

Stanovisko Výboru regionů k tématu – Balíček k nákladní dopravě

(2008/C 325/02)

VÝBOR REGIONŮ

- považuje za nezbytné zlepšit energetickou účinnost díky technologickým inovacím a rozvoji ekologických dopravních alternativ. Doprava by se prostřednictvím internalizace externích nákladů měla zaměřovat na ty druhy dopravy, které jsou nejvíce šetrné k životnímu prostředí a nejvíce energeticky účinné;
- domnívá se, že by měl být pro železniční dopravu v rámci EU zaveden společný pracovní jazyk;
- má za to, že nákladní doprava po železnici se dělí o velkou část železničních linek s osobní dopravou. To může případně omezit kapacitu a spolehlivost obou systémů nejen v městských aglomeracích, ale i v meziregionální dopravě. EU by ve spolupráci s členskými státy měla vyhotovit soupis těchto nedostatků a podílet se na jejich odstranění za současné snahy co nejvíce využít stávající a budoucí železniční infrastrukturu. Z dlouhodobého hlediska by EU a členské státy měly usilovat o to, aby byly vytvořeny oddělené sítě pro nákladní a osobní dopravu, vždy pochopitelně za podmínky, že tomu nebrání nedostatek pozemní plochy, a to v prvé řadě v nejvíce zatížených částech sítě;
- má za to, že plánování městské dopravy, obzvláště s ohledem na systémy doručování zboží, vyžaduje zvláštní péči místních orgánů. Organizaci městské nákladní dopravy je třeba směřovat k větší účinnosti systému, a to jak z environmentálního, tak z ekonomického hlediska,
- domnívá se, že místní a regionální orgány mohou hrát významnou roli v realizaci udržitelné politiky nákladní dopravy rozvojem a zpřístupňováním vnitrozemských přístavů včetně multimodálních infrastruktur;
- má za to, že je nutné zlepšit propojení železniční a námořní dopravou, jelikož v některých oblastech tato řešení stále nejsou účinně sladěna. Podporuje rozvoj logistických iniciativ místními a regionálními samosprávami ve vnitrozemských oblastech prostřednictvím logistických platforem a suchých přístavů, neboť představují základní nástroj pro zlepšení systému celkové distribuce zboží a pro podporu rozvoje a soudržnosti vnitrozemských oblastí.

Zpravodaj: pan José CORREIA (ELS/PT), starosta města Tavira

Odkaz

Sdělení Komise – Program nákladní dopravy EU: Zvýšení účinnosti, integrace a udržitelnosti nákladní dopravy v Evropě

KOM(2007) 606 v konečném znění

Sdělení Komise – Akční plán pro logistiku nákladní dopravy

KOM(2007) 607 v konečném znění

Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu Směrem k železniční síti zaměřené na nákladní dopravu

KOM(2007) 608 v konečném znění

POLITICKÁ DOPORUČENÍ

VÝBOR REGIONŮ

Úvod

1. Sdělení Komise týkající se nákladní dopravy jsou reakcí na politické otázky prezentované v bílé knize o dopravě z roku 2001 a na přezkum bílé knihy o dopravě v polovině období uskutečněném v roce 2006. V rámci této práce bylo uspořádáno 13 seminářů a konferencí a více než 30 externích akcí a bylo obdrženo téměř 160 písemných příspěvků. Kromě toho bylo Komisi zasláno více než 500 zpráv týkajících se úzkých profilů v oblasti logistiky.

2. Přezkum bílé knihy si všímá změny souvislostí od roku 2001, a konkrétně zrychlováním globalizace výroby, nejistými dodávkami energie, rychlejším tempem globálního oteplování a kontinentálním rozměrem Evropské unie po rozšíření do střední a východní Evropy. S ohledem na tyto změny se navrhuje rozšíření působnosti a nástrojů dopravní politiky tak, aby byly tyto nové výzvy naplněny. Zejména zdůrazňuje potřebu zlepšit účinnost různých druhů dopravy, ať už používaných samostatně, nebo v kombinaci.

