

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye tárgy: A Bizottság közleménye – A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv

COM(2007) 607 végleges

(2008/C 224/10)

2007. október 18-án az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

A Bizottság közleménye – A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2008. május 8-án elfogadta véleményét. (Előadó: Daniel RETUREAU.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. május 28–29-én tartott, 445. plenáris ülésén (a május 29-i ülésnapon) 99 szavazattal, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB helyesli az Európai Bizottság által javasolt cselekvési tervet, és szeretné, ha kikérnék a véleményét a 2010-re várható időközi jelentéssel kapcsolatban az elért eredmények és az esetlegesen fennálló problémák számbavétele érdekében.

1.2 Egyetért azzal, hogy az ágazattal való szoros együttműködésben érdemes külön teljesítményértékelési erőfeszítéseket tenni a módok közötti terminálok vonatkozásában, ideértve a kikötőket és a repülőtereket is. Egy sor olyan általános európai referencialap segítségével, amelyek teret hagynak a helyi szintű további specifikációra, a referencialapok – tekintettel a szárazföldi terminálok, tengeri kikötők, repülőterek és belvízi kikötők eltérő jellegére – megfelelő módon megkülönböztethetők.

1.3 A szállítási tarifáknak a különböző szállítási módok szerinti meghatározása általában nem tükrözi sem azok tényleges hatását az infrastruktúrákra, a környezetre, az energiahatékonyságra, sem pedig a társadalmi, területi és szociális költségeket.

1.4 A teljesítményértékelés tervezett összehasonlító és értékelési eszközeinek tehát fenntarthatóságuk alapján kell összehasonlítaniuk a használható szállítási láncokat, hogy ezáltal könnyebb legyen felállítani egy kiegyensúlyozott árrögzítő mechanizmust, illetve kidolgozni egy olyan szabályozási rendszert, mely arra ösztönöz, hogy a logisztikai választás a leghatékonyabb és leginkább fenntartható módokra essen, a szállított áru természete és a rendelkezésre álló módok függvényében.

1.5 A felhasználók és a társadalom egésze igényeinek megfelelő hatékonyabb szállítási logisztika megkerülhetetlen módon jelentős fejlődést kíván meg a meglévő új csúcstechnológiák gyors megvalósítása, valamint az új kutatások tekintetében, illetve folyamatos erőfeszítést igényel a személyzet szakképzése és szakképesítése, illetve a munkakörülmények javítása terén. Ezzel párhuzamosan optimalizálni kellene a meglévő infrastruktúrák felhasználását, a szállításba és a logisztikába fektetett humán, anyagi és pénzügyi eszközök érvényre juttatását. Ösztönözni kellene a szakmák felértékelését és vonzóbbá tételét is. Ezen túlmenően újabb befektetésekre van nélkülözhetetlen szükség az új tagok integrációjának felgyorsítása, illetve az euro-mediterrán politika és a szomszédsági politika megkönnyítése

érdekében. Emellett értékelni kell a hosszú távú kilátásokat a kereslet alakulása tekintetében, a rendkívül hosszú távon amortizálható befektetési költségek meghatározása érdekében.

1.6 Növelni kell az utak biztonságosságát, különösen a harmadik országokkal határos övezetekben.

1.7 Az EU tengerparti határai megnövekedtek: ma már magukban foglalják a balti-tengeri és a fekete-tengeri szakaszt, a Duna fő tengelyéhez kapcsolódva, melyet újra életre kell kelteni. Európa kikötői csomópontjainak tranzitforgalma a harmadik országokkal folytatott kereskedelem 90 %-át és az uniós országok közötti kereskedelem 40 %-át bonyolítja. A logisztikai tevékenységek jelentős mértékű fejlődésének lehetünk itt tanúi. Ugyanakkor számos előrelépésre van szükség. Elsősorban modernizálni kellene a szárazföldi szolgáltatásokat, többféle módzatot és az intermodális technikák jelentősebb igénybevételét kínálva. Az átrakodások technikáit és megszervezését is javítani kell. Emellett jobb egyensúlyt kell teremteni a különböző kikötői területek között, illetve törekedni kell ez utóbbiak és a szárazföldi csomópontok közötti jobb komplementaritásra.

