

A Régiók Bizottsága véleménye – Mobilitás a földrajzi és demográfiai nehézségekkel küzdő régiókban

(2014/C 415/05)

Előadó	Gordon Keymer (UK/ECR), Tandridge önkormányzatának képviselője
Referenciadokumentum	

I. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

Bevezetés

1. kiemeli a földrajzi és demográfiai nehézségekkel küzdő uniós régiók – köztük az EUMSZ 174. és 349. cikkében említettek – jelentőségét. E régióknak ma egyre nagyobb nehézségekkel kell szembenézniük a helyi közlekedés biztosítása terén;
2. megjegyzi, hogy e – véleményünkben „nehézségekkel küzdő régiók”-nak nevezett – régiók közé a következők tartoznak: határ menti régiók, hegyvidéki régiók, szigeti régiók, gyéren lakott régiók (ideértve a legészakibb régiókat is, lásd az EUMSZ 174. cikkét), a kilenc legkülső régió (EUMSZ 349. cikk), továbbá minden egyéb uniós régió, amely hasonló nehézségekkel küzd. Emellett vannak olyan régiók is, ahol szétszórtan él a lakosság;
3. úgy látja, hogy az ilyen régiókban a tömegközlekedés terén többek közt a következők okozhatnak nehézséget: a szolgáltatásnyújtás magasabb költségei és finanszírozási igényei, demográfiai változások (elnéptelenedés, a hátramaradt lakosság idős kora és a népesség szétszórtsága), ingadozó fogyasztói igények a tömegközlekedési szolgáltatások iránt. E régiók némelyikében a gazdasági hanyatlás is nyilvánvaló; továbbá a legkülső régiók esetében a távolság, az elszigeteltség és a jól működő közlekedési rendszertől való szélsőséges mértékű függőség is nyilvánvaló;
4. úgy véli, hogy a mobilitás – vagyis az, hogy képesek legyünk az egyik helyről könnyen eljutni a másikra – a személyek szabad mozgásához kapcsolódó, a Szerződésekben elismert jog, és fontos előfeltétele az ilyen régiókban élő emberek jó életminőségének, hiszen ezek az emberek hozzá szeretnék jutni az alapvető közszolgáltatásokhoz (oktatás, egészségügyi és szociális szolgáltatások), el akarnak jutni a munkahelyükre vagy munkalehetőséget akarnak keresni, szabadidős tevékenységeket szeretnék végezni, meg akarják látogatni rokonaikat, árukat szeretnék beszerezni és szolgáltatásokat igénybe venni, illetve a szabad utazás jogával élve messzebbre is el szeretnék jutni;
5. kiemeli, hogy azok a tengeri, valamint közúti és vasúti tömegközlekedési rendszerek, amelyek ezeket az alapvető mobilitási igényeket kielégítik, sok esetben helyi vagy regionális önkormányzatok, illetve állami hatóságok tulajdonában vagy irányítása alatt állnak. Számos olyan helyi és regionális önkormányzat is van, amely regionális repülőtérről tulajdonosa vagy résztulajdonosa;
6. megjegyzi, hogy az EUMSZ 174. cikke szerint bizonyos régiókat „kiemelt figyelemmel” kell kezelni, az EUMSZ 349. cikke szerint pedig a legkülső régiók támogatására „egyedi intézkedéseket” kell elfogadni az uniós és nemzeti döntéshozatal során. A közös stratégiai keret hatálya alá tartozó alapokról (esb-alapok) szóló, 2014–2020-ra vonatkozó rendeletek némileg figyelembe veszik ugyan a nehézségekkel küzdő régiókat, de fontos, hogy a más területre vonatkozó, de a közlekedést is érintő hatályos uniós szakpolitikák rendelkezéseit is jobban kiaknázzák, tükrözve a Szerződésben foglalt kötelezettségvállalásokat;
7. úgy véli, ennek egyik oka az, hogy az EUMSZ 174. cikke nem határozza meg az érintett „régiók” méretét. Egyes kormányok úgy értelmezik, hogy ebben a cikkben a NUTS2 szintről van szó, az Európai Bizottság kutatómunkáját végzők és más érdekeltek ellenben a NUTS3 szintet tartanák megfelelőnek. Az RB úgy véli, hogy ha nem a közös stratégiai keret hatálya alá tartozó alapokról, hanem a mobilitás elősegítéséről van szó, akkor célszerű mindenféle méretű, nehézséggel küzdő régiót tekintetbe venni, így a NUTS3 és az alatti szintűeket is;