Politická doporučení

3. domnívá se, že vzhledem k tomu, jaké směry vyplývají z uvedených studií, zcela jasně se nabízí několik politických opatření, která by měla být provedena, jako např.:

- snížení emisí CO₂ a potažmo přispění k plnění Kjótského protokolu;
- omezení závislosti na fosilních palivech a postupné zavádění paliv z obnovitelných zdrojů;
- zlepšení energetické účinnosti díky technologickým inovacím a rozvoji ekologických dopravních alternativ. To lze činit různými cestami. Doprava by se prostřednictvím internalizace externích nákladů měla zaměřovat na ty druhy

dopravy, které jsou pro konkrétní dopravní účel nejvíce šetrné k životnímu prostředí a nejvíce energeticky účinné;

- zvláštní pozornost by měla EU věnovat přepravě nebezpečného zboží. Pokud jde o silniční dopravu, je nutné sladit správní postupy, aby nedocházelo k chybám způsobeným nepochopením jazyku či složitým právním předpisům v jiných zemích ze strany dopravce. Pokud jde o námořní přepravu nebezpečných věcí, musí EU přezkoumat pravidla upravující podmínky, za kterých je možné sloučit osobní a nákladní přepravu;
- zlepšení technologie železničních systémů, aby ve srovnání s ostatními druhy dopravy neztrácely konkurenceschopnost;
- mezinárodní provozovatelé železniční dopravy narážejí při racionálním a účinném řízení dopravy na četné problémy a překážky. Jedním z problémů je to, že řízení železniční dopravy probíhá v jazyce příslušného členského státu, což provozovatelům vlaků brání v činnosti za hranicemi jejich země. VR se proto domnívá, že by pro železniční dopravu měl být v rámci EU zaveden společný pracovní jazyk, a to po vzoru společného mezinárodního pracovního jazyka v letecké dopravě;
- požadavky na odbornou přípravu strojvůdců se po celé EU liší, stejně jako normy pro bezpečnost a manipulaci s nákladem. Tyto rozdíly jsou problémem pro mezinárodní provozovatele železniční dopravy. Z tohoto důvodu musí dojít k harmonizaci těchto norem v rámci EU;
- rozvoj využívání informačních a komunikačních technologií (IKT) prostřednictvím vývoje tzv. nákladního internetu a se zdokonaleným využíváním satelitních systémů a rádiových pásem;
- do intermodálního dopravního řetězce je zapojeno mnoho subjektů, takže odpovědnost vůči zákazníkům může být neurčitá, což často narušuje spolehlivost, bezpečnost a kvalitu v dopravě. EU hraje důležitou roli při vytváření jasně struktury a jednoznačného rozdělování pravomocí v dopravním systému;

4. a rovněž:

- snížení obtíží při pohybu mezinárodních vlaků, a to jak co se týče překračování hranic, tak pokud jde o technické otázky (rozdílný rozchod kolejí, rozdílné napětové systémy, rozdílná kritéria pro schvalování mobilního vybavení atd.) a administrativní stránku věci;
- v dlouhodobém horizontu vytvoření sítě zaměřené výhradně na nákladní dopravu, a to s ohledem na vysoké náklady na její realizaci a na základě důkladné analýzy nákladů a přínosů;
- výstavba zelených koridorů, především s cílem snížit cestovní doby a zlepšit kvalitu služeb;
- nákladní doprava po železnici se dělí o velkou část železničních linek s osobní dopravou. To může případně omezit kapacitu a spolehlivost obou systémů nejen v městských aglomeracích, ale i v meziregionální dopravě. Často jsou navzájem v určitém konfliktu, který škodí rozvoji ekologičtějšího dopravního systému s vyšší energetickou účinností. EU by ve spolupráci s členskými státy měla vyhotovit soupis těchto nedostatků a podílet se na jejich odstranění za současné snahy co nejvíce využít stávající a budoucí železniční infrastrukturu. Z dlouhodobého hlediska by EU a členské státy měly usilovat o to, aby byly vytvořeny oddělené sítě pro nákladní a osobní dopravu, vždy pochopitelně za podmínky, že tomu nebrání nedostatek pozemní plochy, a to v první řadě v nejvíce zatížených částech sítě;
- zlepšení intermodality za účelem dosažení skutečného zvýšení výkonnosti systémů;
- přezkoumání rozměrů a délky železničních souprav a silničních vozidel s cílem zvýšit přepravní kapacitu a nepoškodit při tom životní prostředí;

5. jakož i:

