kombinerer faktorer som deling af fartøjsomkostninger og puljeordning for laster«. Kommissionens definition i den foreslåede forordnings artikel 1 stemmer i vidt omfang overens med ØSU's definition.

4.3. Udviklingstendenser inden for skibsfartskonsortier

4.3.1. Konsortiernes skiftende og dynamiske karakter blev anerkendt i Rådets bemyndigelsesforordning. Både veletablerede og nyere konsortier har udviklet og ændret deres virkefelt for at kunne imødekomme kundernes behov. Disse behov afspejler den udvikling inden for containeriseringen, som er omtalt i punkt 4.1 ovenfor. Konsortierne var i begyndelsen kendetegnet ved en ret høj grad af integration, og deres meget komplicerede fragtpuljeordninger indeholdt mekanismer, som sikrede, at deltageres fragtindtjening fordeltes efter en nøgle, der var fastlagt på forhånd. Nogle konsortier har ment, at det er meget kostbart og tidkrævende at udføre det arbejde og de undersøgelser, der

kræves for at afgrænse og beregne de drifts- og fragtrelaterede omkostninger. Udviklingen er derfor gået i retning af mindre komplicerede aftaler, såsom tekniske aftaler mellem rederier, for eksempel om udveksling af »slots« på skibe og fælles drift af skibe.

4.3.2. Mens konsortiedeltagere førhen måske deltog i fælles markedsføring og indgik omfattende finansielle forpligtelser, så dækker de nye former for aftaler i mange tilfælde udstyr til vands og til lands samt andre faciliteter, mens graden af finansiell integration er begrænset til afregning af benyttede og ydede tjenester.

4.3.3. Fællesskabets rederisammenslutning (ECSA) har givet en skematisk oversigt over de former for konsortieaftaler, som for øjeblikket forekommer i transporten til og fra Fællesskabet. ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation har studeret denne oversigt. Selv om analysen ikke er 100 % fuldstændig (andre aftaleformer eksisterer måske), og den ikke er helt ajourført, fordi der er tale om en meget dynamisk sektor, kan oversigten alligevel betragtes som en illustration af det meget brede spektrum af konsortieaftaler. Det fremgår, at mere end halvdelen af de nævnte aftaler er begrænset til tekniske aspekter af kapacitetsudnyttelse og terminaldrift og ikke omfatter handelsmæssige bestemmelser vedrørende pooling eller markedsføringsordninger.

5. Særlige bemærkninger til forslaget til forordning

5.1. Med udgangspunkt i afsnit 4 ovenfor samt Kommissionens målsætning (pkt. 3.1) har ØSU analyseret de enkelte artikler i forslaget til forordning. ØSU ønsker at pege på følgende punkter af særlig interesse, når det drejer sig om følgerne for den effektive drift af skibsfartskonsortier, og det angiver samtidig de områder, som Kommissionen bør tage op til fornyet overvejelse:

5.2. Definition (artikel 1)

5.2.1. ØSU er stort set enig i definitionen på »konsortium« i artikel 1. Af hensyn til retssikkerheden vil det dog gerne have præciseret, hvad der skal forstås ved »hovedsagelig i containere«. Når linjefartsydelse tilbydes i fællesskab som en blanding af container- og ikke-containertransport, falder de så inden for rammerne af konsortiedefinitionen og dermed forordningens sigte?

5.2.2. ØSU ønsker tilføjet en yderligere definition, som forklarer udtrykket »independent rate action«, der benyttes i artikel 5, uden nærmere forklaring.