Közlekedés és regionális fejlesztés a nehézségekkel küzdő régiókban

8. megjegyzi, hogy a nehézségekkel küzdő régiók fontos szerepet töltenek be az EU kiegyensúlyozott fejlődésében, mindenekelőtt a nyersanyagokhoz való hozzáférés, a mezőgazdaság, a halászat, a környezetvédelem, az idegenforgalom, határokon átnyúló kapcsolatok és a szabadidős lehetőségek révén. Éppen ezért az ilyen régiókon belüli, valamint az érintett régiók és az EU többi része közötti jobb közlekedési kapcsolatok az EU kohéziós politikájának, illetve az uniós mobilitási politikáknak egyaránt fontos részét kell, hogy képezzék, mégpedig nemcsak a személyek, hanem az áruk mobilitásának a szempontjából is. Ha a nehézségekkel küzdő régiókban támogatjuk a nagyobb gazdasági növekedést, az hozzájárulna a belső piac hatékony működéséhez és az Unió egészének területi kohéziójához;

9. szükségesnek tartaná annak megvizsgálását, hogy ezeknek a régióknak a mobilitási nehézségei hogyan hatnak a szóban forgó régiók gazdasági és területi fejlődési modelljeinek alakulására és így a jelenlegi és a jövőbeli foglalkoztatásra. E régiók némelyikének távoli fekvése és elszigeteltsége azzal jár, hogy piacaik kicsik és vonzerejük alacsony, ezért nem képesek elegendő munkahely létrehozására. Munkavállalási mobilitással kapcsolatos nehézségeik miatt az ezekben a régiókban élő polgárok földrajzi területükön rekednek, ami növeli a munkanélküliséget;

10. üdvözlzi ezért, hogy a közös stratégiai keret hatálya alá tartozó alapok 2014–2020-as programjába felvették a „fenntartható közlekedés” tematikus célkitűzését, valamint több más tematikus célkitűzést is, amely felhasználható a mobilitás elősegítésére;

11. hasonlóképpen üdvözlzi, hogy lehetőség nyílik az esb-alapok társfinanszírozási arányainak a „súlyos és állandó természeti vagy demográfiai hátrányokkal küzdő” (a közös rendelkezésekről szóló rendelet 121. cikke) területeket figyelembe vevő differenciált kialakítására, valamint arra, hogy az ERFA keretében a legkülső és a legészakibb régiók „egyedi kiegészítő forráshoz” jussanak, és mentesüljenek a tematikus koncentráció követelménye alól (az ERFA rendelet 10–12. cikke);

12. hangsúlyozza az esb-alapok jelentőségét a fenntartható fejlődés ösztönzésében az európai régiók összességében. Mindazonáltal sajnálja, hogy bár a jogszabályok lehetővé teszik valamennyi régióban a 7. tematikus célkitűzés („a fenntartható közlekedés támogatása és a szűk keresztmetszetek eltávolítása az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúrákból”) finanszírozását, ez nehéznek bizonyulhat a nagyobb jólét által jellemezett régiókban, mivel a jövőbeli operatív programokról szóló kétoldalú tárgyalások során az Európai Bizottság restriktív megközelítést alkalmaz e témával kapcsolatban;

13. szorgalmazza ezért, hogy a tagállamok és az esb-alapokat kezelő hatóságok törekedjenek valamennyi nehézséggel küzdő régió sürgető mobilitási igényeinek kielégítésére, és a közös stratégiai keret hatálya alá tartozó alapok felhasználását célzó partnerségi megállapodások és operatív programok kidolgozása során vegyék figyelembe ezeket az igényeket;