- zjednodušení námořní přepravy z celního hlediska, zejména mezi přístavy Evropské unie;
- zavedení evropské certifikace strojvedoucích, aby mohli kvalifikovaní strojvedoucí snáze pracovat v jakékoliv zemi Evropské unie a s různými systémy a vybavením;
- pro existenci rovných podmínek hospodářské soutěže je důležitá rovnost před zákonem. Nařízením o době řízení a odpočinku byly v EU harmonizovány příslušné předpisy, nezávisle na zemi, v níž má dopravní podnik sídlo. Možnosti stíhání za porušení nařízení jsou však různé a závisí na tom, zda k porušení došlo v zemi, kde je vozidlo zaregistrováno popř. kde má trvalé bydliště řidič, nebo v jiné zemi. Návrh směrnice o usnadnění přeshraničního vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, který předložila Komise, zahrnuje nepřiměřenou rychlost řízení vozidla pod vlivem alkoholu, nepoužití bezpečnost-

ních pásů a nezastavení na červenou na křižovatce se světelným signalizačním zařízením. Porušení předpisů o době řízení a odpočinku by mělo být rovněž předmětem přeshraniční spolupráce při vymáhání právních předpisů v oblasti bezpečnosti silničního provozu;

- plnění pravidel přesnosti, zejména co se týče pravidel UIRR (Mezinárodní unie společností pro kombinovanou dopravu silnice/železnice);
- normy týkající se přenocování strojvůdců v jiné zemi jsou nevýhodné pro provozovatele z okrajových zemí při dálkové mezinárodní železniční přepravě. Pracovní předpisy by tedy měly být změněny tak, aby provozovatelé z okrajových zemí měli v mezinárodní železniční dopravě stejné možnosti jako provozovatelé ze zemí střední Evropy;
- EU by měla zvláště dbát na rostoucí kriminalitu a nebezpečí terorismu, které ohrožují nákladní dopravu na silnicích a na železnici. Měla by být zahájena spolupráce mezi členskými státy, v níž bude EU hrát důležitou roli. Důležitým faktorem pro zvyšování bezpečnosti je výstavba většího počtu bezpečných odpočívadel, hlavně podél sítě TEN-T;
- řešení dopravních zácp formou zřizování výhodnějších tras;
- celkové zlepšení kvality služeb a zavedení kodexu osvědčených postupů pro toto odvětví za účelem posílení důvěry uživatelů;
- je důležité, aby se EU zaměřila na kriminalitu v souvislosti se silniční nákladní dopravou. Existují informace o tom, že pašování a nezákonný prodej zejména tabáku a alkoholu na odpočívadlech podél přepravních tras nejsou zdaleka ojedinělé. Aby byl tento problém pod kontrolou, je zapotřebí mezinárodní spolupráce, kterou by měla iniciovat a koordinovat EU;
- posílení konkurenceschopnosti vnitrozemské vodní dopravy;
- vytvoření sítě vodních cest a přístavů vyhovujících budoucnosti ve spolupráci s decentralizovanými úřady a na základě přístupu s využitím řetězců a sítí;
- podpora inovací ve vnitrozemské vodní dopravě;
- vytvoření bezpečné a udržitelné vnitrozemské vodní dopravy;

Vztahy s místními a regionálními orgány

- 6. domnívá se, že z dlouhodobého hlediska je nutné vytvořit spolehlivou infrastrukturu železniční dopravy o dostatečné kapacitě, která nebude vytvářet konflikt mezi přepravou zboží a dalšími cíli dopravy či jinými sociálními zájmy a která bude poskytovat podmínky umožňující energeticky účinnou dopravu, která bude v souladu s životním prostředím;

7. domnívá se, že z krátkodobého hlediska je na prvním místě nutné identifikovat a vyřešit problematická místa systému a nedostatek kapacit;

8. má za to, že nákladní doprava, ač nahlížena z pohledu velkých koridorů na celostátní či mezinárodní úrovni, se nikdy nemůže obejít bez příspěvku obcí a regionálních orgánů příslušných k místům, přes která vedou trasy;

9. domnívá se, že městské a regionální plánování za účelem distribuce zboží je zásadní pro vytvoření toku nákladní dopravy, který bude šetřit energii a bude v souladu s životním prostředím. Nová dopravní politika tak musí aktivně počítat se všemi subjekty, které by mohly zvýšit její efektivitu, a zejména s těmi, které mohou díky své blízkosti k obyvatelům řešit problémy na místní úrovni;

