Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov Spoločenstva, ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES“

[KOM(2009) 11 v konečnom znení – 2009/0005 (COD)]

a

„Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Oznámenie a akčný plán so zreteľom na vytvorenie európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok“

[KOM(2009) 10 v konečnom znení]

(2010/C 128/25)

Spravodajca: **pán IOZIA**

Rada sa 27. februára 2009 rozhodla podľa článku 80 ods. 2 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov Spoločenstva a ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES“

KOM(2009) 11 v konečnom znení -2009/0005 (COD).

Komisia sa 21. januára 2009 rozhodla podľa článku 262 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Oznámenie a akčný plán so zreteľom na vytvorenie európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok“

KOM(2009) 10 v konečnom znení.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 8. septembra 2009.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 457. plenárnom zasadnutí 4. a 5. novembra 2009 (schôdza zo 4. novembra 2009) prijal 159 hlasmi za, pričom 2 členovia hlasovali proti a 1 sa hlasovania zdržal, nasledujúce stanovisko:

1. Závery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) hodnotí celkovo pozitívne oznámenie Komisie o vytvorení európskeho priestoru námornej dopravy a návrh smernice o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov Spoločenstva, ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES.

1.2. Navrhovaný pracovný program je ambiciózny a dobre štruktúrovaný. Jeho akčný plán je koherentný a je zameraný na dosiahnutie navrhovaných cieľov. Zníženie a racionalizácia administratívnych formalít ako opatrenia, ktoré budú definované tak, aby nemali vplyv na súčasnú úroveň bezpečnosti a kvality potrebných kontrol, sú nevyhnutné na zlepšenie premávky lodí pri vplávaní do prístavov a vyplávaní z nich.

1.3. Zlepšenie činnosti prístavov by mohlo viesť k racionalizácii nákladnej prepravy tých tovarov, ktoré by sa do prístavov mali dostať vnútrozemskou dopravou a potom pokračovať ďalej po mori, a tým k posilneniu intermodality medzi námornou, železničnou, vnútrozemskou vodnou a cestnou dopravou, ako sa uvádza v bielej knihe o doprave a zdôrazňuje v strednodobom hodnotení.

1.4. Niektoré konkrétne návrhy uvedené v oznámení treba dôkladnejšie preskúmať a EHSV vyzýva Komisiu, aby začala rozhovory so všetkými zainteresovanými stranami na tieto témy: osvedčenia o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda, formality týkajúce sa zjednodušenia prepravy nebezpečného tovaru, prepravy rastlinných a živočíšnych výrobkov a koordinácia kontrol v prístavoch (*one-stop-shop*).

1.5. EHSV sa už v minulosti jasne vyjadril k špecifickej povahe služieb lodivoda v prístavoch ([1]). Tento postoj výboru je stále aktuálny.

1.6. Vo svojom oznámení Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 Komisia poukázala na to, že „Rastúci nedostatok odborníkov v námorníctve, dôstojníkov a členov posádky prináša riziko straty významného množstva personálu, ktorý vo všeobecnosti udržiava konkurencieschopnosť európskych námorných odvetví."

1.7. Návrh osvedčenia o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda by túto činnosť mohol následne obmedziť a znížil by atraktívnosť tejto profesie pre mnohých mladých ľudí. Ohľadom jeho potenciálnych pozitívnych účinkov treba vykonať štúdie a seriózne analýzy, zatiaľ čo sa zjavne nedá pochybovať o jeho negatívnych účinkoch na zamestnanosť a bezpečnosť. Alternatívne k tomuto návrhu možno skúmať, ako by sa dalo rozšíriť poskytovanie služieb lodivoda na diaľku s využitím technologických inovácií, pri ktorých by sa ušetril čas a náklady, ale zároveň by bol zaručený vysoký štandard bezpečnosti. V prípade zrážky lodí alebo akejkoľvek námornej udalosti, ktorá by mohla spôsobiť materiálne škody alebo straty na životoch, poisťovacie spoločnosti majú právo odmietnuť zmluvnú náhradu škody, ak nie sú platné preukazy odbornej spôsobilosti zodpovedných členov posádky lode: kapitána a lodného strojníka. EHSV odporúča Komisii, aby začala výmenu názorov so všetkými zainteresovanými stranami, námornými prepravcami, lodivodmi, odbormi, prístavnými orgánmi s cieľom zistiť skutočný dosah tohto návrhu na bezpečnosť a zamestnanosť.