1.8 Az EGSZB támogatja az új technológiák alkalmazását, a különböző módzatok (infrastruktúrák, szállítási és anyagmozgatási eszközök, munkaszervezés és -körülmények stb.) minden tökéletesíthető aspektusára kiterjedő kutatást, a műszaki szabványok, illetve az üzenet- és kommunikációs szabványok kidolgozása iránti elkötelezettséget a komodalitás fejlődése és a forgalom folyamatosságának előmozdítása érdekében, valamint a jobb „összekapcsolódást” egyfelől a termelés és a kereskedelmi forgalom, másfelől a szállítás növekedése között, mely utóbbi elkerülhetetlenül fejlődik. E tekintetben alapvető tényező a logisztikai láncok nagyobb hatékonysága.

1.9 Folytatni kell a kutatást a motorokkal és azok energiahatékonyságával, a nem fosszilis üzemanyagokkal kapcsolatban, mind az egyéni, mind pedig a tömegközlekedési, személyszállításra vagy teherfuvarozásra használt járművek esetében.

1.10 A városi szállítási logisztika sürgős intézkedéseket és fokozott erőfeszítéseket igényel a nagyvárosi gazdaság fokozatos megfojtásának megakadályozása érdekében, illetve elkerülendő a jelentős mértékű hatékonyságvesztést, mely a torlódásokban töltött időből fakad, valamint improduktív és környezetszennyező mind a lakosokra, mind pedig a vállalkozásokra nézve.

Az egyéni és tömegközlekedési, személy- és áruszállítási szükségleteket tekintetbe vevő globális megközelítésre van szükség a városi környezetben, az utak jobb elosztása és annak a tendenciának a megfordítása érdekében, melyre a lakosok és számos tevékenység városi peremterületek és távoli lakóhelyek felé történő elvándorlása a jellemző.

1.11 A fenntarthatóság és az energiahatékonyság, illetve az intermodalitás kap központi szerepet ebben a tervben, és a javasolt ütemezés világosan megmutatja, hogy milyen sürgősen végre kell hajtani ezt a politikát. Az Európai Bizottság javaslatai az együttműködést és a párbeszédet részesítik előnyben a kényszerítő erővel szemben. Be kell bizonyítani, hogy ez az opció működni fog. Sikere a szállítási ágazat szereplőitől függ majd, illetve a civil társadalom által határozottan igényelt követelményekhez való alkalmazkodóképességüktől.

2. Az Európai Bizottság javaslatai

2.1 Bevezetés

2.1.1 2006. június 28-án az Európai Bizottság közleményt jelentetett meg „Európai teherszállítási logisztika: A fenntartható mobilitás kulcsa”⁽¹⁾ címmel. Ez a közlemény rámutatott a logisztika szerepére a fenntarthatóbb, kevesebb szennyezéssel járó, valóban környezetbarát szállítási módokban. A közleményt konzultáció követte; ez utóbbi eredményeképpen született meg a teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv⁽²⁾, melyet 2007. október 18-án tettek közzé.

2.1.2 Az Európai Bizottság célja a logisztikai szemléletmód érvényesítése az Unió közlekedéspolitikájában a visszatérő szűk keresztmetszetek csökkentése, az energiafogyasztás visszaszorítása, az infrastruktúrák és a szállítási eszközök komodalitásának és multimodalitásának jobb kihasználása, a környezet megóvása és a káros hatások korlátozása, valamint a személyzet folyamatos képzésének támogatása érdekében.

2.1.3 Az EGSZB a mostani felkérés alapján e cselekvési tervről hivatott véleményt mondani, amely célkitűzéseket és megvalósítási menetrendet is tartalmaz, és az új információs technológiák használatát szorgalmazza a (különálló termékekre, csomagokra, konténerekre vonatkozó) teherfuvarozási logisztika hatékonyságának növelése céljából. Az Európai Bizottság a logisztikai szolgáltatók önkéntes akkreditálási rendszerét, valamint a szakma gyakorlásához nélkülözhetetlen és a szakemberek mobilitását növelő szakképzéseket és képzéseket szorgalmazza.

