Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. …/2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1692/2006, ktorým sa ustanovuje druhý program Marco Polo na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (‚Marco Polo II')"

KOM(2008) 847 v konečnom znení – 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

Rada sa 12. februára 2009 rozhodla podľa článku 71 ods. 1 a článku 80 ods. 2 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. …/2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1692/2006, ktorým sa ustanovuje druhý program Marco Polo na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (‚Marco Polo II')"

Grémium výboru poverilo 13. januára 2009 vypracovaním tohto stanoviska odbornú sekciu pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť.

Vzhľadom na naliehavosť danej témy bol pán LIOLIOS rozhodnutím Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na 452. plenárnom zasadnutí 24. a 25. marca 2009 (schôdza z 24. marca) vymenovaný za hlavného spravodajcu. Výbor prijal 97 hlasmi za, pričom 3 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závery a odporúčania

1.1 Výbor vyjadruje podporu úsiliu, ktoré vyvíja Komisia na to, aby sa nevyhnutný očakávaný nárast objemu cestnej nákladnej dopravy presunul na iné druhy dopravy. Súčasne však poukazuje na to, že v tejto oblasti neexistujú ambiciózne plány, resp. nie je k dispozícii dostatočné množstvo finančných prostriedkov.

1.2 Výbor súhlasí s navrhovanými opatreniami na zmenu nariadenia, ako sú:

1.2.1 poveriť riadením programu Výkonný orgán pre konkurencieschopnosť a inovácie (EACI);

1.2.2 znížiť a zjednodušiť hraničné hodnoty oprávnenosti projektov;

1.2.3 zvýšiť príspevok na každých 500 tonokilometrov (tkm), ktoré sa presunú z cestnej dopravy na iný druh dopravy z 1 na 2 eurá, a tak zdvojnásobiť súčasnú maximálnu výšku grantu;

1.2.4 stanoviť veľmi nízku hraničnú hodnotu pre projekty, ktoré podporujú využívanie vnútrozemskej vodnej dopravy;

1.2.5 umožniť jednotlivým podnikom požiadať o financovanie;

1.2.6 zrušiť hraničnú hodnotu 10 % pre projekty zamerané na zamedzenie dopravy;

1.2.7 zahrnúť dopravné jednotky do výpočtu presunu na iné druhy dopravy;

1.2.8 zjednodušiť podmienky financovania doplnkovej infraštruktúry.

1.3 Výbor sa domnieva, že program Marco Polo nedosahuje v plnej miere ciele, ktoré preň boli pôvodne stanovené, a teda nefunguje naplno. Konštatuje najmä, že finančné prostriedky, ktoré boli na tento program vyčlenené, teda 60 miliónov eur, možno nebudú stačiť na dosiahnutie presunu 25 miliárd tkm. Vzhľadom na to, že program umožní veľké úspory (9,15 eur) z hľadiska externých nákladov, výbor sa domnieva, že treba vyvinúť väčšie úsilie na získanie potrebných prostriedkov, aby mohlo byť čo najviac tkm presunutých z cestnej nákladnej dopravy na iné druhy dopravy a boli dosiahnuté pôvodne stanovené ciele programu. V každom prípade je však zrejmé, že prínos pre spoločnosť ako celok bude niekoľkonásobne vyšší než priame subvencie poskytované podnikom. Ako to už výbor zdôraznil vo svojich stanoviskách 842/2002 a 247/2005, podľa jeho názoru by v priebehu programu Komisia mala navrhnúť zvýšenie rozpočtu na tento program, aby tak uvoľnila dodatočné finančné prostriedky, ktoré budú potrebné, ak bude predložených viac vhodných akčných plánov, než sa predpokladalo.

1.4 Výbor s údivom konštatuje, že hoci analýza dosahu obsahuje takýto návrh, samotné nové nariadenie neobsahuje žiadne ustanovenia týkajúce sa podpory a finančného odbremenenia malých podnikov, ktoré predkladajú návrhy.Je sklamaný, že tento návrh nebol prijatý, napriek tomu však navrhuje rozšíriť toto opatrenie na malé podniky, keďže sa domnieva, že tieto dôvody sa vzťahujú aj na ne a vypracovanie takýchto projektov znamená aj pre ne veľké výdavky.