5.3. *Anvendelsesområdet (artikel 2)*

5.3.1. Både den nye forordning (EØF) nr. 479/92 og forordning (EØF) nr. 4056/86 finder anvendelse på linjeskibsfart, men den indbyrdes overensstemmelse mellem deres respektive anvendelsesområder er ikke klar. Forordning (EØF) nr. 4056/86 gælder kun for international søtransport, hvorimod anvendelsesområdet for det nye forslag til forordning er defineret anderledes. Definitionen på et konsortium begrænser imidlertid ganske klart medlemsaftaler til internationale linjefartsydelse. Denne uklarhed må ryddes af vejen. ØSU er ikke klar over, om anvendelsesområdet tænkes at skulle omfatte feederkystsejls, herunder også mellem en medlemsstats havne, som er et væsentlig supplement til en effektiv drift af oceanskibsfart. ØSU minder om, at Kommissionen for øjeblikket generelt søger at fremme kystsejls som følge af dens miljømæssige og andre fordele for EF's transportnet. Der er behov for en præcisering af den nye forordnings nøjagtige anvendelsesområde.

5.3.2. Hovedparten af de forskellige konsortierederer tilbyder kombinerede transportydelser, dvs. også landtransport, som led i transporten af en container fra punkt A til punkt B. Selv om Kommissionen oprindeligt havde den tanke, at forordningen skulle omfatte multimodal transport, omhandler forordningsforslaget kun søtransport. Da multimodal transport har stor betydning, bør relationerne mellem denne transportform og konkurrencereglerne præciseres hurtigst muligt. Spørgsmålet om fælles anvendelse af containere på landjorden må også tages op. Konsortierederer, som besejler samme ruter, har undertiden aftaler om benyttelse af hinandens containere. Kommissionen bør overveje med en anden forordning at indrømme en gruppefritagelse, som omfatter denne specifikke aktivitet.

5.4. *Tekniske aftaler (artikel 3)*

5.4.1. Det er vigtigt at tilvejebringe retlig sikkerhed i spørgsmålet om, hvorvidt alle konsortieaktiviteter — tekniske, driftsmæssige og kommercielle — skal omfattes af forordningens vilkår og betingelser. I den nuværende udformning omfatter forordningsforslaget kun rent tekniske aftaler (dvs. fælles fartplaner, udveksling af lastrumskapacitet, fælles brug af udstyr). Der er i forordning (EØF) nr. 4056/86 (art. 2, stk. 1) klar præcedens for, at aftaler, som udelukkende tilsigter og resulterer i tekniske forbedringer, fritages fra forbuddet i Traktatens artikel 85, stk. 1. Når konsortieaftaler har ren teknisk karakter og medvirker til at øge effektiviteten og produktiviteten inden for skibsfarten, er det

spørgsmålet, om de overhovedet bør omfattes af forordningens anvendelsesområde. Kommissionen bør tage dette spørgsmål op igen med det formål at skabe større klarhed, og den tidligere maritime forordning bør benyttes som udgangspunkt.

5.5. *Kapacitetsstyring (artikel 3, stk. 3)*

5.5.1. ØSU konstaterer, at skævheder inden for skibsfarten og de store omkostninger i forbindelse med losning/lastning og flytning af tomme containere betyder, at kapacitetsstyring er af afgørende betydning for en effektiv linjeskibsfart. Som forordningsforslaget er affattet, vil et konsortium ikke længere kunne omfattes af gruppefritagelsen, hvis det eller dets medlemmer deltager i aftaler, som tager sigte på en »betydelig« begrænsning eller reduktion af deres kapacitet. Denne bestemmelse vil ikke alene berøre konsortier, men også konferencer, når konsortiemedlemmer samtidig deltager i konferencer. I artikel 3, stk. 3, tillades imidlertid kapacitetsstyring, når den omfatter samtlige medlemmer, og formålet er en tilpasning til »sæson- eller konjunkturbetonede« efterspørgselssvingninger eller anvendelse af mere effektive skibe.

5.5.2. ØSU mener, at terminologien i denne bestemmelse er temmelig upræcis. Det vil gerne vide, hvorledes Kommissionen vil kunne sondre mellem tilladelige og utilladelige former for kapacitetsstyring. I betragtning af, at forordning (EØF) nr. 4056/86 om søtransportkonferencer tillader kapacitetsstyring, er det spørgsmålet, hvorledes Kommissionen regner med, at de to forordninger vil kunne fungere sammen.