1.8. EHSV podporuje projekt vnútorného európskeho námorného priestoru bez prekážok ([2]), ktorý je súčasťou programu príbrežnej námornej dopravy (Sea Short Shipping). Je nevyhnutné stanoviť právny rámec Spoločenstva, ktorý by umožnil, aby sa na lode prepravujúce tovar Spoločenstva medzi dvoma prístavmi EÚ (napríklad Lisabonom a Neapolom) mohol uplatniť rovnaký postup ako na iné spôsoby prepravy.

1.9. EHSV by bol privítal, keby táto možnosť bola zapracovaná do nového Colného kódexu Spoločenstva. Vzhľadom na to, že Komisia sa už nehodlá zaoberať týmto návrhom, výbor žiada, aby bol tento návrh aspoň zahrnutý do budúcich vykonávacích predpisov k tomuto kódexu ešte do konca roku 2009 v záujme čo najrýchlejšie uplatnenia.

1.10. EHSV je veľmi priaznivo naklonený iniciatíve zameranej na vytvorenie jednotného kontaktného miesta pre všetky typy prípadov a iným racionalizačným opatreniam ako napríklad plánovaniu inšpekcií rôznych prístavných a colných úradov ako aj možnostiam elektronického prenosu administratívnych dokumentov bez toho, aby tým bola narušená činnosť colných úradov v boji proti zločinu.

1.11. EHSV vyzýva Komisiu, aby sa ďalej zaoberala možnosťou uznať rovnaké prednostné práva aj pre lode, ktoré vykonávajú plavbu medzi dvoma prístavmi EÚ a pritom sa zastavia v prístave tretej krajiny. Podľa lodiarskych organizácií by výhody vnútorného námorného priestoru bez prekážok mohol využiť značný počet lodí.

1.12. Prijatie angličtiny za spoločný jazyk námornej dopravy podľa vzoru leteckej dopravy by zjednodušilo administratívne postupy a formality.

2. **Oznámenie a akčný plán Komisie**

2.1. Každý druh dopravy by mal rovnakou mierou zaručovať voľný pohyb osôb a tovarov. Výhody jednotného trhu treba zrealizovať prijatím opatrení, ktoré umožnia dosiahnuť tento cieľ. Námorná doprava v súčasnosti nepožíva rovnaké výsady ako pozemná doprava. Formalít, administratívnej záťaže a rôznych inšpekcií je toľko, že odrádzajú od využívania námornej dopravy na prepravu tovarov v rámci Európskej únie.

2.2. Komisia sa vo svojom dokumente zaoberá problémom postupov pri námornej doprave, ktorá aj v prípade prepravy tovarov Spoločenstva vo voľnom pohybe medzi dvoma prístavmi v rámci EÚ podlieha špecifickým colným a dopravným pravidlám, fytoveterinárnym predpisom a rôznym formalitám.

2.3. Treba pripomenúť, že Rada už v roku 2006, a následne aj v roku 2007, nabádala k využívaniu príbrežnej námornej dopravy. V oznámení sa poukazuje aj na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z konca roku 2006, ktorý pre námornú dopravu požadoval zrušenie kontrol na vnútorných hraniciach.

2.4. V strednodobom preskúmaní bielej knihy o dopravnej politike Komisia oznámila vytvorenie európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok. Tento postoj bol potvrdený v modrej knihe o integrovanej politike námornej dopravy. Je to v súlade so stratégiou zjednodušovania právnych predpisov a s politikou zlepšovania právnych predpisov.