1.5 Výbor s potešením konštatuje, že Komisia má zjavne v úmysle skrátiť lehoty potrebné na schválenie a financovanie návrhu. Nazdáva sa však, že v rýchlo sa meniacom podnikateľskom prostredí, kde rozhoduje rýchlosť prispôsobenia sa vývoju trhu, sa treba usilovať o skrátenie lehôt na posúdenie a schválenie projektov, ako aj na udelenie finančnej pomoci, napríklad tak, že sa zavedie predbežné posudzovanie návrhov alebo čiastočná štandardizácia posudzovania projektov.

1.6 Výbor sa domnieva, že geografické rozdelenie predložených a financovaných žiadostí nie je optimálne, keďže nepomáha dosiahnuť ciele EÚ a nepodporuje ani intermodálnu dopravu tak, aby bola dosiahnutá rovnováha medzi členskými krajinami. Navrhuje preto ísť v tomto smere ďalej, a to tak, aby boli zohľadnené problémy krajín južnej Európy a oblastí okolo Stredozemného mora. Okrem toho sa domnieva, že je potrebné zohľadniť slabé prvky určitých krajín (napríklad málo rozvinutá železničná sieť, mimoriadne členité pobrežné oblasti, ostrovný charakter a pod.) tak, aby firmy, ktoré tu pôsobia mali možnosť predložiť projekty.

1.7 EHSV znovu zdôrazňuje svoj postoj, že by mala byť vypracovaná štúdia o možnostiach „nulových zásob“, aby sa zistilo, či tieto stratégie majú vplyv na podporu trvalo udržateľnej dopravy. Uplatňovaním pravidla „nulových zásob“ sa zvyšuje objem cestnej nákladnej dopravy, čo negatívne vplýva na spotrebu energie a ochranu životného prostredia. V tejto súvislosti je potrebné preskúmať celý zásobovací reťazec.

1.8 Podľa názoru výboru je potrebné využiť skúsenosti a poznatky, ktoré nazhromaždili cestní prepravcovia, a to tak, že sa budú aktívne podieľať na programoch zameraných na presun prepravy tovaru z cestnej dopravy na iné druhy dopravy. Navrhuje preto, aby boli prepravcovia neustále informovaní a aby im bola poskytnutá pomoc, ktorá im umožní zmeniť zabehnuté modely, ktoré používajú v rámci výrobného procesu.

1.9 Výbor sa domnieva, že Komisia by vzhľadom na skutočnosť, že neboli vyčerpané všetky dostupné finančné prostriedky, mala zvážiť možnosť zvýšiť hraničné hodnoty financovania pre opatrenia zamerané na presun na iné druhy dopravy, vnútrozemskú vodnú dopravu, katalytický účinok, námorné diaľnice a zamedzenie dopravy zo súčasných 35 na 50 % a pre spoločné vzdelávanie z 50 na 75 %. Takéto zvýšenie je potrebné najmä v prípade malých podnikov, ktoré majú na rozdiel od veľkých podnikov vyššie pevné náklady v pomere k premenlivým nákladom. Konkrétne v prípade opatrení s katalytickým účinkom navrhuje výbor zvýšiť finančnú pomoc z 2 EUR/tkm na 3 EUR/tkm, keďže ide o novátorské riešenia, ktoré budú mať pozitívny vplyv na presun nákladu z cestnej dopravy na iné druhy dopravy a ovplyvnia aj verejnú mienku.

1.10 Výbor odporúča Komisii, aby pre všetkých užívateľov vypracovala viacero „európskych usmernení“ (vo všetkých európskych jazykoch), ktoré by obsahovali zoznam všetkých intermodálnych terminálov v EÚ s podrobnou charakteristikou každého z nich. Zároveň odporúča, aby Komisia podnikla všetky potrebné kroky na zlepšenie informovanosti o mechanizme financovania aj o vplyve uskutočnených projektov a výhodách pre užívateľov, ktorí sú uprostred alebo na konci reťazca. Výbor sa okrem toho domnieva, že Komisia by mala vypracovať osobitné plány na propagáciu programu a na jeho lepšie zviditeľnenie. Navrhuje Komisii, že by v spolupráci s ňou mohol organizovať konferencie, celodenné informačné akcie a cesty.