5.6. *Artikel 5*

5.6.1. ØSU godkender bestemmelserne i artikel 5, da disse opfylder målsætningen i den sjette betragtning om at sikre »tilstrækkelig konkurrence på de farter, inden for hvilke konsortierne opererer«, hvilket er en forudsætning for at give »brugerne af de søtransportydelser, der udbydes af konsortierne, en rimelig andel i de fordele, der følger med den af konsortierne forbundne forbedring af produktivitet og servicekvalitet«.

5.7. *Markedsandel (artikel 6 og 7)*

5.7.1. ØSU konstaterer, at konsortier kun kan opnå fritagelse, hvis deres trafikandele ligger inden for specifikke grænser. Alt afhængigt af konsortiets særlige beskaffenhed skal det have en andel på under 30 %, 35 % eller 50 % af den direkte trafik. Kommissionen fastslår ganske klart, at kun henvend 6-7 aftaler skønnes at ville

falde uden for disse grænser, og at der i disse tilfælde er mulighed for at opnå individuelle fritagelser. Det fremgår af den tredje betragtning på side 7, at der kan opnås individuel fritagelse. Det ser imidlertid ikke ud til, at der i forslaget artikler er bestemmelser, som direkte svarer hertil, hvilket ØSU ikke forstår. Det er betryggende, at Kommissionen i et vist omfang er rede til at tage hensyn til de særlige kommercielle forhold på visse farter, hvor markedsandelen — af sunde økonomiske årsager — for øjeblikket er større end på andre, hvor konkurrencen netop nu er større.

5.7.2. ØSU finder, at markedsandelstallene er valgt vilkårligt, og den kan navnlig ikke se nogen begrundelse for at begrænse antallet af deltagende rederier i et konsortium, hvis markedsandel ligger mellem 30/35 % og 50 %. Sådanne markedsandelsbestemmelser er måske helt overflødige, eftersom kravene i de andre artikler er tilstrækkelige til at sikre en passende konkurrence.

5.7.3. Markedsandelstanken stemmer ikke overens med forordning (EØF) nr. 4056/86, hvori der ikke stilles sådanne krav. Nævnte forordning indeholdt ej heller begrænsninger med hensyn til, hvor mange rederier der kunne deltage i en konference. Ingen af EF's mere betydelige samhandelspartnere i Organisationen for økonomisk Samarbejde og Udvikling (OECD) fastsætter grænser for markedsandelen eller antallet af rederier.

5.7.4. ØSU ønsker nærmere oplysninger om Kommissionens metode til beregning af markedsandele, og det er navnlig ikke tilfreds med den upræcise anvendelse af udtryk som »trafikken på de havne, de besejler« og »den direkte trafik«. Det fremgår ikke klart, hvorvidt Kommissionen har til hensigt at vurdere markedsandelen på grundlag af de faktisk benyttede anløbshavne, eller om den også er indstillet på at medregne andre havne, som betjener den samme type trafik. Det er også uklart, hvad der skal forstås ved »direkte« trafik, og om Kommissionen agter at medregne omladning i sin markedsandelsformel. Kommissionen bør for retssikkerhedens skyld og for at undgå fremtidige stridsspørgsmål meget klarere tilkendegive, hvorledes den agter at vurdere og gennemføre sine markedsandelsregler.

5.8. Opsigelsesvarsel (artikel 8)

5.8.1. ØSU konstaterer, at Kommissionen i sit dokument af 1991 tilkendegav, at den var indstillet på at følge gældende praksis i forbindelse med aftaler af denne art. Det blev navnlig erkendt, at det kunne være hensigtsmæssigt med et opsigelsesvarsel, som var afpasset efter investeringens størrelse. Som allerede bemærket kan der være tale om meget store investeringer i et

konsortium, og i sådanne tilfælde vil de henholdsvis 18 og 24 måneder, Kommissionen foreslår, være for lidt til, at investeringerne er kommercielt rentable. Der er tale om et kontraktuelt forhold mellem samarbejdspartnere, og det bør derfor overlades dem at tage stilling til dette spørgsmål. Længere opsigelsesvarsler vil desuden give brugerne en bedre garanti for, at bestemte ydelser er til rådighed.