2.1.4 Az Európai Bizottság már 2006-ban hangsúlyozta, hogy megfelelő statisztika híján nehéz képet alkotnia az európai logisztikai piacról. A logisztika becslések szerint a szállított termékek költségének 10–15 %-át adja.

2.1.5 Közleményében az Európai Bizottság egy közös európai keret kialakítását javasolta a teherfuvarozási logisztika terén, különös tekintettel a következő területeken megvalósítandó fellépésekre.

A cselekvési terv pontos meghatározásokat ad, és rögzíti a megvalósítás 2008–2012 közé eső határidőit. Vagyis igen rövid határidőket szab meg:

- a szűk keresztmetszetek azonosítása és megszüntetése,
- a fejlett információs és kommunikációs technológiák használata – nyomonkövethetőség és visszakereshetőség („tracking and tracing”) a Galileo rendszer, az LRIT (hajók nagy hatósugarú azonosítása és nyomon követése, az RIS, az AIS (automatikus azonosítási rendszer), a SafeSeaNet rendszer, valamint a vasúti fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai (TAF) és az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) révén. Olyan „intelligens” technológiák bevezetése, mint a rádiófrekvenciás azonosítás fejlesztése és szabványosítása (RFID)⁽³⁾,
- egységes üzenet- és kommunikációs szabványok,
- kutatás (7. keretprogram),
- interoperabilitás és összekapcsolhatóság,
- szakemberképzés a logisztika területén,
- az európai logisztikai piac teljesítményértékelése, melynek mutatói és módszertana azonban még kidolgozásra vár,
- infrastrukturális politika: a meglévő infrastruktúra karbantartása és optimális kihasználása, esetleges új beruházások, nevezetesen a csúcstechnológia terén,
- a szolgáltatások minőségének javítása a szociális párbeszéd, az együttműködés és a megfelelő szabályozás révén,
- a multimodális láncok támogatása és egyszerűsítése, ennek megfelelő rakodási szabványok kialakítása.

2.1.6 A 2007-ben közzétett cselekvési terv a korábban tervbe vett fellépéseket részletes célkitűzéseket tartalmazó programba illesztette, amelyhez megvalósítási menetrendet rendelt.

2.1.7 A „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című közleményében⁽⁴⁾, amelyet a 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyv félidei értékelése és egyidejű felülvizsgálata⁽⁵⁾ keretében tett közzé, az Európai Bizottság az „intelligens mobilitás” koncepcióját hangsúlyozta, amely magába foglalja a fuvarozási logisztikát éppúgy, mint az intelligens közlekedési rendszereket (ITS), és amely témát egyébként a cselekvési tervben is kiemelt helyen tárgyalja.

2.2 Elektronikus teherszállítás és intelligens közlekedési rendszerek

2.2.1 A rendelkezésre álló és jövőbeli IKT-k általános elterjedése alapvető fejlődést hozhat a teherfuvarozási logisztika területén, de egyelőre felvet néhány problémát, amelyeket még meg kell oldani: ilyen például a szabványosítás, a felhasználói kompetenciák, a papírmentes dokumentumkezelés előtt álló jogszabályi vagy egyéb akadályok elhárítása, az adatbiztonság, illetve a magánélet védelme.

⁽³⁾ Lásd a Rádiófrekvenciás azonosítás (RFID) témájában készült feltáró véleményt (előadó: Peter MORGAN) HL C 256., 2007.10.27., 66–72. o., valamint a 2007. november 15-16-án Lisszabonban rendezett konferenciáról készült dokumentumokat (a portugál elnökség honlapja).

⁽⁴⁾ COM(2006) 314 végleges, 2006. június 22.

⁽⁵⁾ Lásd az EGSZB kapcsolódó véleményeit a fehér könyvről: „Európai közlekedéspolitika 2010-re: a választások ideje”, COM(2001) 370 végleges, 2001. szeptember 12., illetve a félidei felülvizsgálatról: „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – A fehér könyv félidei felülvizsgálata” COM(2006) 314 végleges, 2006. június 22.