2.5. Príbrežná námorná doprava (Short Sea Shipping = SSS) môže prispieť k skvalitneniu ponuky, keďže lode produkujú menej znečisťujúcich látok na tonu prepravených tovarov, spôsobujú menšie externé náklady a znižujú preťaženosť cestnej dopravy.

2.6. Využitie tejto dopravy vo väčšej miere by Spoločenstvu pomohlo dosiahnuť ciele týkajúce sa znižovania emisií CO_2 v období po skončení platnosti Kjótskeho protokolu.

2.7. Systém VTS/VTMIS (*Vessel Traffic Services/Vessel Traffic Information and Management Systems = Služby lodnej dopravy/riadiace a informačné systémy námornej dopravy*), ktorý využíva systém AIS (*Automatic Identification System = Automatický identifikačný systém*), je spolu so systémom LRIT (*Long-Range Identification and Tracking of Ships = Systém na identifikáciu a sledovanie lodí na veľké vzdialenosti*) súčasťou budúceho elektronického námorného prostredia pre prepravu tovarov a plavbu. Využívanie tejto technológie v rámci integrovaného systému monitorovania a kontroly v budúcnosti zvýši schopnosť monitorovať lodnú premávku.

([1]) Ú. v. ES C 48, 21.2.2002, s. 122, Ú. v. EÚ C 294, 25.11.2005, s. 25, Ú. v. EÚ C 168, 20.7.2007, s. 50.

([2]) Ú. v. EÚ C 27, 3.2.2009, s. 45 – 48.

2.8. Akčný plán Komisie obsahuje 11 opatrení, z ktorých 3 sú krátkodobé, 4 strednodobé a 4 sú odporúčania členským štátom.

2.9. Medzi projekty, ktoré by sa mali zrealizovať do roku 2009, patria tieto krátkodobé projekty:

— zjednodušenie colných formalít pre plavidlá plaviace sa len medzi prístavmi Európskej únie,

— usmernenia pre urýchlenie kontrol dokladov týkajúcich sa živočíšnych a rastlinných výrobkov, ktoré sa vykonávajú v prístavoch EÚ,

— smernica na racionalizáciu dokumentov požadovaných rôznymi legislatívnymi orgánmi.

2.10. Plán obsahuje tieto strednodobé projekty, ktoré by mali byť predložené v roku 2010:

— zjednodušenie administratívnych formalít pre plavidlá plaviace sa medzi prístavmi EÚ, ktoré vplávajú do prístavu v tretej krajine alebo v zóne voľného obchodu,

— posilnenie možnosti prenášať údaje elektronicky,

— jednotné kontaktné miesto („jedna vnútroštátna priehradka“),

— zjednodušenie pravidiel o preprave nebezpečného tovaru po mori.

2.11. Štyri dlhodobé opatrenia vo forme odporučení sú:

— koordinácia administratívnych kontrol s cieľom skrátiť čas pohybu plavidiel v prístavoch,

— zjednodušenie administratívnej komunikácie,

— vydávanie osvedčení o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda,

— racionalizácia prevádzky a priestoru v prístavoch.

3. **Pripomienky EHSV**

3.1. EHSV vyslovuje jednoznačnú všeobecnú spokojnosť s návrhom akčného programu Komisie až na niekoľko kritických pripomienok, ktoré vyjadrí v tomto stanovisku. Projekt vytvorenia európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok Európsky hospodársky a sociálny výbor už ocenil a teraz opätovne zdôrazňuje svoju podporu tejto iniciatíve.

3.2. Na návrhu plánu sa odrazili ťažkosti, ktoré spôsobujú členské štáty pri uplatňovaní komplexnej a jasnej regulácie v oblasti dobudovania vnútorného trhu. Najväčšie prekážky spočívajú v nadbytočných colných postupoch, nedostatočnej koordinácii inšpekcií a kontrol príslušných úradov členských štátov, nedostatku elektronickej komunikácie a interoperabilných systémov. EHSV žiada Komisiu, aby čo najskôr zjednodušila colné formality a administratívne postupy pre plavidlá plaviace sa výlučne medzi prístavmi EÚ ako rozhodujúce faktory vytvorenia európskeho námorného priestoru bez prekážok.