14. úgy véli, hogy más uniós alapok, az Európai Beruházási Bank által nyújtott finanszírozás és a magánszférából érkező finanszírozás nagyobb mértékű támogató szerepet játszhatna. Az RB kiemelten fontosnak tartja, hogy felügyeljék egyfelől a területi dimenzió megteremtését az európai strukturális és beruházási alapokon belül (és ezek összehangolását a közös stratégiai keret segítségével), másfelől a tematikus alapok, például az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz és a hozzá kapcsolódó TEN-T program, valamint a Horizont 2020 és a hozzá kapcsolódó CIVITAS program területi hatásait. Az említett alapok keretében finanszírozott programok nem kezelik kiemelten a nehézségekkel küzdő térségek mobilitását, ezért a kormányzat egyes szintjeire hárul, hogy ezeket a különféle alapokat a helyszínen összehangoltabb és innovatívabb módon kapcsolják egybe;

15. nyugtazza az EU kötelezettségvállalását például az iránt, hogy a TEN-T-finanszírozást felhasználják arra, hogy javuljon „az Unió összes régiójának a hozzáférhetősége és összeköttetése, a távoli és a legkülső régiókat és a szigeteket, a peremterületeket, a hegyvidéki területeket és a gyéren lakott területeket is beleértve” (az 1315/2013/EU rendelet 4. cikke);

16. megjegyzi azonban, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében a TEN-T-re elkülönített pénzek 95 %-át kizárólag a törzhálózatra fordítják, ami Európa központját és a főbb városok közötti sűrű hálózatot erősíti. További egyedi intézkedéseket is kell hozni annak érdekében, hogy a TEN-T fejlesztése a nehézségekkel küzdő régiókban is javítsa a közlekedési kapcsolatokat, megkönnyítve e régiók hozzáférését a főbb nemzeti és európai közlekedési folyosókhoz;

17. hangsúlyozza ezért, hogy szükség van a TEN-T törzshálózata és átfogó hálózata, illetve a nehézségekkel küzdő régiókban az átfogó hálózat és a helyi közlekedési kapcsolatok közötti csatlakozások finanszírozására. Fontos emellett, hogy a többéves pénzügyi keret félidei felülvizsgálatának keretében növeljék az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz költségvetését. Így a TEN-T törzshálózatán belül finanszírozhatóak a határokon átnyúló összeköttetések és a szűk keresztmetszetek. Ez segíti az európai régiók beilleszkedését egy személyszállítási és áru fuvarozási célú, fenntartható és hatékony európai közlekedési rendszerbe. Mivel a fejlettségbeli egyenlőtlenségek kezelése a TEN-T program egyik célja, a TEN-T térképek 2016-17-re tervezett felülvizsgálatára való tekintettel szem előtt kell tartani a gazdasági és területi fejlődési modelljeik megvalósításával kapcsolatban nehézségekkel küzdő régiók szükségleteit is;

18. megjegyzi, hogy a Horizont 2020 és a hozzá kapcsolódó, a tiszta közlekedést célzó CIVITAS program a közlekedés erőforrás-hatékonyabbá tétele érdekében a korszerű jármű-technológiára koncentrálnak. Ezek mindenképpen követésre érdemes célok, mivel szintén hozzájárulnak a tömegközlekedésnek a nehézségekkel küzdő régiókban történő javításához, ahol a járművek költséghatékonyasága a fő szempont;

19. hangsúlyozza tehát, hogy új megközelítésekre van szükség a közlekedés nehézségekkel küzdő régiókban történő finanszírozására. Ilyen lehet a polgárok számára például „mobilitási csekkek” formájában biztosított egyéni közlekedési költségkeret, amelyet néhány tagállamban már sikeresen bevezettek, a közlekedési szolgáltatók számára biztosított adómentesség, vagy az olyan együttműködési megállapodások, amelyek a különböző közlekedési szereplők számára lehetővé teszik a járművek közös használatát;

20. úgy véli, hogy a finanszírozásra vonatkozó új megközelítéseket új eszközökkel is alá kell támasztani. Az intelligens közlekedési rendszerek és a továbbfejlesztett információ és kommunikációs technológiák felhasználhatók arra, hogy a kötött menetrendre és útvonalakra épülő tömegközlekedést a konkrét igények alapján szerveződő közlekedéssel, például „készenléti” buszokkal, kollektív taxikkal vagy közös járműhasználattal váltsuk fel. Az igények alapján szerveződő közlekedés alkalmazása hatékonyabb, versenyképesebb és olcsóbb közúti tömegközlekedést tesz lehetővé, mivel a szolgáltatásokat a tényleges szükségletekhez igazítják. A közös közlekedési rendszerek – például amikor iskolás gyermekeket a nagyközönséggel együtt szállítanak – ugyancsak jól beváltak néhány távoli térségben, akár csak a gyaloglás vagy a kerékpározás ösztönzése. Ezek a rendszerek megtakarításokat eredményeznek, emellett csökkentik az autóhasználatra való ráutaltságot és a károsanyag-kibocsátást is;