⁽¹⁾ COM(2006) 336 végleges.

⁽²⁾ COM(2007) 607 végleges.

2.2.2 Az elektronikus teherzállítás elképzése a jövőben létrehozna a „teherárúk internetalapú hálózatát” (a teherárúk, azaz az egyedi áruk, a csomagok és ládák, a konténerek, illetve minden komponensük egyedi megnevezést és azonosítót kaphatna, egy passzív vagy aktív „kommunikáló címke” révén, amelyet a rádiófrekvenciás (RFID) leolvasó hozna működésbe); a teherárúk internetalapú hálózata lehetővé tenné a teherárúkra vonatkozó adatok (földrajzi elhelyezkedés, az áru jellegére és mennyiségére vonatkozó információk, közlemények, vámadatok stb.) átadásának automatizálását és leegyszerűsítését. A meglévő rendszereket tovább kell fejleszteni az internet ezen új ágának konkretizálása érdekében, amely a teherárúk azonosításán alapul.

2.2.3 Az Európai Bizottság 2008-ra nagyszabású kutatási projektet tervez az ITS eszközök és a teherfuvarozási logisztikához kapcsolódó technológiák bevezetésének útterve alapján.

2.3 Távlatok

2.3.1 A hatékonyság növelése révén a terv olyan problémák megoldásához kíván hozzájárulni, mint a forgalomtorlódás, a szennyezés és zajártalom, a CO₂-kibocsátás és a fosszilis üzemanyagoktól való függés. E lépéseket hosszú távú perspektívával bíró munkának kell kísélnie, amelyet a tagállamokkal közösen kell végezni a jövő teherzállítási rendszereibe történő beruházás közös alapjának megteremtése érdekében.

2.3.2 Az Európai Bizottság 2010-ben jelentést nyújt be a cselekvési terv végrehajtásában elért haladásról.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az EU bővítése, a kereskedelem növekvő globalizálódása, az új gazdasági hatalmak felemelkedése (nem kizárólag Kínára gondolva), az üzemek delokalizálásának folyamata a kereskedelem fejlődését erőteljesen serkentő tényezők. A kereskedelem gyorsabban növekszik, mint maga a termelés. Az Európai Bizottság a 2001-ben kiadott fehér könyvben kísérletet tett a szállítási ágazat és a növekedés „szétválasztására”. Sürgősen újra fel kell venni az e témáról folytatott gondolkodás szálát, legalábbis azért, hogy visszaállítsunk valamiféle „kapcsolódást”, „párhuzamot” a kettő között. A 2006-os, úgynevezett átdolgozott fehér könyvben⁽⁶⁾ alkalmazott logisztikai megközelítés, amely a különböző szállítási módokat és szereplőket (forgalom-szervezők, szállítók, felhasználók, nemzeti, közösségi és nemzetközi hatóságok) kapcsolja össze, és a legújabb információk, csomagolási és árumozgatási technológiákra támaszkodik, az áruforgalom, valamint a teherfuvarozás racionalizálásának és hatékonyabbá tételének meghatározó tényezőjévé válhat.

3.2 A globális hatókörű logisztikai láncok megkövetelik, hogy a különböző szállítási rendszerek közötti – fizikai illetve elektronikus – kapcsolatok idővel tökéletesen integrált rendszert alkossanak, hogy segítségükkel kiválasztható legyen a leghatékonyabb szállítási mód, illetve e módok leghatékonyabb kombinációja, és a logisztika olyan szintre fejlődjön, hogy képes legyen „egyszerre” teljesíteni „hármast” célkitűzését: a gazdasági, szociális és környezeti hatékonyságot (az energiaköltségek csökkentését is beleértve).

⁽⁶⁾ „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének felülvizsgálata”, COM (2006) 314 végleges, 2006. június 22.