3.3. Zjednodušenie colných formalít pre plavidlá plaviace sa výlučne medzi prístavmi EÚ je nevyhnutné pre vytvorenie európskeho námorného priestoru bez prekážok. Návrh na zmenu a doplnenie colného kódexu Spoločenstva by bol vyriešil tieto problémy, ale vzhľadom na jeho poslednú úpravu výbor navrhuje, aby právny základ vnútorného námorného priestoru bol začlenený do technického dokumentu vykonávacích predpisov nového kódexu. V tomto dokumente je potrebné uviesť, že výhradne na účel voľného pohybu tovarov Spoločenstva budú do vnútorného námorného priestoru patriť aj tovary Spoločenstva nachádzajúce sa na palubách lodí plaviacich sa medzi dvoma prístavmi EÚ.

3.4. Väčšina navrhovaných opatrení vlastne len nabáda členské štáty, aby prijali pozitívne opatrenia na zlepšenie a zjednodušenie administratívneho rámca, hoci potrebné by boli oveľa prísnejšie a záväznejšie iniciatívy.

3.5. Zdá sa však, že dokument, ktorý Komisia navrhuje, sa príliš zameriava len na jeden z troch pilierov Lisabonskej stratégie, teda na ekonomický pilier. Podľa názoru výboru by bolo vhodné tieto záujmy lepšie vyvážiť inými základnými aspektmi, teda sociálnym a environmentálnym rozmerom.

3.6. EHSV podporuje iniciatívy zamerané na zlepšenie normatívneho a regulačného rámca jednotného trhu pod podmienkou, že tieto opatrenia nebudú mať dosah na bezpečnosť občanov, pracovníkov a životné prostredie a neohrozia zamestnanosť. Pri niektorých navrhovaných opatreniach (akým je napríklad aj opatrenie o osvedčeniach o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda) sa táto hrozba zdá byť celkom reálnou.

3.7. Námorná doprava umožňuje prepravu veľkých objemov tovarov pri priaznivých hodnotách emisií CO_2 na tonu prepraveného tovaru na kilometer. Toto odvetvie okrem toho poskytuje veľký priestor na zlepšenia prostredníctvom vývoja nových technológií pre lodné motory, využívania čistejších palív a znižovania rýchlosti plavby. Znížením čakacích lehôt v prístavoch, ktoré spôsobuje zbytočná administratíva, sa zvýši množstvo vybavených plavidiel v prístavoch, čím sa zvýši účinnosť, znížia sa náklady a prispeje sa k dosiahnutiu cieľov zníženia skleníkových plynov a bezpečnej a trvalo udržateľnej mobility ([3]). Tým sa zvýši atraktivita dopravy v rámci námorného priestoru bez prekážok a podporí sa druh dopravy priaznivej voči životnému prostrediu.

([3]) Ú. v. EÚ C 277, 17.11.2009, s. 20 – 24 . – spravodajkyňa: pani Bredima.

3.8. EHSV už vyjadril svoju podporu programu Marco Polo II, ktorý je zameraný na zníženie dopravnej preťaženosti cestných komunikácií, zlepšenie environmentálnej výkonnosti dopravného systému, na posilnenie intermodálnej prepravy presunutím očakávaného ročného nárastu medzinárodnej kamiónovej dopravy na príbrežnú námornú dopravu, železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu. Tento akčný plán dopĺňa širšiu stratégiu, ktorá zahŕňa realizáciu projektu námorných diaľnic. Sfunkčnením európskeho satelitného navigačného systému Galileo sa táto stratégia ešte zjednoduší.

3.9. Navrhované opatrenia na zjednodušenie administratívnych postupov vychádzajú z osvedčenej a pozitívnej praxe EÚ preskúmať potrebu a účinnosť neaktuálnych pravidiel Spoločenstva alebo analyzovať prax a národné pravidlá, ktoré sú v rozpore so zásadami Zmluvy o ES.