21. megjegyzi, hogy az ilyen megoldásokat támogatni lehetne olyan egyszerűsítő intézkedésekkel, mint például az integrált elektronikus jegyértékesítés vagy a többféle közlekedési eszközre érvényes intelligens bérletkártyák, az egymással kompatibilis elektronikus fizetési szabványok; az integrált menetrend-kialakítás az utazások azon részéhez, amelyeknél nem áll rendelkezésre az igényekhez szabott, rugalmas megoldás; vagy pedig okostelefonos alkalmazások igénybevétele a polgárok tájékoztatására és fizetési lehetőségek biztosítására;

22. megjegyzi, hogy fontos biztosítani azt, hogy ezek az új mobilitási megoldások kellő publicitást kapjanak, továbbá a felhasználók számára megfizethetőek, hozzáférhetőek és elfogadhatóak legyenek. A (tényleges és potenciális) felhasználóknak az igényeik rögzítésében való aktív részvétele hozzájárulhat az eredményességhez;

23. rámutat, hogy sok ilyen innováció mögött a helyi és regionális önkormányzatok jelentik majd a fő hajtóerőt;

24. hangsúlyozza azonban, hogy az ilyen mobilitási projektek számára csak akkor kellene finanszírozást biztosítani, ha azok egy, az érintett területet lefedő, ésszerű mobilitási politikába illeszkednek, és a potenciális igényekre vonatkozó megbízható kalkulációkkal alátámaszthatók;

Kikötők és repülőterek

25. hangsúlyozni kívánja, hogy a kikötők és repülőterek, valamint ezeknek a belső területekkel való összeköttetése fontos szerepet játszhatnak a nehézségekkel küzdő régiók fejlesztésének elősegítésében és a polgárok nagyobb városi központokkal való összeköttetésének megteremtésében is. A szigeteken és a legkülső régiókban élő közösségek számára például ezek az összeköttetések jelentik az egyetlen lehetséges közlekedési lehetőséget, és létfontosságúak a fennmaradásukhoz is, valamint ahhoz, hogy össze tudjanak kapcsolódni országuk, illetve az EU többi részével. A nehézségekkel küzdő régiókban működő kikötők és repülőterek ezért külön megfontolást érdemelnek az uniós szabályokon belül, nevezetesen a közbeszerzési és koncessziós szabályokban (ideértve a közszolgálati kötelezettségek alkalmazását is), valamint az EU-nak a kikötők, a légi közlekedés és az általános gazdasági érdekű szolgáltatások vonatkozásában az állami támogatásokat szabályozó jogszabályaiban;

26. emlékeztet arra, hogy a Szerződések (26. jegyzőkönyv) alapján a tagállamoknak széles mérlegelési jogkörük van a tekintetben, hogy a közszolgálati kötelezettségeket és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat a felhasználók igényeihez a lehető legközelebb álló módon határozzák meg, és hogy az Európai Bizottság csak nyilvánvaló hiba esetén avatkozhat be;

27. arra is rámutat, hogy az EU-ban működő közlekedési szolgáltatók közszolgálati kötelezettségeit illetően nem áll rendelkezésre egyetlen közös forrásból nyerhető információ. Ha nagyobb lenne az átláthatóság ezen a téren, az segíthetne orvosolni a piaci hiányosságokat, és elősegítené a nehézségekkel küzdő régiókban működő piaci szereplők közötti nagyobb versenyt;

28. üdvözlí az Európai Bizottságnak a légi közlekedés számára nyújtott állami támogatásokra vonatkozó, nemrégiben kiadott iránymutatásait, amelyek bizonyos rugalmasságot tesznek lehetővé, megengedve a repülőtér-beruházások és -működtetés céljára nyújtott, illetve a légitársaságok távoli és nehezen elérhető régiókban való tevékenységkezdését segítő támogatásokat. Az ilyen repülőtereknek gyakran jelentős szezonális igények kielégítésére kell képesnek lenniük, miközben az év más időszakaiban kihasználatlan kapacitásokkal működnek;