3.3 A szállítás megtervezése a legtöbb esetben hosszú határidőket igényel, és számos szereplő együttműködését követeli meg. A szállítási infrastruktúrákba és logisztikai platformokba történő beruházások igen hosszú távra szólnak és rendkívül nagy költségekkel járnak, különösen a tengeri és belső kikötők, illetve repülőterek, de hasonlóképpen a „száraz kikötők” és a kombinált szállítási központok esetében is. Éppen ezek a platformok vetik fel ugyanakkor a legtöbb problémát, amelyekre gyors, megbízható és tartós megoldásokat kell találni. Az EGSZB szerint ezért helyénvaló mindenekelőtt a meglévő infrastruktúrák kihasználásának optimalizálását elvégezni; az információ- és tapasztalatcsere e téren igen gyümölcsözőnek bizonyulhat. A meglévő eszközök kihasználása és a fejlett technológiák alkalmazása azonban nem lesz elegendő. A közép- és hosszú távú „programozás” megkerülhetetlen az új befektetések esetében.

3.4 Az új, hosszú élettartamú infrastruktúrák létrehozása kizárólag rendkívül hosszú távra kiszámított igények mentén valósítható meg, és csak abban az esetben, ha nincs komodális alternatív megoldás, például a meglévő más típusú infrastruktúrák révén. Például a kamionok vasúti szállítása alternatívát jelenthet a meglévő közúti úthálózat kiszélesítésének, illetve az új utak építésének. Az ehhez szükséges programozásba a logisztikai láncok valamennyi szereplőjét be kell vonni: az uniós hatóságokat, a nemzeti és regionális kormányzati hatóságokat, a gyártókat, kereskedőket és más rakodókat, a logisztikai szakembereket és a szállítókat, illetve a szociális partnereket. Az érintett népeségnek részvételi lehetőséget kell biztosítani az e kérdésekről folytatott előzetes vitákban és különféle konzultációkban, és véleményüket komolyan fontolóra kell venni.

3.5 E programozás nyomán olyan partnerségeknek kell létrejönniük, amelyek hosszú távra szólnak, és biztosítják az infrastruktúrák tartós (mind gazdasági, ökológiai, mind pedig szociális) életképességét. E tevékenységnek az Európai Területfejlesztési Perspektívába kell illeszkednie, és hozzá kell járulnia a szállításba történő befektetéseknek az ipari és kereskedelmi tevékenységekkel, illetve a területfejlesztési és városi területekre vonatkozó programokkal való megfelelőbb átstrukturálásához, összehangolásához és fenntartásához (nevezetesen elkerülendő a logisztikai platformok „elvándorlását” és a sietős és költséges „delokalizációkat”, a bizonyos tengelyeket és övezeteket érintő zűrzavaros szerkezeteket egyfelől, illetve az egyes övezetek bizonyos szolgáltatások hiánya vagy közepszerűsége miatti hanyatlását, körülzártságát másfelől).

3.6 Ami a rakodási egységekre vonatkozó tervezett új szabványokat illeti, ezeknek nyilvánvaló módon alkalmasnak kell lenniük arra, hogy megkönnyítsék az esetleges átrakódásokat a mozgatható maximális súlyok és méretek tekintetében. Ugyanakkor – tekintettel a közúti szállítás kvázi-monopóliumára a szárazföldi teherfuvarozásban – ezeknek a szabványoknak nem szabad olyan többletterheteket jelenteniük, amelyek károsíthatják az infrastruktúrákat, és tovább csökkenthetik a közúti szállítás biztonságát. A szabványoknak támogatniuk kell a komodális szállítást.

3.7 Az önkéntes alapon alkalmazandó új intermodális rakodási egységről szóló, 2003. évi javaslattal kapcsolatban az EGSZB összefoglalóan megismétli, hogy a rakodási egységeknek a különböző méretekkel való kombinációja logisztikai szempontból rémálom. A felsorolt két akadály (a rögzített állványzatok méretei és a rendszer finanszírozásának bizonytalansága) azt az aggályt veti fel, hogy a rendszer alkalmazására nem kerül sor.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Az EGSZB feltétlenül hozzá kíván járulni a cselekvési terv előrehaladásáról és az alkalmazás esetleges nehézségeiről az Európai Bizottság által 2010-ben készítendő jelentéshez.