4. **Konkrétne pripomienky Krátkodobé opatrenia**

4.1. *Smernica*

4.1.1. Navrhovaná smernica určite nie je tým najdôležitejším opatrením medzi opatreniami uvedenými v akčnom pláne. Táto smernica zrušuje platnú smernicu 2002/6/ES a umožňuje zjednodušenie postupov prostredníctvom troch hlavných inovácií: používaním existujúceho európskeho formuláru (s cieľom vyhnúť sa nadmiere dokumentov) ako alternatívy k formuláru podľa dohovoru FAL Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) z 9. apríla 1965 a revidovaného v júli 2005, využívaním systémov elektronického zasielania, stanovením jedného úradu na zasielanie všetkých požadovaných deklarácií a dokumentov.

4.1.2. EHSV súhlasí s návrhom smernice, ktorá umožňuje jednoduchými prostriedkami zjednodušiť prácu kapitánov a prevádzkovateľov námorných plavidiel. Odporúča, aby toto zjednodušenie nemalo negatívny dosah na súčasnú úroveň opatrení na ochranu zdravia a životného prostredia, hlavne pokiaľ ide o predpisy o lodnom odpade a zvýšku nákladu.

4.2. EHSV sa nazdáva, že by bolo potrebné lepšie stanoviť usmernenia pre urýchlenie kontrol dokladov týkajúcich sa živočíšnych a rastlinných výrobkov prepravovaných medzi európskymi prístavmi. Šírenie pandémií, akými sú vtáčia a prasacia chrípka, spôsobuje veľké znepokojenie verejnej mienky na celom svete, a preto sú potrebné opatrenia na zvýšenie bezpečnosti. Sledovateľnosť pôvodu výrobkov má zásadný význam pre vymedzenie prípadných ohnísk, a preto z navrhovaných opatrení musí jasne vyplývať, že v žiadnom prípade nespôsobia oslabenie platných predpisov.

5. **Konkrétne pripomienky Strednodobé opatrenia**

5.1. Časť námornej dopravy tvoria plavidlá plaviace sa medzi dvoma alebo viacerými prístavmi EÚ, ktoré vplávajú do jedného alebo niekoľkých prístavov v tretej krajine alebo vo voľnej zóne. EHSV sa domnieva, že je potrebné zjednodušiť administratívne požiadavky kladené na tieto plavidlá. Rozvoj vesmírnych technológií lokalizácie a sledovania a postupné zlepšovanie systémov elektronickej identifikácie tovarov Spoločenstva môžu zaručiť bezpečnosť pôvodu a zároveň prevádzkovateľom plavidiel významne znížiť časy a náklady.

5.2. Posilnenie systémov elektronického prenosu údajov (e-maritime), dokonale kompatibilného so systémom nového Colného kódexu Spoločenstva, ktorý bude využívať systém elektronickej colnice, čo je ostatne stanovené rozhodnutím č. 70/2008/ES, patrí medzi riešenia, ktoré EHSV navrhuje na zvýšenie kvality života občanov a zníženie zbytočnej a škodlivej byrokracie.

5.3. Očakáva sa tiež jednotné kontaktné miesto. Pýtame sa však, prečo nebolo vytvorené už dávno. EHSV rozhodne podporuje tento návrh a vyzýva členské štáty, aby urýchlene prijali potrebné opatrenia.

5.4. Zjednodušenie pravidiel o preprave nebezpečného tovaru. Existujúce pravidlá ukladajú oveľa viac formalít pre nebezpečný tovar prepravovaný multimodálnou dopravou než tovar prepracovaný jedným druhom dopravy. Námorná doprava je stále častejšie súčasťou multimodálneho dopravného reťazca. V porovnaní s menej modálnymi alternatívnymi riešeniami ako napríklad cestnou dopravou je teda znevýhodnená. To odrádza od využívania lodí. Pri prísnom dodržaní osobitnej úrovne bezpečnosti pre námornú dopravu by podľa EHSV mohli byť prijaté niektoré opatrenia, najmä pokiaľ ide o lode ro-ro (Roll-on/roll-off), ktoré prepravujú dopravné prostriedky, ktoré už dodržujú predpisy podľa smernice o preprave nebezpečného tovaru alebo dohovoru ADR o medzinárodnej preprave z 30. septembra 1957.