29. sajnálja azonban a Regionális Fejlesztési Alap által a 2014–2020-as pénzügyi időszakra megszabott korlátozást, amelynek értelmében az esetek többségében tilos a repülőtéri infrastruktúrák finanszírozása;

30. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy valamennyi tömegközlekedési módra és a multimodális utakra is kiterjedő, stabil és átlátható utasjogi rendszer legyen hatályban, amelynek teljes mértékben érvényt is szereznek. A több szakaszból álló légi vagy vonatutak esetében még inkább ösztönözni kell a több légi-, illetve vasúttársaságra kiterjedő, kombinált jegyváltási megoldásokat. Ezek egyszerűségüknél és áraiknál fogva előnyösek a távoli régiókból induló utasok számára. Az a kártérítés azonban, amelyet a regionális ráhordó légitársaságoknak vagy a helyi vasútvonalak szolgáltatóinak kell fizetniük, ha lekésik az adott légi csomóponttól vagy fő vasútállomásraól induló csatlakozást, nem lehet olyan aránytalanul magas, hogy elriasszon az ilyen megoldások szélesebb körű igénybevételeétől;

Irányítás

31. úgy véli, többet lehetne tenni annak érdekében, hogy a politikusok átfogó, multimodális, fenntartható és összehangolt megközelítést fogadjanak el e régiók mobilitási kihívásainak kezelésére. A válaszokat a szubszidiaritás elvével összhangban elsősorban helyi és regionális szinten kell megtalálni, és az EU-nak csak akkor kell támogatólag fellépnie, ha az többletértéket jelent;

32. hangsúlyozza, hogy az Európai Bizottság által javasolt új lépések kapcsán a bürokráciát a lehető legalacsonyabb szinten kell tartani;

33. megjegyzi, hogy az olyan decentralizált kormányzási modellek, amelyek a közlekedéssel kapcsolatos hatásköröket és a hozzájuk kapcsolódó finanszírozást szubnacionális szintre delegálják, számos tagállamban eredményesnek bizonyultak;

34. elismeri továbbá, hogy a nehézségekkel küzdő régiókban a mobilitáshoz nem elég csupán a közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése. A mobilitási projekteknek az érintett régió egészére vonatkozó fejlesztési terv szerves részét kell képezniük. Minden olyan új kereskedelmi, ipari helyszín vagy lakónegyed esetében, amelynek nincsenek jó közlekedési összeköttetései, szükség lehet például arra, hogy a fejlesztő hozzájáruljon az új tömegközlekedési szolgáltatások költségeihez;

35. hangsúlyozza a helyi szintű mobilitástervezés fontos szerepét és azt, hogy a helyi mobilitási tervek nem korlátozódhatnak a városi területekre, hanem egy szélesebb helyi fejlesztési stratégia részeként ki kell őket terjeszteni a szomszédos – akár vidéki – területekre is, vagy legalább azokhoz kapcsolódóan kell őket kidolgozni. Így biztosítható, hogy a sűrűbben lakott területeken működő közlekedési rendszerekből a távolabbi területek lakói is profitáljanak. E közlekedési terveknek nemcsak a közvetlen helyi szükségletek kielégítéséhez szükséges útvonalakkal kell számolniuk, hanem olyan, hosszabb útvonalakkal is, amelyek a nehézségekkel küzdő régiókat kötik össze a nagyobb városi központokkal;

36. külön kiemeli a határokon átnyúló európai tömegközlekedés esetét, amely előtt gyakran különleges kihívások állnak. Ilyen például, hogy a tagállamok között eltérések vannak a környezetvédelmi követelmények, az áramellátás, a biztonsági normák és a dolgozók képzése tekintetében, emellett jogi különbségek is fennállnak, és nincs mindig megegyezés az illetékes hatóságok között a finanszírozást illetően. Az új irányítási modellek, egy közös jogi keret – például az európai területi együttműködési csoportosulás (EGTC) – alkalmazása, együttműködési megállapodások vagy egy, a határokon átnyúló közlekedéssel foglalkozó közös hatóság létrehozása segíthet megoldani ezeket a problémákat, például a határokon átnyúló területek közötti mobilitást megkönnyítő koncessziók engedélyezésével, feltéve hogy sikerül a bürokráciát minimális szinten tartani;

