Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl jūrų ir vidaus vandenų maršrutais vykstančių keleivių teisių, iš dalies keičiantį Reglamentą (EB) Nr. 2006/2004 dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymą, bendradarbiavimo

COM(2008) 816 galutinis – 2008/0246 (COD)

(2009/C 317/16)

Pranešėjas **Bernardo Hernández BATALLER**
Bendrapranešėjis **Jörg RUSCHE**

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos sutarties 71 straipsniu, 2009 m. vasario 12 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl jūrų ir vidaus vandenų maršrutais vykstančių keleivių teisių, iš dalies keičiantį Reglamentą (EB) Nr. 2006/2004 dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymą, bendradarbiavimo

COM(2008) 816 galutinis – 2008/0246 COD.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2009 m. birželio 26 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas **Bernardo Hernández Bataller**, bendrapranešėjis **Jörg Rusche**.

455-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2009 m. liepos 15–16 d. (2009 m. liepos 16 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 65 nariams balsavus už, 2 –susilaikius.

1. **Išvados ir rekomendacijos**

1.1. EESRK pritaria nagrinėjamam Komisijos pasiūlymui, kadangi taikant šį reglamentą apskritai bus sutvirtinta vidaus rinka ir pagerintos keleivių, ypač neįgaliųjų, teisės.

1.2. Tačiau Komitetas apgailestauja, kad pasiūlyme konkrečiai ir išsamiai neaptariama neįgaliųjų padėtis bei aukštesni vartotojų pagrindinių teisių ir ekonominių teisių apsaugos standartai.

1.3. Kalbant apie neįgaliuosius, reikėtų nustatyti sistemą, kuri bet kokiomis aplinkybėmis užtikrintų neįgaliųjų prieigą EESRK šioje nuomonėje siūlomomis sąlygomis.

1.4. Saugumo srityje visada reikėtų laikytis griežčiausių standartų remiantis reguliavimo sistema, kuri taikoma arba kurią ketinama taikyti Europos Sąjungos valstybėse saugumui užtikrinti.

1.5. Kalbant apie pagrindines žmogaus teises, pavyzdžiui, su duomenų bazėmis susijusią privatumo apsaugą, taip pat reikia numatyti konkrečias taisykles, kurios užtikrintų didesnes garantijas.

1.6. Sprendžiant vartotojų ekonominių teisių klausimą reikėtų iš esmės patobulinti skirtingus šios srities teisės aktų aspektus, pavyzdžiui, nukreipimo kitu maršrutu ir išlaidų atlyginimo, bilieto kainos kompensavimo, keleivių informavimo arba skundų nagrinėjimo tvarkos.

2. **Bendrosios aplinkybės**

2.1. Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos ([1]) 38 straipsnyje teigiama, kad Sąjungos politika užtikrina aukšto lygio vartotojų apsauga. Europos Sąjungos Sutarties 3 straipsnyje nurodyta, kad viena iš Bendrijos veiklos sričių yra įnašas stiprinant vartotojų apsaugą, o šios sutarties 153 straipsnyje numatyti įgaliojimai siekiant remti vartotojų interesus ir užtikrinti vartotojų aukšto lygio apsaugą.

2.2. Baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010 m.: laikas apsispręsti“ ([2]) Komisija buvo numačiusi visų transporto rūšių keleivių teises nustatyti apibrėžiant bendrus visoms transporto rūšims principus ([3]) ir pabrėžė, kad būtina sustiprinti tam tikras teises, pavyzdžiui, susijusias su specialiomis riboto judumo asmenims skirtomis priemonėmis, pertraukus kelionę (ilgo vėlavimo, atšaukimo arba atsisakymo vežti atveju) automatiškai ir neatidėliojant taikytinomis priemonėmis, pareiga informuoti keleivius ir skundų nagrinėjimo bei žalos atlyginimo būdais.

([1]) OL C 303, 2007 12 14, p. 1.

([2]) COM(2001) 370, 2001 m. rugsėjo 12 d.

([3]) Jie panašūs į principus, numatytus 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 261/2004, nustatančiame bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju. OL L 46, 2004 2 17.