4.2 A teherárak internetalapú hálózata minden bizonnyal megfelelő eszköz lesz a fuvarozási logisztika, illetve a megrendelőknek nyújtott szolgáltatások hatékonyságának javítására. Azonban az internetes domain-nevek tapasztalata alapján az EGSZB-nek kétségei merülnek fel az elnevezésekre alkalmazandó ellenőrzési eljárásokkal és eszközökkel kapcsolatban; a domain-nevek internetes ellenőrzése történelmi okokból végső soron az USDóC, az Amerikai Egyesült Államok Szövetségi Kereskedelmi Minisztériumának felügyelete alá tartozik. Az EGSZB az európai kormányzás lehetőségét támogatja az elnevezések és az adatkezelés, valamint a műszaki szabványok meghatározása tekintetében.

4.2.1 Az EGSZB értékeli, hogy az Európai Bizottság a logisztika fejlesztését beillesztette a megújított lisszaboni növekedési és foglalkoztatási menetrendbe. A tapasztalatból okulva ugyanakkor felhívja az Európai Bizottságot, hogy sietve számolja fel az új technológiák alkalmazása terén felhalmozott késedelmeket, különös tekintettel a Galileo programra.

4.3 Az EGSZB szerint a teherárak internetalapú hálózatának – tekintettel ezek gazdasági jelentőségére, valamint a kereskedelem döntő részben interregionális jellegére – a multipolaritás elvén kellene alapulnia (például regionális és szubregionális regisztráló hatóságok), és nem kellene a rendszert végső soron egyetlen, ráadásul az EU-n kívüli hatóság ellenőrzése alá helyezni.

4.4 Világosan meg kell határozni, milyen problémákat vet fel a magánélet és az üzleti titok védelme tekintetében a rakományok tartalmának megismerése és elsősorban a harmadik országokban a bűnözők számára történő információkiszivárogtatás elkerülése érdekében használt információs eszközök diverzifikálása (vámügyi és biztosítási problémák), valamint a rakományok, illetve a feladók, közvetítők és címzettek nyomon követése az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) és a kapcsolódó információs technológiák fejlesztésének kontextusában.

4.5 Mindez különösen érinti az e-kereskedelemhez kapcsolódó kifinomult logisztikát.

4.6 Az EGSZB értékeli, hogy az Európai Bizottság – a szereplők „definálásának” és „tanúsításának” rendszere révén – „korszerűsíteni” szándékozik a logisztikai szakmát, és reméli, hogy mindez kiemelt hozzáadott értéket képvisel.

4.7 Az EGSZB ugyancsak örömmel fogadja, hogy az Európai Bizottság a szociális partnerekkel közösen kívánja kidolgozni a szakképesítési és szakképzési elvárásokat. Ezzel kapcsolatban az EGSZB reméli, hogy a szakképesítések és szakképzések kidolgozására az egész aktív életen át tartó tanulás elképzelésének megfelelően, és az új ismeretekhez és technológiákhoz igazodva kerül sor. Üdvözlendő az is, hogy az Európai Bizottság biztostani kívánja az önkéntes tanúsítványok kölcsönös elismerését.

4.8 A logisztikai teljesítmény javítása – az új technológiák fokozott mértékű alkalmazása, az adminisztratív eljárások egyszerűsítése, a tapasztalatcsere, a szakképesítések és szakképzések fejlesztése, illetve a komodalitás révén – megkerülhetetlen szükségszerűség. Az EGSZB azonban hangsúlyozni kívánja, hogy e fejlődés csak akkor fejtheti ki maradéktalanul valamennyi pozitív aspektusát, ha a szállítási és logisztikai ágazatban – az Európai Bizottság 2001-es fehér könyvében leírtaknak megfelelően – helyreáll az egyensúly a módozatokon belül és azok között, illetve „szabályozott verseny” érvényesül, ami magába foglalja a szállítási tarifák relatív újraértékelését, valamint az intramodális és intermodális versenyfeltételek valódi harmonizálását magán az EU-n belül.

Kelt Brüsszelben, 2008. május 29-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Dimitris DIMITRIADIS