10. úsporné a ekologické nákladní dopravy lze dosáhnout především co největším využitím vnitrozemské vodní dopravy. Ta může rovněž ulehčit přetíženým spojením mezi přístavy a vnitrozemím;

11. v intermodálním dopravním systému jsou terminály, překladecké stanice a přístavy důležitými součástmi infrastruktury. Jejich plánování a umístění spadá do pravomocí místních a regionálních orgánů. Je důležité, aby města zohlednila jejich budování v rané fázi městského plánování, což předpokládá dlouhodobé a stabilní podmínky městského plánování ze strany EU a národní úrovně;

12. vzhledem k tomu, že přibližně 40 % dopravních prostředků v EU je využíváno k distribuci či k dodávkám služeb nebo zboží a že většina spotřebitelů sídlí ve městech, je nutné rozsáhlý dopravní provoz vznikající v těchto městech řídit. Mělo by se počítat s šířením osvědčených postupů v souvislosti s politikou městské nákladní dopravy;

13. konstatuje, že vytvoření regionálních nebo městských dopravních orgánů, jež vznikají v různých členských státech, může značně pomoci při sladování požadavků a výsledků. VR poukazuje na to, že je při tom nutné dodržovat zásadu subsidiarity;

14. zdůrazňuje, že místní a regionální orgány mají zvýšenou schopnost dialogu s výrobcí i s těmi, komu je zboží určeno;

15. zvláštní pozornost je zapotřebí věnovat distribuci služeb a zboží ve městech, protože inteligentní plánování městské logistiky je klíčovým faktorem městské mobility;

16. má za to, že v budoucnosti bude nutné při rozhodování o umístění terminálů, logistických distribučních center a samotných prodejních míst stále více zapojovat místní orgány;

17. podtrhuje, že logistika na regionální úrovni je nová budoucí politika, která se bude rychle rozvíjet; přenos kompetencí v oblasti řízení spojů z centrální úrovně na regionální orgány bude mít zásadní význam; otázka definování velkých mezinárodních koridorů zůstane v kompetenci členských států;

18. domnívá se, že místní orgány mohou svými dobrými městskými politikami značně pomoci zvýšit rychlost železniční dopravy; jedná se o velmi cenný příspěvek;

19. má za to, že pomocné železniční služby, především terminály a seřaďovací nádraží, si zaslouží zvláštní pozornost strukturálních fondů;

20. má za to, že plánování městské dopravy, obzvláště s ohledem na systémy doručování zboží, vyžaduje zvláštní péči místních orgánů. Organizaci městské nákladní dopravy je třeba směřovat k větší účinnosti systému, a to jak z environmentálního, tak z ekonomického hlediska. Za tímto účelem je třeba posilovat ekologickou kvalitu dopravních prostředků a zvyšovat faktory nákladu, což umožní omezit počet cest při stejném množství přepraveného zboží;

21. místní a regionální orgány mohou hrát významnou roli v realizaci udržitelné politiky nákladní dopravy rozvojem a zpřístupňováním vnitrozemských přístavů včetně multimodálních infrastruktur;

22. místní a regionální orgány mohou prováděním politiky územního plánování podporovat vodní dopravu, zejména volbou lokalit pro umístění podniků. Strukturální fondy by měly věnovat zvláštní pozornost pozemkům pro podniky zaměřené na vodní dopravu, plavebním trasám a vnitrozemským přístavům;

Závěry a doporučení

23. zdůrazňuje, že místní a regionální orgány hrají stále důležitější úlohu v přípravě logistických strategií pro účinné a adekvátní plánování, infrastruktury a koordinaci;

24. upozorňuje na to, že velká část toků nákladní dopravy zatěžuje dopravní síť ve střední Evropě i tehdy, když cílová destinace dopravy ve střední Evropě neleží. S ohledem na problémy středoevropských dopravních sítí s kapacitou je proto velmi důležité, aby EU podpořila rozvoj os a koridorů, které nebudou zatěžovat síť resp. přispějí k jejich odlehčení. Koridory v severní Evropě vedoucí z východu na západ jsou příkladem takovýchto spojení a zároveň přispívají k rozvoji příslušných regionů. V budoucí strategii pro oblast Baltského moře, která se nachází ve fázi vypracovávání, se mj. klade důraz na význam dobře fungujících dopravních sítí a multimodálních řešení pro vybudování udržitelného a konkurenceschopného regionu. Je mimořádně důležité, aby EU i nadále poskytovala prostředky na tento typ opatření, např. ze strukturálních fondů nebo zvláštních programů pro jednotlivá odvětví;