2.3. 2006 m. Komisija surengė viešas konsultacijas dėl jūrų transporto keleivių teisių, kuriose be kita ko dėmesio skirta riboto judumo asmenų teisių apsaugai kelionių jūrų ar vidaus vandenų maršrutais metu. Tuomet dauguma pasisakė už būtiniausią keleivių teisių apsaugos lygį visoje ES neatsižvelgiant nei į transporto rūšį, nei į tai, ar keliaujama tik vienos valstybės narės teritorijoje, ar kertama vidaus arba išorės siena.

2.4. Kita vertus, nepriklausomo tyrimo ([4]) išvados rodo, kad ES keleivių apsauga nėra visiškai pakankama, kadangi keleivių teisių apsaugos apimtis ir lygis nepakankamai suvienodinti, nėra sistemos, pagal kurią kelionės atšaukimo ir vėlavimo atvejais būtų neatidėliojant imamasi iš anksto nustatytų priemonių, ir keleiviai nepakankamai informuojami apie jų teises susidarius kritinei padėčiai.

2.5. Poveikio vertinime daugiausia dėmesio skirta kompensavimo ir pagalbos principams kelionės atšaukimo ir vėlavimo atvejais, prieinamumo taisyklėms, nediskriminavimui ir pagalbai neįgaliesiems bei riboto judumo asmenims, kokybės standartams ir pareigai informuoti bei skundų nagrinėjimo ir taisyklių laikymosi kontrolės nuostatoms.

3. **Komisijos pasiūlymas**

3.1. Nagrinėjamu pasiūlymu siekiama, priimant reglamentą, nustatyti bendras būtiniausias taisykles dėl keleivių nediskriminavimo vežėjams siūlant transporto sąlygas, neįgalių asmenų bei riboto judumo asmenų nediskriminavimo ir privalomos pagalbos šiems asmenims teikimo, vežėjų įsipareigojimų atšaukus kelionę ar vėluojant ją pradėti, būtiniausios keleiviams teiktinos informacijos, skundų nagrinėjimo ir tinkamo keleivių teisių įgyvendinimo.

3.2. Pasiūlymas bus taikomas komercinėms keleivių vežimo jūrų ir vidaus vandenų maršrutais paslaugoms (įskaitant kruizus): vežimui tarp uostų, uostuose arba iš bet kurios įlaipinimo ir (arba) išlaipinimo vietos į kitą, esančią valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje.

3.3. Beje, pasiūlyme taip pat aptariami vežėjų įsipareigojimai pertraukus kelionę, susiję su informacijos teikimu, teise į pagalbą, nukreipimu kitu maršrutu ir išlaidų atlyginimu, bilieto kainos kompensavimu ir kitomis keleiviams naudingomis priemonėmis.

3.4. Numatyta, kad kiekviena valstybė narė paskirs vieną arba kelias nepriklausomas reglamento vykdymo kontrolės įstaigas, kurios galės priimti keleivių teisėms, tai pat ir atitikimui prieinamumo taisyklėms, užtikrinti reikalingas priemones.

4. **Bendrosios pastabos**

4.1. EESK palankiai vertina pasiūlyme priimti reglamentą pateiktas bendras būtiniausias taisykles ir tikisi, kad ateityje vartotojų apsaugos lygis bus geresnis ir aukštesnis, kaip kad numatyta Europos bendrijos steigimo sutartyje nustatytuose įgaliojimuose. Komisija turėtų aiškiai nurodyti, kad nagrinėjamas pasiūlymas netaikomas trumpiau negu vieną dieną trunkančioms turistinėms kelionėms.

4.1.1. Pasiūlymas, dėl kurio parengta ši nuomonė, yra drąsus ir, vadovaujantis Europos Komisijos pastaruoju metu pasirinkta strategija, jame vartotojas yra vidaus rinkos veikimo šerdis, jis laikomas galutiniu nacionalinių rinkų atvėrimo naudos gavėju.

4.1.2. Iš tiesų reglamentu ne tik nustatomos taisyklės ir principai, užtikrinantys jūrų ir vidaus vandenų transporto (nacionalinio ir tarptautinio) naudotojų ekonomines teises, bet ir sukuriama piliečio ir žmogaus teisių pripažinimo ir apsaugos sistema.

4.1.3. Beje, pasiūlymu papildomi daugelio ES valstybių narių teisės aktai, kuriuose šis klausimas nesprendžiamas arba sprendžiamas nepakankamai aiškiai, praktiškai neužtikrinant neįgaliųjų arba vyresnio amžiaus žmonių teisių. Minėti trūkumai šiuo metu yra susiję su prieinamumo, informavimo ir pagalbos laivuose sistemomis, taip pat su išankstine informacija, kurios teikimo tvarką daugeliu atveju reikėtų gerokai patobulinti.