1.11 Výbor odporúča preskúmať, či by sa v rámci programu Marco Polo dali finančne podporovať aj projekty zamerané na prepravu tekutín alebo plynov k prekladacím staniciam alebo terminály kombinovanej dopravy prostredníctvom potrubí alebo plynovodov.

1.12 Výbor zdôrazňuje, že je potrebné podrobnejšie preskúmať súčasnú situáciu v sektore námornej dopravy (vodné cesty a vnútrozemské vody), keďže prechod na intermodálnu prepravu sa v tomto sektore považuje za komplikovaný kvôli existujúcej fragmentácii trhu. Ako dôkaz stačí napríklad aj to, že projekty v oblasti námorných diaľnic nevzbudzujú veľký záujem: v roku 2009 predstavovali len 9 % predložených projektov a v roku 2008 dokonca len 4 %, v dôsledku čoho bolo schválených len veľmi málo projektov tohto typu, a v roku 2008 dokonca žiaden.

1.13 Výbor naďalej trvá na tom, že lehota 36 mesiacov je príliš krátka na to, aby sa dosiahol presun na iné druhy dopravy a navrhuje stanoviť ako minimálnu dĺžku na uskutočnenie tohto presunu 48 mesiacov.

1.14 Výbor sa domnieva, že je potrebné preskúmať možnosť podporovať projekty celoštátneho významu, ktorých cieľom je viac rozšíriť intermodalitu a zlepšiť presun z cestnej dopravy na iné druhy dopravy. Výbor je presvedčený, že aj opatrenia vykonané v rámci jedného štátu môžu priniesť osoh všetkým užívateľom príslušného druhu dopravy, ktorí prechádzajú touto krajinou.

1.15 Výbor opätovne potvrdzuje, že súhlasí s rozšírením pôsobnosti programu aj na tretie krajiny, a to bez ohľadu na to, či sú kandidátskymi krajinami EÚ, a podotýka, že náklady na realizáciu programu na ich území môžu byť uhradené len vtedy, ak ich projekty prinesú okamžité a merateľné výhody pre niektorý konkrétny členský štát.

1.16 Výbor sa domnieva, že je vhodné čo najskôr zverejniť bilanciu úspešne realizovaných projektov a vyčísliť, aké množstvo prostriedkov sa vďaka nim skutočne ušetrilo. Takáto iniciatíva by pomohla spropagovať program a rozšíriť jeho doterajšie výsledky.

1.17 Výbor opakovane vyjadruje svoje presvedčenie, že Komisia by mala vyzvať členské štáty, aby zostavili zoznam všetkých možností, ako by sa dali existujúce odstavené alebo málo využívané dopravné siete použiť na prepravu tovaru. Ide predovšetkým o železničnú sieť, ale aj o riečne a námorné cesty. Mohli by tak v rámci možností vzniknúť trasy, ktoré by boli kratšie ako preprava po cestách a lepšie by zodpovedali myšlienke trvalo udržateľného rozvoja.

2. **Všeobecné pripomienky**

2.1 *Pripomína závery, ktoré EHSV vyslovil v súvislosti s programami Marco Polo I a Marco Polo II.*

2.1.1 Vo svojich stanoviskách 842/2002 zo 17. a 18. júla 2002 a 247/2005 z 9. marca 2005, venovaných návrhu nariadenia o programe Marco Polo I a Marco Polo II, výbor poukázal na slabiny programu a, keďže dospel k názoru, že rýchly prechod na iné druhy dopravy, ktorý si Komisia stanovila za cieľ, nie je možný, odporúčal doplňujúce konkrétne opatrenia. Obe stanoviská obsahovali najmä tieto návrhy:

2.1.1.1 financovať infraštruktúru intermodálnej dopravy z verejných finančných prostriedkov (napríklad terminály a prístupové cesty k nim);

2.1.1.2 poveriť riadiaci výbor neustálym sledovaním prebiehajúcich projektov, aby mohol byť v polovici obdobia program Marco Polo vhodne upravený;