6. **Konkrétne pripomienky Ďalšie opatrenia, ktoré by sa mali prijať následne formou odporučení**

6.1. **Koordinácia administratívnych kontrol**. V duchu jednotného kontaktného miesta by prístavné, colné a policajné orgány mali zosúladiť a naplánovať spoločné kontroly podľa možnosti v rovnakom čase alebo v termínoch veľmi blízkych. Toto opatrenie by ušetrilo veľa času, ktorý by sa dal využiť na vykládku, keďže v niektorých členských štátoch sa vykládka povoľuje až po absolvovaní všetkých kontrol. EHSV tento návrh rozhodne podporuje.

6.2. **Uľahčiť komunikáciu medzi administratívami. V** tomto návrhu sa hovorí o veľmi delikátnom probléme: používanie jedného spoločného jazyka pre námornú dopravu. Komisia elegantne navrhuje, aby sa susediace krajiny dohodli na používaní určitého spoločného jazyka alebo angličtiny. Prekonáva tradičnú diplomatickú zdržanlivosť a zdôrazňuje význam tejto voľby pre praktické účely. Tento návrh je rozumný a účelný. EHSV sa však nazdáva, že podobne ako v leteckej doprave aj v námornej doprave by sa mal používať jeden spoločný jazyk, a to nielen z hospodárskeho ale aj bezpečnostného hľadiska. Medzinárodná výzva o pomoc je *Mayday*, a v medzinárodnom rádiofonickom styku by sa teda mala tiež používať angličtina. Na uľahčenie porozumenia by sa mohol používať elektronický prekladateľ, ktorý by dokázal do príslušných jazykov preložiť rôzne tlačivá a formuláre, ktoré treba vyplniť pri každej vykládke.

6.3. **Vydávanie osvedčení o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda**. EHSV žiada tento návrh dobre zvážiť, pretože ho nepokladá ani za užitočný ani za primeraný. Povolanie prístavných lodivodov si vyžaduje maximálnu profesionálnosť a jeho základom sú každodenné skúsenosti získané v danom prístave, ktorého splavnosť sa môže náhle zmeniť v dôsledku prúdov, prílivu a odlivu, poveternostných podmienok a hustoty premávky. Časová úspora by nebola výrazná a ušetrené náklady by sa preniesli na potrebné bezpečnostné opatrenia. EHSV vyzýva Komisiu, aby prehodnotila návrh a preverila s organizáciami lodivodov ako najlepšie zlepšiť túto službu bez toho, aby došlo k zníženiu bezpečnosti.

6.4. **Racionalizácia dopravných tokov a priestoru**. EHSV sa domnieva, že tu ide o opatrenie uplatniteľné v rámci konkurencie medzi jednotlivými námornými a prístavnými orgánmi. Prístavné orgány by mali dôkladne zvážiť, či je nutné znevýhodňovať stredné a malé plavidlá. Keďže lepšie služby pritiahnu viacej lodí, je zrejmé, že každý orgán schváli plán potrebných investícií na zvýšenie efektivity vlastného prístavu. Rada to je však v každom prípade rozumná.

6.5. EHSV sa napokon nazdáva, že tento návrh Komisie je potrebné čo najrýchlejšie zrealizovať a žiada, aby oddelenia, ktoré sa budú zaoberať realizáciou programu príbrežnej dopravy, boli doplnené o potrebných pracovníkov, ktorých stavy boli napriek významu tejto témy nevysvetliteľne znížené.

V Bruseli 4. novembra 2009

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Mario SEPI