25. upozorňuje na to, že lodní nákladní doprava má velký význam pro regiony se zásobami surovin. Zpracovatelský průmysl je závislý na spolehlivých dodávkách po celý rok. V zájmu fungování lodní dopravy i v zimních obdobích by se využívání ledoborců mělo stát prioritou a mělo by být začleněno do programu TEN-T;

26. zastává názor, že by EU při plánování infrastruktury v rámci Evropské unie i mezi EU a sousedními zeměmi a regiony měla uplatňovat integrovaný přístup. Balíček EU k nákladní dopravě by proto měl být koncipován tak, aby byl v souladu s jinými plány dopravy a infrastruktury, které již Evropská unie vypracovala a přijala, např. s programem TEN-T a s mapou mezinárodních dopravních koridorů;

27. připomíná, že v posledních letech mnoho regionů rozvinulo tento typ strategií s cílem odhadnout, jaký bude objem dopravy v blízké budoucnosti, a vyvodit nezbytné závěry. To vyžaduje čím dál tím větší přeshraniční a nadnárodní koordinaci logistických projektů v Evropě. Příkladem tohoto trendu je iniciativa Logistika chemického průmyslu ve střední Evropě, kterou spustila Síť evropských chemických regionů s cílem v dlouhodobém výhledu prostřednictvím koordinované strategie zlepšit celkové podmínky pro výrobní centra chemického průmyslu ve střední a východní Evropě. Dalším příkladem je projekt výstavby železničního koridoru (EU4SeaRail) mezi Baltickým, Severním, Středozezemním a Černým mořem. Dalšími důležitými příklady dopravních koridorů v severní Evropě jsou Botnický koridor a Severní osa. Důležitá byla také úloha regionů při rozvoji logistických prostorů za účelem komplementarity a přesunů na jiné druhy dopravy, zejména u nákladní dopravy, prostřednictvím optimálního využití jednotlivých druhů dopravy, jako tomu bylo v případě logistické platformy PLAZA v Aragonu a jejího propojení s jinými platformami, jako jsou Eurocentre v Toulouse či různé přístavy na iberském poloostrově;

28. domnívá se, že efektivní doprava v Evropě může významně přispět k hospodářskému růstu. Vyzývá proto Komisi, aby tyto připomínky vzala v potaz při přípravě budoucího přezkumu směrnic týkajících se transevropských sítí v letech 2009–2010 a podporovala prioritně provádění projektů, které již byly schváleny a jako prioritní zahrnuty do uvedených sítí, zejména úseky, na kterých je efektivní nákladní doprava ztížena, např. přeshraniční úseky či úseky vedoucí přes horské oblasti;

Rovněž je důležité vyzdvihnout, že Výbor regionů:

29. vítá úsilí o dosažení pokroku v těchto otázkách, především snahy finského a německého předsednictví;

30. jeho stanovisko k analýze a opatřením navrhovaným ve sděleních, jež tvoří tento balíček k nákladní dopravě, je v zásadě příznivé;

31. doporučuje však, aby se zohlednily otázky týkající se dobrého propojení s místními a regionálními orgány, popsané a vysvětlené v předchozím odstavci;

32. je si vědom toho, že nová účinná politika v oblasti nákladní dopravy se neobejde bez dobré spolupráce všech místních orgánů a regionálních samospráv, a vyzývá proto k udržování dobrých vztahů, k čemuž se sám bude snažit co nejlépe přispět;

33. doporučuje, aby se ještě více pracovalo na tom, aby všechny politické orgány věnovaly více pozornosti této problematice, a to vzhledem k tomu, jaký význam má v rámci HDP a vzhledem k jejím přímým i nepřímým důsledkům pro hospodářství a společnost obecně;

34. přezkum směrnice 96/53 ES se nejeví jako vhodný. Musí se zachovat dostatečná orientace na ekologičtější řešení, tedy na větší počet vlaků spíše než kamionů;