2.1.1.3 povoliť financovanie projektov, ktoré sa zameriavajú len na jeden členský štát, pokiaľ budú mať z týchto opatrení úžitok všetci užívatelia medzinárodnej dopravy, ktorí prechádzajú týmto štátom;

2.1.1.4 umožniť zohľadniť v rámci programu Marco Polo aj projekty, ktoré zahŕňajú aj leteckú a potrubnú prepravu, pokiaľ sú kombinované s inými druhmi dopravy;

2.1.1.5 znížiť hraničné hodnoty financovania jednotlivých projektov;

2.1.1.6 zvýšiť maximálnu lehotu pre realizáciu projektov zameraných na presun na iné druhy dopravy;

2.1.1.7 vytvoriť pre všetkých užívateľov „európsku príručku“ obsahujúcu všetky multimodálne terminály v EÚ a ich charakteristiku;

2.1.1.8 vytvoriť osobitnú kategóriu so zníženou minimálnou hraničnou hodnotou financovania vo výške 500 000 EUR, keďže riečna doprava nemôže byť porovnávaná s námornou dopravou, pri ktorej sú vyššie investičné náklady zodpovedajúce veľkosti lodí.

2.1.2 Výbor vyjadril aj svoje prianie podieľať sa spolu s Komisiou na úvahách, ako postupne prestať používať systém „nulových zásob“ a namiesto neho zaviesť priebežné presúvanie skladových zásob, v prípade, že nejde o naliehavé dodávky.

2.2 *Hodnotiaca správa*

Výbor vzal s potešením na vedomie hodnotenie, ktoré Komisia zverila nezávislému externému odborníkovi [1] a chce poukázať na niektoré aspekty, ktorým sa správa podrobnejšie nevenuje.

— Počet predložených projektov sa neustále znižuje, v roku 2003 bolo predložených 92 návrhov, v roku 2004 to bolo 63 návrhov, v roku 2005 62 a v roku 2006 už len 48, zatiaľ čo počet schválených a financovaných projektov zostáva viac-menej rovnaký a pohybuje sa v rozpätí od 12 do 15.

— Zaujímavosťou je aj to, že ciele presunu na iné druhy dopravy, s ktorými sa na začiatku projektu počíta, sa darí plniť na 75 %, pričom projekty v železničnej doprave sa darí realizovať na 99 %, zatiaľ čo projekty v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy dosahujú stanovené ciele len na 45 %.

— Plnenie cieľov programu Marco Polo I (presun nákladnej dopravy z cestnej siete) na 64 % predstavuje len 5,8 % celkového objemu nákladu prepravovaného medzinárodnou cestnou nákladnou dopravou v EÚ, ide teda o pomerne malú zmenu.

— Postup hodnotenia projektov až po štádium podpisu zmluvy (vrátane) je príliš zložitý, netransparentný a zdĺhavý (najmä obdobie medzi rokovaniami o zmluve a jej podpísaním). Treba podotknúť, že množstvo aktérov síce považuje kritériá výberu za jasné a transparentné, neplatí to však pre postup známkovania na základe týchto parametrov a konečného návrhu vybraných projektov.

— Minimálne požadované hraničné hodnoty sú pre malé a stredné podniky príliš vysoké a nepodnecujú nové projekty v oblasti intermodálnej dopravy. Dôsledkom tejto situácie je, že sa podporuje malé množstvo projektov veľkých podnikov namiesto toho, aby sa podporovalo väčšie množstvo projektov malých a stredných podnikov. Druhá z uvedených možností by mohla prispieť k zmierneniu preťaženia cestných komunikácií na miestnej a regionálnej úrovni.

— Vzhľadom na nízky počet predložených projektov v oblasti námorných diaľnic sa navrhuje, aby sa projekty v tejto oblasti ďalej sledovali a podporovalo zapojenie do nich.

— Pozitívny vplyv na zníženie preťaženia cestnej dopravy je jedným z aspektov, ktoré by mali byť viac zdôraznené.

[1] Hodnotenie programu Marco Polo (2003 – 2006), Ecorys (len v angličtine): http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm.

3. **Pripomienky**

Výbor ľutuje, že Komisia nezohľadnila väčšinu návrhov, ktoré uviedol vo svojich dvoch stanoviskách na túto tému a ktoré by pomohli zvýšiť účinnosť programu, ako to ukazuje externé hodnotenie, zároveň ho však teší, že boli podporené, hoci s oneskorením, návrhy, ktoré predložil. Konkrétnejšie sa k týmto otázkam vyjadruje ďalej v texte.

3.1 Od 1. marca 2008 bol riadením programu, podobne ako aj iných programov Spoločenstva, poverený Výkonný orgán pre konkurencieschopnosť a inovácie (EACI). Výbor súhlasí s týmto opatrením, ktoré však musí byť sprevádzané ďalšími opatreniami a iniciatívami zameranými na zníženie administratívnej záťaže a prilákanie ďalších uchádzačov o finančnú pomoc.

3.2 *V súlade s postupom stanoveným v prílohe I, bod 2 písm. d) nariadenia (ES) č. 1692/2006, Komisia zdvojnásobí súčasnú maximálnu výšku financovania a zvýši ju z 1 na 2 eurá na 500 tonokilometrov presunutých z ciest na iný druh dopravy*. Výbor sa domnieva, že zdvojnásobenie tohto príspevku je potrebné pre ďalší rozvoj programu Marco Polo, pretože prínos vyplývajúci zo zníženia externých nákladov a pozitívny sociálny a environmentálny dosah dopravy bude niekoľkonásobne vyšší než množstvo poskytnutých prostriedkov.

3.3 *Umožniť jednotlivým podnikom požiadať o financovanie. Tým, že jednotlivé podniky budú môcť predkladať vlastné projekty, sa vyjasnia a zjednodušia podmienky, na základe ktorých sú žiadatelia oprávnení získať finančné prostriedky v rámci tohto programu*. Výbor súhlasí s touto iniciatívou Komisie a opakuje, že by bolo vhodné zohľadniť aj projekty, ktoré pokrývajú iba jeden členský štát, keďže takéto ustanovenie prispeje k zníženiu objemu cestnej dopravy.

3.4 *Stanoviť veľmi nízku hraničnú hodnotu pre projekty využívajúce vnútrozemskú vodnú dopravu. Bude stanovená osobitná znížená hraničná hodnota pre projekty, ktorých cieľom je nahradiť cestnú nákladnú dopravu vnútrozemskou vodnou dopravou, to jest:*

Druh projektu	Súčasná hraničná hodnota		Navrhovaná hraničná hodnota
Preprava vnútrozemskou vodnou dopravou	—	—	*17 miliónov tkm*

Výbor s potešením konštatuje, že jeho návrhy na zníženie hraničnej hodnoty oprávnenosti, najmä pokiaľ ide o vnútrozemskú vodnú dopravu, boli konečne prijaté a domnieva sa, že táto zmena prispeje k zvýšeniu počtu projektov.

3.5 *Preplatiť mikropodnikom náklady spojené s prípravou návrhov. Mikropodniky, ktoré sú typické pre odvetvie cestnej dopravy a vnútrozemskej vodnej dopravy, dostanú paušálnu náhradu nákladov spojených s prípravou návrhov, ktorá by ich mala podnietiť k tomu, aby podali žiadosť o financovanie*. Výbor s údivom konštatuje, že hoci analýza dosahu obsahuje takýto návrh, v samotnom novom nariadení sa nespomína žiadna finančná pomoc pre malé podniky, ktorá by im zjednodušila predkladanie návrhov.

3.6 *Znížiť a zjednodušiť hraničné hodnoty oprávnenosti projektov. Zjednodušenie a zníženie niektorých hraničných hodnôt priláka nové menšie projekty a prispeje k dosiahnutiu cieľov programu*. Postupovať sa bude podľa nasledujúcej tabuľky:

Druh projektu	Súčasná hraničná hodnota		Navrhovaná hraničná hodnota
Presun na iné druhy dopravy	250 miliónov tkm	500 000 EUR	80 miliónov tkm
Preprava vnútrozemskou vodnou dopravou	—	—	*17 miliónov tkm*
Katalytický účinok	—	2 milióny EUR	30 miliónov tkm
Spoločné vzdelávanie	—	250 000 EUR	250 000 EUR
Námorné diaľnice	1,25 miliardy tkm	2,5 milióna EUR	250 miliónov tkm
Zamedzenie dopravy	500 miliónov tkm	1 milión EUR	80 miliónov tkm

Keďže tento návrh predložil sám výbor, samozrejme súhlasí s navrhovaným znížením hraničných hodnôt oprávnenosti projektov, ako aj s prijatím ukazovateľa tkm ako základu pre porovnanie rôznych návrhov.

3.7 *Zrušiť hraničnú hodnotu 10 % pre projekty zamerané na zamedzenie dopravy*. Výbor súhlasí s odstránením uvedenej hraničnej hodnoty a domnieva sa, že opatrenie bude mať za následok väčšie množstvo návrhov v tejto oblasti.

3.8 *Zahrnúť dopravné jednotky do výpočtu presunu na iné druhy dopravy;* Podľa názoru výboru by bolo užitočné zohľadniť vzdialenosť, ktorá sa prekoná jednotlivými druhmi dopravy. Bolo by však dobré, keby sa našiel spôsob, ako uprednostniť projekty, ktoré najlepšie využívajú intermodálnu dopravu, napríklad odosielanie nákladu bez sprievodu loďami ro-ro (roll-on/roll-off).

3.9 *Predĺžiť financovanie projektu o 6 mesiacov v prípadoch, ktoré poberatelia finančnej pomoci riadne odôvodnia*. Výbor súhlasí s týmto návrhom, keďže toto opatrenie môže príjemcov finančných prostriedkov upokojiť a zaručiť im, že finančná pomoc Spoločenstva ich odškodní za prípadnú vzniknutú stratu, ktorú utrpeli na začiatku fungovania projektu.

3.10 *Zjednodušiť podmienky financovania doplnkovej infraštruktúry*. Výbor súhlasí so zrušením hraničných hodnôt týkajúcich sa realizácie projektov doplnkovej infraštruktúry a domnieva sa, že toto zjednodušenie umožní odstrániť doterajšie zbytočné a neoprávnené obmedzenia.

3.11 *Zjednodušiť administratívne postupy v rámci programu.* Výbor s veľkým nadšením prijíma všetky kroky, ktoré by mohli pomôcť zlepšiť postupy a skrátiť lehoty potrebné na vybavenie administratívnych formalít pri každej žiadosti o finančnú pomoc, o to viac, že doterajšie skúsenosti v tejto oblasti nie sú veľmi pozitívne. Aby sa však výbor mohol k tejto otázke konkrétnejšie vyjadriť, očakáva informácie o tom, aké situácie prežívajú účastníci týchto iniciatív.

3.12 *V článku 5, ods. 2 sa vypúšťa druhá veta („Podmienky financovania pre doplnkové infraštruktúry v zmysle článku 2 písm. h) sú stanovené v prílohe II.“).* Výbor s týmto návrhom súhlasí a domnieva sa, že tento postup spôsoboval problémy, keď išlo o to, ako dotiahnuť návrhy do úspešného konca, najmä návrhy, ktorých cieľom bolo využívanie námorných diaľnic.

3.13 *Celková podpora, ktorá je prideľovaná pre doplnkovú infraštruktúru formou štátnej pomoci a výberových konaní Spoločenstva nepresahuje 50 % oprávnených nákladov* (ustanovenie zrušené). Výbor zastáva názor, že zamýšľané opatrenie je rozumné, a domnieva sa, že národné vlády sa budú aktívnejšie zapájať do príslušných projektov.

3.14 Článok 14 ods. 2 sa nahrádza takto: „Komisia do 30. júna 2011 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov hodnotiacu správu o výsledkoch dosiahnutých v programe Marco Polo za obdobie rokov 2003 – 2009.“ Výbor má výhrady voči navrhovanému harmonogramu. Domnieva sa totiž, že vzhľadom na to, že správa nemá byť použitá na stanovenie nápravných opatrení, mal by sa ponechať dostatočne dlhý čas na to, aby mohlo byť navrhnuté nariadenie dôkladnejšie zhodnotené.

V Bruseli 24. marca 2009.

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Mario SEPI