Jogalkotási és területi hatásvizsgálatok

37. arra kéri az Európai Bizottságot, hogy amikor jogalkotási hatásvizsgálatokat folytat a mobilitás területén, fordítson kiemelt figyelmet arra, hogy az uniós mobilitási politikák és programok milyen hatást gyakorolnak a nehézségekkel küzdő régiókra;

38. kéri emellett az Európai Bizottságot, hogy fogadja el a Régiók Bizottsága által javasolt területi hatásvizsgálatokat, amelyek lehetőséget adnának arra, hogy figyelembe vegyünk az uniós mobilitási politikák hátrányokkal küzdő régiókra gyakorolt területi hatásait. Figyelembe kell venni emellett a demográfiai szempontokat is, például a lakosság öregedését, az elnéptelenedést, a lakosság szétszórtságát vagy az „agyelszívást”;

Az EU zöld könyve a nehézségekkel küzdő régiókban élők mobilitásáról

39. úgy látja, hogy a közlekedési szolgáltatások veszélyeztetett régiókban történő biztosítását egyelőre nem érzékelik európai kihívásként. Az EU jogszabályalkotásának középpontjában inkább a piactorzulások minimálisra csökkentése áll, és nem annyira az, hogy olyan jogi keret jöjjön létre, amely proaktívan támogatja a mobilitási megoldások fejlődését a nehézségekkel küzdő régiókban;

40. arra kéri ezért az új Európai Bizottságot, hogy adjon ki zöld könyvet a kérdésről, hogy a témakört teljes egészében meg lehessen vitatni az érintettekkel és az uniós intézményekkel, és megfelelő válaszokat lehessen kidolgozni. Azt kell célul kitűzni, hogy a nehézségekkel küzdő régiókban élők mobilitásával összefüggő kérdéseket mindenfajta uniós szakpolitikában és programban részletesebben tárgyalják és jobban kezeljék, és ezáltal javuljon a mobilitás elérhetősége, csökkentve az elnéptelenedés veszélyét;

41. konkrétan úgy véli, hogy a zöld könyvnek a következőket kellene elvégeznie: vitaindítás; az eddigi előrelépések felmérése, röviden ismertetve a jelenlegi jogi keretet és az idevágó politikai kezdeményezéseket; a földrajzi és demográfiai nehézségekkel küzdő régiók mobilitás terén meglévő specifikus erősségeinek és gyengeségeinek és ezek a területi kohézió egészéhez való hozzájárulásának elemzése; a Szerződésben foglalt kötelezettségvállalások és az uniós gyakorlat egymástól való elszakadásának elemzése a nehézségekkel küzdő régiókat érintő, személyszállításra és árufuvarozásra vonatkozó közlekedési politikák kidolgozása terén; annak meghatározása, hogy mindezek hogyan érintik e régiók gazdaságát és foglalkoztatási helyzetét, ezenkívül a mobilitást finanszírozó források, valamint a mobilitást elősegíteni kívánó programok és szakpolitikák jobb összehangolásának elősegítése; a kutatás és innováció ösztönzése és kísérleti projektek kidolgozása; továbbá a jövőbeli opciók feltárása, beleértve azt is, hogy az egyes kormányzati szinteken milyen intézkedések és ösztönzők lehetnének megfelelőek;

42. hangsúlyozza, hogy a zöld könyv kidolgozásakor különös figyelmet kell fordítani azokra az esetekre, ahol a nem jogalkotási jellegű fellépések, például stratégiák, cselekvési tervek, ajánlások, iránymutatások vagy a bevált gyakorlatok megosztása hozzáadott értéket jelenthet a nemzeti és szubnacionális kezdeményezések terén;

43. arra kéri az Európai Bizottságot, hogy valamilyen konkrét rendezvény, például az éves mobilitási hét útján jobban hívja fel a figyelmet a nehézségekkel küzdő régiókban élők mobilitásának kérdésére.

Kelt Brüsszelben, 2014. október 8-án.

*a Régiók Bizottsága
elnöke*

Michel LEBRUN