35. upozorňuje na to, že městské aglomerace jsou cílovou stanicí značné části veškeré nákladní dopravy. Plánování rozvozu nákladu po městech a regionech má proto zásadní význam pro energeticky úsporný a ekologický tok nákladní dopravy. Proto je velmi důležité umísťovat překladiště tak, aby vyhovovala celé síti nákladní dopravy. Mezi místní a regionální úrovní a celkovou politikou EU pro logistiku nákladní dopravy tedy musí probíhat dobře fungující koordinace. Výbor má za to, že politiku v oblasti železniční nákladní dopravy je třeba sladit s akčním plánem pro městskou dopravu;

36. vzhledem k nákladům na energii se inovace v oblasti biopaliv jeví jako nanejvýš důležité, musí však probíhat s ohledem na celkovou stabilitu světové zemědělské produkce, a proto vyzývá Evropskou komisi, aby zintenzívnila výzkum v této oblasti;

37. zasazuje se o liberalizaci veškeré železniční dopravy, ovšem v souladu s pravidly koordinace, jež by respektovala veřejný zájem;

38. považuje za vhodné, aby bylo možné učinit co největší pokrok u tratí vyhrazených pro přepravu zboží;

39. domnívá se, že dopravní sítě by se měly stále více začleňovat do politiky v oblasti logistiky, a to se zapojením místních a regionálních orgánů, přičemž by se měl rozvinout koncept pevninských přístavů se zohledněním známých environmentálních aspektů;

40. má za to, že je nutné zlepšit propojení železniční a námořní dopravou, jelikož v některých oblastech tato řešení stále nejsou účinně sladěna. Podporuje rozvoj logistických iniciativ místními a regionálními samosprávami ve vnitrozemských oblastech prostřednictvím logistických platform a suchých přístavů, neboť představují základní nástroj pro zlepšení systému celkové distribuce zboží a pro podporu rozvoje a soudržnosti vnitrozemských oblastí;

41. zdůrazňuje nezbytnost výhledové harmonizace technologických prostředků a norem, díky nimž by bylo možné rychle překonat stávající překážky v rozdílnosti sběračů proudu a rozchodu kolejí;

42. je přesvědčen, že Kjótský protokol a jeho důsledky pro dopravní politiku musí mít výraznější dopad na logistiku zboží;

43. domnívá se, že v budoucnosti by ideálně bylo možné projet napříč Evropou po vysokorychlostní železnici, po níž by z Lisabonu bylo možné dojet kamkoliv do Středozeří, Pobaltí či na nové hranice se třetími zeměmi;

44. navrhuje, aby se podrobněji prostudovala možná opatření zaměřená na řešení problematických otázek infrastruktury a stávajících předpisů, aby mohla být poté provedena. Pro rychlejší zjištění těchto problémů a hledání řešení doporučuje zřídit na místní a regionální úrovni síť pro výměnu zkušeností a osvědčených postupů mezi specializovanými centry pro logistiku a intermodalitu;

45. domnívá se, že je třeba stanovit dlouhodobé strategie a akční plány pro rozšíření evropských koridorů;

46. podporuje opatření k zajištění neutrality podmínek hospodářské soutěže mezi členskými státy;

47. souhlasí se sladěním a zjednodušením pravidel a předpisů, konkrétně norem pro hmotnosti a rozměry, bezpečnostních předpisů týkajících se zajištění nákladu a odpovědnosti stran, rovnosti před zákonem nezávisle na tom, kde sídlí dopravce,

jednotné terminologie v oblasti kontroly provozu a rovněž dovozu ze zemí mimo EU;

48. má za to, že je třeba překonat administrativní překážky a v co nejvyšší možné míře zvýšit oběh dokumentů elektronickou cestou;

49. doporučuje větší výkonnost v dopravě co se týče rozvoje a využívání kapacity každého druhu dopravy a rozvoje a podpory intermodality;

50. doporučuje větší výkonnost v dopravním systému; za tímto účelem by měla být realizována lepší politika v oblasti logistiky, pokud jde o přístavy a terminály;

51. domnívá se, že na internetu by měly být k dispozici informace o lokálních podmínkách a specifikacích přístavů.

V Bruselu dne 8. října 2008

předseda

Výboru regionů

Luc VAN DEN BRANDE