5.9. Konsultationer med afskibere (artikel 9)

5.9.1. ØSU finder denne artikel vigtig, når det drejer sig om at tage hensyn til brugernes krav. Kommissionen fastslog dog klart i sine retningslinier af 1991, at sådanne konsultationer kun tager sigte på de aktiviteter, som konsortierne selv forestår, og at der ikke må ske en overlapning med de konsultationsprocedurer, som er fastsat i forordning (EØF) nr. 4056/86. Disse retningslinjer bør respekteres. Sådanne konsultationer bør i hovedsagen (således som artiklen foreskriver) finde sted i form af direkte kontakt mellem konsortiet, de deltagende rederier og deres kunder.

5.10. Ikrafttrædelse (artikel 13)

5.10.1. ØSU vil gerne for klarheds skyld have artikel 13 omredigeret med hensyn til den særlige behandling af konsortieaftaler, som overskrider grænserne for markedsandele og antallet af medlemsrederier. Som artiklen er affattet, er det uklart, om det vil blive krævet af disse, at de tilpasser sig inden for en seks måneders periode, i løbet af hvilken de vil være beskyttet af gruppefritagelsen, eller om de kan bevare de eksisterende rettigheder, indtil udløbet af de pågældende konsortieaftaler.

6. Resumé og konklusioner

6.1. ØSU hilser forelæggelsen af udkastet til Kommissionens forordning velkommen og konstaterer, at det i det store og hele stemmer overens med de generelle konklusioner, ØSU nåede frem til i sin tidligere udtalelse om dette spørgsmål.

6.2. ØSU anerkender, at det er nødvendigt at finde en balance, så man sikrer afskibere og brugere af skibsfartskonsortierne ydelser en tilstrækkelig beskyttelse, samtidig med at man indrømmer konsortierne den fornødne frihed til at udføre deres virksomhed og sørger for, at de rederier, der står uden for konsortiet, kan konkurrere.

6.3. Der må tages hensyn til den kendsgerning, at eksisterende konsortieaftaler er meget forskellige med

hensyn til formål og vilkår, og at de fortsat skal være fleksible for at kunne opfylde brugernes behov.

6.4. Forslaget til forordning stemmer på en række punkter ikke overens med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 om søtransportkonferencer og forordning (EØF) nr. 479/92. Disse uoverensstemmelser bør så vidt muligt fjernes.

6.5. Af hensyn til klarheden og retssikkerheden er det nødvendigt at definere nogle af de begreber, der anvendes i udkastet til forordning, mere præcist.

6.6. Kommissionen bør atter se på følgende specifikke spørgsmål på baggrund af de fremsatte kommentarer:

— Bør rent tekniske aftaler udelukkes fra forordningens anvendelsesområde, således som det er tilfældet i forbindelse med forordning (EØF) nr. 4056/86 (art. 3)?

— Kan det ikke tænkes, at de foreslåede restriktioner med hensyn til kapacitetsstyring [som også er i modstrid med forordning (EØF) nr. 4056/86], vil lægge unødvendige hindringer i vejen for omkostningseffektive ydelser (art. 3)?

— Er de foreslåede kriterier til afgrænsning af markedsandelen korrekte, kan de anvendes med blot nogen grad af sikkerhed, og vil anvendelsen af rent vilkårlige procentsatser i denne sammenhæng være hensigtsmæssig (art. 6 og 7)?

— Er de foreslåede grænser for længden af opsigelsesvarslet egnede til at tage højde for de meget store kapitalinvesteringer, der kan være tale om (art. 8)?

Bryssel, den 27. april 1994.

Susanne TIEMANN

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg