

**Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta”**

COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD)

(2013/C 327/22)

Yleisesittelijä: **Virgilio RANOCCHIARI**

Neuvosto päätti 13. toukokuuta 2013 ja Euroopan parlamentti 18. huhtikuuta 2013 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

*Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta*

COM(2013) 195 final – 2013/0105 COD.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean työvaliokunta päätti 21. toukokuuta 2013 antaa asian valmistelun ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaoston tehtäväksi.

Asian kiireellisyys vuoksi Euroopan talous- ja sosiaalikomitea nimesi 10.–11. heinäkuuta 2013 pitämässään 491. täysistunnossa (heinäkuun 11. päivän kokouksessa) yleisesittelijäksi Virgilio Ranocchiarin ja hyväksyi seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 87 ääntä puolesta 1:n pidättyessä äänestämästä.

## 1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK on tyytyväinen komission ehdotukseen tarkistaa (17 vuotta sitten annettua) direktiiviä tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen painoista ja mitoista. Ehdotuksen tavoitteena on pysyä teknologisen kehityksen tasalla ja mahdollistaa aiempaa vähäpäästöisemmät ja turvallisemmat ajoneuvot.

1.2 ETSK toteaa kuitenkin, että muutamia erittäin tärkeitä kysymyksiä on vielä selvitettävä, jotta tarkistus on johdonmukainen jo olemassa olevan lainsäädännön kanssa ja jotta voidaan välttää tarpeetonta monimutkaisuutta ja/tai syrjintää.

1.3 ETSK on vakuuttunut, että delegoitujen säädösten antamista varten perustettu asiantuntijakomitea auttaa poistamaan mahdolliset epä johdonmukaisuudet.

1.4 ETSK suosittaa lämpimästi, että takasiivekkeiden asentaminen otetaan nykyisen eurooppalaisen tyyppihyväksyntäjärjestelmän piiriin, jotta voidaan välttyä kansallisilta tyyppihyväksyntäjärjestelyiltä, jotka olisivat taka-askel koko ajoneuvoa koskevan tyyppihyväksynnän (*Whole Vehicle Type Approval*, WVTA) suhteen.

1.5 Kaksiakselisille sähkö- tai hybridikäyttöisille ajoneuvoille myönnettävä painorajotuspoikkeus olisi ulotettava koskemaan myös kolmi- tai useampiakselisia ajoneuvoja sekä muita vaihtoehtoisella käyttövoimalla tai polttoaineella toimivia ajoneuvoja, mikäli tarvittavat tekniset ratkaisut merkitsevät painon lisääntymistä ja siten vähentävät hyötykuormakapasiteettia.

1.6 Ajoneuvoihin asennettavat punnituslaitteet eivät ole pakollisia, vaan niitä ainoastaan suositellaan. ETSK muistuttaa, että kaikkiin ajoneuvotyyppisiin ei ole olemassa soveltuvaa teknistä ratkaisua ja että laitteita voi olla erittäin hankala asentaa ajoneuvoihin, joissa on mekaaninen jousitus ja/tai useita akseleita.

Viime kädessä on hyvin vaikeaa saada kehitettyä järjestelmästä riittävän tarkka, jotta sitä voitaisiin käyttää valvontavälineenä. Haluttuun tulokseen voitaisiin sen sijaan päästä lisäämällä jäsenvaltioissa jo sovellettavan WIM-järjestelmän käyttöä (*Weight in motion*, ajorataan integroitu järjestelmä liikkuvien ajoneuvojen punnitsemiseksi).

1.7 Moduulimallin tai pidempien ja raskaampien ajoneuvojen (*Longer Heavier Vehicles*, LHV) osalta ETSK katsoo, että Euroopan komission ehdotus on tällä hetkellä asianmukainen, kuten tämän lausunnon 4.6 kohdassa tarkemmin esitetään.

1.8 On kuitenkin mahdollista, että loppujen lopuksi yhä useammat jäsenvaltiot sallivat pidempien ja raskaampien ajoneuvojen käytön rajatylittävässä liikenteessä, mikä voi saada aikaan dominovaikutuksen ja tällaisten ajoneuvojen käytön sallimisen asteittain eri puolilla Eurooppaa. Tällöin asiaa koskevat poikkeussäännökset saattaisivat johtaa siihen, että nykyisestä poikkeustapauksesta tulisi sääntö. Tämä olisi vastoin ehdotuksen peruseriaa, jonka mukaan moduulimalli ei vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun, ja aiheuttaisi haittaa sellaisille jäsenvaltioille, jotka eivät salli pidempiä ja raskaampia ajoneuvoja alueellaan.

1.9 Jos näin kävisi, Euroopan komissio voisi vain todeta tilanteen ja antaa markkinavoimien päättää kehityksen suunnasta. Jos pidemmät ja raskaammat ajoneuvot saavat oman markkinaosuutensa jäsenvaltioissa, joissa on asianmukaiset infrastruktuurit ja turvallisuusvaatimukset, Euroopan komission ei pidä asettaa niitä koskevia rajoituksia. Muutoin se toimii toissijaisuusperiaatteen vastaisesti.

## 2. Johdanto

2.1 Nykyinen direktiivi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista <sup>(1)</sup> on annettu heinäkuussa 1996.

2.2 Koska kasvihuonekaasujen vähentäminen ja öljytuotteiden kulutuksen pienentäminen on yhä välttämättömämpää ja koska maan tieliikenteen osuus liikennealan energiakulutuksesta on 82 prosenttia, on korkea aika saattaa säädös ajan tasalle ottaen huomioon tekniikan viimeaikainen kehitys polttoaineenkulutuksen vähentämiseksi ja intermodaaliliikenteen helpottamiseksi.

2.3 Nykyisen direktiivin tarkastamisesta ilmoitettiin itse asiassa jo vuonna 2011 annetussa liikennealan valkoisessa kirjassa <sup>(2)</sup>, jonka mukaan tarkistuksen tavoitteena on saattaa markkinoille aiempaa energiatehokkaampia ajoneuvoja.

2.4 Edellä esitetyn pohjalta ETSK suhtautuu erittäin myönteisesti komission ehdotukseen nykyisen direktiivin tarkastamisesta, sillä tarkistuksessa kiinnitetään huomiota paitsi polttoaineenkulutuksen vähentämiseen myös intermodaaliliikenteen ja konttikuljetusten tarpeisiin ja, mikä tärkeintä, tieturvallisuuteen.

## 3. Komission ehdotuksen pääkohdat

3.1 Säädetään mahdollisuudesta poiketa ajoneuvojen enimmäismitoista,

— kun ajoneuvon takaosaan asennetaan aerodynamiikkaa parantavia laitteita (takasiivekkeet) energiatehokkuuden parantamiseksi

— kun ohjaamo muotoillaan aerodynamiikan ja tieturvallisuuden sekä kuljettajan työskentelymukavuuden parantamiseksi.

3.2 Sallitaan enimmäispainon lisääntyminen tonnilla seuraavissa tapauksissa:

— Kun on kyse kaksiakselisista sähkö- tai hybridikäyttöisistä ajoneuvoista, enimmäispaino voi olla tonnin suurempi, jotta voidaan ottaa huomioon akkujen tai yhdistelmämoottorin paino ajoneuvojen hyötykuormakapasiteettia heikentämättä.

<sup>(1)</sup> Henkilöliikenne: **M2** (vähintään 8+1 paikkaa, enimmäismassa ≤ 5 t), **M3** (paikat kuten luokassa M2, mutta enimmäismassa > 5 t). Tavaraliikenne: **N2** (enimmäismassa > 3,5 t ≤ 12 t), **N3** (enimmäismassa > 12 t), **O2** (perävaunut, joiden enimmäismassa > 750 kg ≤ 3,5 t), **O3** (perävaunut, joiden enimmäismassa > 3,5 t ≤ 10 t).

<sup>(2)</sup> Valkoinen kirja – Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, COM(2011) 144 final.

— Sama enimmäispainon korotus koskee myös linja-autoja, jotta voidaan ottaa huomioon matkustajien ja heidän matkatavaroidensa keskipainon nousu ja linja-autoihin asennettävien uusien turvalaitteiden paino. Näin vältetään vähentämästä linja-autokohtaisia matkustajamääriä.

3.3 Sallitaan 15 cm:n lisäys kuorma-autojen enimmäispituuteen, jotta EU:ssa voidaan käyttää 45 jalan mittaisia kontteja.

3.4 Jotta ajoneuvojen ylikuormaan liittyvät rikkomukset tulevat paremmin ilmi, suositellaan sellaisten ajoneuvoihin asennettävien punnituslaitteiden käyttöönottoa, jotka pystyvät ilmoittamaan painotiedot tarkastuksista vastaaville viranomaisille. Näin varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset liikenteenharjoittajien kesken.

3.5 Vahvistetaan, että EMS-ajoneuvojen (*European modular system*) tai LHV-ajoneuvojen rajatylittävä käyttö on luvallista vain yhden valtionrajan ylittävillä matkoilla ja edellyttäen, että se on jo valmiiksi sallittua molemmissa asianomaisissa jäsenvaltioissa ja jos direktiivin mukaisia poikkeusehtoja noudatetaan. Tällainen käyttö ei saisi vaikuttaa merkittävästi kansainväliseen kilpailuun.

3.6 Euroopan komission tarkoitus määritellä tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, valmistukselle asetettavat rajoitukset ja edellä mainittuja vaatimuksia koskevat menettelyt.

3.7 Tätä varten on perustettu asiantuntijakomitea, jotta annettavat delegoidut säädökset vastaisivat toimivuusperusteisten vaatimusten periaatetta. Näin vältettäisiin asettamasta kohtuuttomia velvoitteita, jotka saattaisivat rasittaa etenkin pk-yrityksiä. Asiantuntijakomiteassa ovat mukana kaikki keskeiset sidosryhmät.

## 4. ETSK:n huomiot

### 4.1 Takasiivekkeet

4.1.1 Ajoneuvon sallittu enimmäispituus saa ylittyä enintään kahdella metrillä, jos ajoneuvon takaosaan on asennettu aerodynamiikkaa parantavia (kokoontaitettavia tai sisäänvedettäviä) laitteita.

4.1.2 ETSK kannattaa tätä uudistusta mutta kehottaa Euroopan komissiota välttämään mahdollista ristiriitaa ehdotetun säädöksen (kahden metrin joustovara) ja tyyppihyväksyntää koskevan lainsäädännön (komission asetus (EU) N:o 1230/2012) välillä. Tyyppihyväksynnästä annetun asetuksen mukaan takana saa olla ulkonema, joka lisää ajoneuvon pituutta enintään 50 cm, ja asetusta onkin tarkistettava heti, kun nyt ehdotettu direktiivi on hyväksytty.

4.1.3 Lisäksi ehdotetussa direktiivissä säädetään, että jäsenvaltioiden olisi tyyppihyväksyttävä aerodynamiikkaa parantavien laitteiden asentaminen ajoneuvoihin ja annettava siitä asianmukainen todistus, joka on hyväksyttävä kaikissa muissa jäsenvaltioissa. Kun otetaan huomioon tällaisten laitteiden merkitys myös turvallisuuden kannalta, ETSK suosittaa kuitenkin voimakkaasti, että ne olisi otettava nykyisen eurooppalaisen tyyppihyväksyntäjärjestelmän piiriin. Kansallinen lähestymistapa olisi taka-askel koko ajoneuvoa koskevan tyyppihyväksynnän (WVTA) suhteen.

## 4.2 Ohjaamon virtaviivaistaminen

4.2.1 ETSK suosittaa painokkaasti, että sekä direktiivissä että asiantuntijakomitean päätelmissä esitettäisiin erityissäännöksiä ohjaamon mukavuuden parantamiseksi. Yhä useammat kuljettajat viettävät EU:ssa tehtävien kansainvälisten kuljetusten aikana lepoaikaansa tavarankuljetusajoneuvossa, ja äärimmäistapauksessa kuljettajat, joiden kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa (kuljettajat, jotka työskentelevät muusta kuin asuinmaastaan käsin), tosiasiaassa asuvat kuukausia tavarankuljetusajoneuvossaan. Ohjaamoa on välttämättä parannettava. Näitä parannuksia on epäilemättä täydennettävä pantaessa täytäntöön asetusta (EY) N:o 561/2006, jossa kielletään kuljettajia viettämästä viikkolepoaan ajoneuvossa, sekä toteutettaessa toimia, joiden avulla pyritään rakentamaan uusia turvattuja ja kohtuuhintaisia pysäköintialueita.

4.2.2 ETSK muistuttaa, että ohjaamon suunnittelu on kallista ja monimutkaista ja kehittäelytyö vaatii aikaa. Näin ollen valmistajilla on oltava mahdollisuus valmistautua riittävän pitkään ennen kuin säännöstä aletaan soveltaa. ETSK ehdottaakin siirtymäaikaa, jolla varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille valmistajille.

## 4.3 Sähkö- tai hybridikäyttöiset ajoneuvot

4.3.1 ETSK kannattaa näille ajoneuvoille, sekä kuorma- että linja-autoille, myönnettävää painorajoituspoikkeusta mutta suosittaa voimakkaasti, että poikkeusta voitaisiin soveltaa myös kolmi- tai useampiakselisiin ajoneuvoihin.

4.3.2 Lisäksi ETSK katsoo, että kaikkia ympäristöystävällisiä ajoneuvoja olisi kohdeltava samalla tavoin noudattaen teknologianeutraaliuden periaatetta, jonka Euroopan komissio äskettäin vahvisti kilpailukykyistä ja kestävä eurooppalaista autoteollisuutta koskevassa toimintasuunnitelmassa "CARS 2020" <sup>(3)</sup>. Tämän vuoksi ETSK suosittaa, että sama poikkeus säädetään koskemaan myös muulla käyttövoimalla tai vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivia ajoneuvoja, mikäli tarvittavat tekniset ratkaisut merkitsevät painon lisääntymistä ja siten vähentävät hyötykuormakapasiteettia. Esimerkkeinä mainittakoon vedyllä, paineistetulla maakaasulla ja nesteytyllä maakaasulla kulkevat ajoneuvot.

## 4.4 45 jalan mittaiset kontit intermodaaliliikenteessä

4.4.1 ETSK kannattaa varauksetta ehdotusta pidentää 45 jalan mittaisia kontteja kuljettavien ajoneuvojen enimmäispituutta 15 cm.

4.4.2 Tällaiset kontit, joiden määrä lisääntyi maailmanlaajuisesti 86 prosenttia vuosina 2000–2010, joiden osuus maailman konttikannasta on 20 prosenttia ja joilla on Euroopassa noin 3 prosentin markkinaosuus, eivät vastaisuudessa enää edellytä erityislupaa, mikä helpottaa ja parantaa intermodaaliliikennettä.

4.4.3 Kyseenlaista ehdotuksessa on se, miksi kuljetuksen maantiesuutta rajoitetaan 11 artiklassa seuraavasti: "maantiesuuden on oltava pituudeltaan alle 300 km Euroopan unionin alueella tai sellaisiin lähimpiin terminaaleihin asti, joiden välillä harjoitetaan säännöllistä liikennettä". Tällaisen säännöksen tulkitseminen ja noudattamisen valvonta saattaisi olla melko vaikeaa. Niin ikään kyseenalaiselta vaikuttaa EU:n sisäiseen lyhyen matkan merikuljetukseen yhdistetyn maantiesuuden erilainen

kohtelu, sillä direktiivissä ei aseteta tällaiselle maantiekuljetukselle mitään rajoituksia ja ilmeisesti myös pidemmät etäisyydet ovat sallittuja. Tämä syrjii muita intermodaaliliikenteessä mahdollisia yhdistelmiä.

## 4.5 Ajoneuvoihin asennettavat punnituslaitteet

4.5.1 Ylikuorman havaitsemiseksi tehtävien ajoneuvotarkastusten tiedetään olevan usein tehottomia ja liian harvinaisia, mikä vaarantaa tieturvallisuuden. Lisäksi rikkomukset ovat yleisiä ja liikenteenharjoittajat, jotka eivät noudata ajoneuvojen painoa koskevia sääntöjä, saavat tästä kilpailuetua.

4.5.2 Punnituslaitteiden asentaminen ajoneuvoihin ei ole helppoa, kaikkia ajoneuvotyyppäjä varten ei ole olemassa teknisiä ratkaisuja, ja on erittäin monimutkaista ja kallista saada kehitettyä riittävän tarkka järjestelmä, jota voidaan käyttää valvontavälineenä. Lisäksi tällaisia laitteita voidaan asentaa vain uusiin ajoneuvoihin ja on olemassa vaara, että jäsenvaltiot ottavat käyttöön erilaisia järjestelmiä, jolloin markkinat pilkkoutuvat.

4.5.3 Vastaavanlaisia mittaustuloksia on mahdollista saada myös siten, että nykyisen WIM-järjestelmän (*Weight in motion*) käyttö noin kaksinkertaistetaan. Tämä näyttää olevan käyttökelpoinen ja hyvä ratkaisu myös ehdotettua direktiiviä koskevan vaikutustenarvioinnin mukaan, sillä jäsenvaltioille kertyvät hyödyt arvioidaan siinä huomattavasti kustannuksia suuremmiksi.

## 4.6 Eurooppalainen moduulijärjestelmä (EMS) / moduulimalli

4.6.1 Tämä on ollut arkaluontoisin ja kiistanalaisin kysymys siitä lähtien, kun nykyinen direktiivi annettiin vuonna 1996. Tuolloin hyväksyttiin moduulimallia koskeva poikkeus, koska Suomi ja Ruotsi, joiden välillä pidemmät ja raskaammat ajoneuvot jo liikennöivät, olivat liittyneet EU:hun.

4.6.2 Lyhyesti sanottuna EMS:ssä on kyse pisimmän EU:ssa sallitun puoliperävaunun (enimmäispituus 13,60 metriä) ja pisimmän EU:ssa sallitun vetoauton (enimmäispituus 7,82 metriä) yhdistelmästä. Tuloksena on ajoneuvo, jonka pituus voi olla enintään 25,25 metriä ja kokonaispaino enintään 60 tonnia. Niissä EU-maissa, joissa EMS ei ole sallittu, puoliperävaunuyhdistelmän enimmäispituus on 16,50 metriä ja perävaunuyhdistelmän 18,75 metriä ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaispaino saa olla enintään 40 tonnia (44 tonnia silloin, kun kyse on intermodaalikuljetuksesta ja ajoneuvolla kuljetetaan 40/45 jalan mittaisia kontteja).

4.6.3 Eurooppalaisen moduulijärjestelmän edut ja haitat ovat hyvin tiedossa, ja ne heijastuvat tietyllä tavalla tällaisten moduuliyhdistelmien saamisessa lempinimissä: yhtäältä käytetään eurotai ekoalkuisia nimityksiä (*eurocombi* ja *ecocombi*) ja toisaalta taas puhutaan giga-, mega- ja superrekoista (*giga liner*, *mega truck* ja *super lorry*) tms.

4.6.4 Eurooppalaisen moduulijärjestelmän kannattajat korostavat sen parantavan logistiikkajärjestelmää Euroopan mantereella. Kaksi pidempää ja raskaampaa ajoneuvoa voi korvata kolme tavanomaista raskasta tavarankuljetusajoneuvoa, jolloin ajomatkojen määrä vähenee noin 30 prosenttia, polttoaineenkulutus pienenee 15 prosenttia ja kustannussäästöt ovat yli 20 prosenttia. Kaikki tämä tuo mukanaan muitakin ympäristöä, ruuhkautumista, teiden kulumista ja tieturvallisuutta koskevia etuja.

<sup>(3)</sup> COM(2012) 636 final.

Vastustajat taas käyttävät lähes samoja argumentteja päinvastaiseen tarkoitukseen: eurooppalaiset moduuliyhdistelmät ovat riski tieturvallisuudelle, vaikuttavat voimakkaasti maantieninfrastruktuuriin ja rasittavat ympäristöä enemmän. Jos moduulijärjestelmä voitaisi, niin maantiekuljetuksista voisi tulla aiempaa edullisempia ja maan tieliikenne lisääntyisi, kun tavarakuljetukset siirtyisivät rautateiltä maanteille.

4.6.5 Näitä vastakkaisia näkemyksiä esiintyy paitsi sidosryhmien myös jäsenvaltioiden keskuudessa. Kuten jo aiemmin todettiin, Suomi- ja Ruotsi ovat sallineet eurooppalaisen moduulijärjestelmän jo kauan sitten. Alankomaissa se hyväksyttiin vuonna 2008 vuosia kestäneiden kokeilujen jälkeen. Saksa, Belgia ja Tanska ovat edelleen kokeiluvaiheessa, mutta muut jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet vastustavansa eurooppalaisten moduuliyhdistelmien käyttöä alueellaan.

4.6.6 Euroopan komissio ehdottaa nyt pelkästään selkiytyksiä nykyisen direktiivin sanamuotoon, jota on pidetty monitulkintaisena. Keskeiset kohdat ovat seuraavat:

— Eurooppalaisen moduulijärjestelmän soveltaminen jätetään jäsenvaltioiden päätettäväksi. Ne voivat tehdä valintansa toissijaisuusperiaatteen mukaisesti erilaisten paikallisten olosuhteiden pohjalta ja noudattaen EU:n liikennemuotoneutraaliuden periaatetta.

— Jäsenvaltioita ei veloiteta eurooppalaisten moduuliyhdistelmien käyttöön, vaan ne voivat kieltää tällaisten ajoneuvojen liikennöinnin alueellaan.

— Eurooppalaiset moduuliyhdistelmät voivat ylittää kahden niiden käytön sallivan vierekkäisen jäsenvaltion rajan, kunhan kuljetukset rajoittuvat vain määrättyyn tieverkostoon kyseisissä kahdessa jäsenvaltiossa.

4.6.7 ETSK katsoo, että Euroopan komission ehdotus on eurooppalaisen moduulijärjestelmän osalta asianmukainen sekä oikeudellisesti että poliittisesti.

4.6.8 Komissio ei voisi kieltää eikä myöskään vapauttaa eurooppalaisten moduuliyhdistelmien käyttöä rikkomatta toissijaisuusperiaatetta ja liikennemuotoneutraaliuden periaatetta. ETSK mielestä on jäsenvaltioiden asia päättää tästä omien kustannus-hyötyanalyysiensa pohjalta.

4.6.9 Kuten ETSK aiemmin antamassa lausunnossa <sup>(4)</sup> jo esitetään, pidemmällä aikavälillä on syytä arvioida, voitaisiinko uusia polttoaineita käyttävien pidempien maantieajoneuvojen käyttöä kytkeä yhteistä liikennealuetta koskevassa etenemissuunnitelmassa kaavailtujen multimodaalisten liikennekäytävien kehittämiseen osana Euroopan laajuisten liikenneverkkojen runkoverkkoa.

Bryssel 11. heinäkuuta 2013

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean  
puheenjohtaja*  
Henri MALOSSE

<sup>(4)</sup> EUVL C 24, 28.1.2012, s. 146.