4.1.4. Tačiau EESRK nepritaria, kad valstybėms narėms būtų suteikta galimybė pasiūlymo netaikyti paslaugoms, teikiamoms pagal viešųjų paslaugų teikimo sutartis, kadangi piliečiai dažniausiai naudojasi būtent šiomis paslaugomis ir būtent jų gali labiausiai reikėti neįgaliesiems. Po 19 a) ir b) punktų Komisija galėtų įrašyti pastraipą, kurioje atsakingų institucijų paprašytų šiems atvejams numatyti automatinio kompensavimo sistemą.

Nepaisant galiojančių teisės aktų jūrų saugumo klausimu (direktyvos 1999/35/EB, 98/18/EB ir 98/41/EB), EESRK laikosi nuomonės, kad reglamente reikėtų konkrečiai nurodyti keleivių teisę į saugumą, kaip atskirą specifinę teisę.

Komiteto manymu, saugumo samprata apima ir prieinamumą, vadinasi, prieinamumas turėtų būti užtikrinamas ne tik keleivius įlaipinant į laivus ir iš jų išlaipinant, bet ir visos kelionės metu.

([4]) Energetikos ir transporto generalinio direktorato 2005–2006 m. užsakytas nepriklausomas tyrimas „Keleivių teisių apsaugos lygio ES jūrų transporto sektoriuje analizė ir vertinimas“.

Todėl kiekvieno įlaipinimo ir kiekvienos kelionės, kuriems taikomas šis reglamentas, metu reikės konkrečiai užtikrinti galimybę šunims vedliams (jie labai svarbūs neįgaliesiems, kuriems talkina) patekti į laivą, kad neįgalieji galėtų pasinaudoti savo teise į laisvą judėjimą ir judumą.

4.1.5. EESRK Komisijai primena, kad ji privalo nustatyti ir Bendrijos lygiu pasiūlyti priemones, kurios būtinos, kad neįgalieji ir riboto judumo asmenys turėtų tokią pačią, kaip ir kiti piliečiai, teisę į judėjimo laisvę, pasirinkimo laisvę ir nediskriminavimą. Todėl reikia taikyti „socialinį neįgalumo modelį“, įskaitant antsvorį, kad visi asmenys galėtų naudotis transporto priemonėmis.

4.1.6. Kalbant apie teisinį pagrindą, kurį sudaro Sutarties 70 ir 81 straipsniai, Komitetas mano, kad reikėtų paminėti ir 153 straipsnį, kuriame nurodoma, kad vartotojų aukšto lygio apsauga yra viena iš Bendrijos veiklos sričių.

4.1.7. EESRK laikosi nuomonės, kad pasirinkta tinkama priemonė – reglamentas, kadangi šiame pasiūlyme nustatytos taisyklės turi būti vienodai ir veiksmingai taikomos visoje Europos Sąjungoje, kad būtų užtikrintas tinkamas jūrų transporto keleivių apsaugos lygis ir vienodos sąlygos vežėjams.

4.1.8. EESRK pritaria Europos teisės aktų leidėjų nuostatai, kad bendras reguliavimas ir savireguliavimas „nebus naudojamas pagrindinių teisių ar svarbių politinių pasirinkimų atvejais, arba tais atvejais, kai taisyklės turės būti taikomos vienodai visose valstybėse narėse“ ([5]) ir todėl mano, kad siūlomas reglamentas atitinka subsidiarumo ir proporcingumo principus.

4.1.9. Tačiau kalbant apie III skyrių, tik iš dalies pasiekiamas tikslas ūkio subjektams vidaus rinkoje užtikrinti vienodas sąlygas, kadangi reglamentas valstybėms narėms palieka didelę veikimo laisvę teisių, susijusių su kelionės atšaukimu ar vėlavimu ją pradėti, klausimu. Ataskaitoje, kurią Komisija privalo pateikti per trejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo (30 straipsnis), reikėtų konkrečiai išnagrinėti, ar šios srities teisės aktų skirtumai, jei tokių yra, kenkia ar nekenkia konkurencijai arba sklandžiam vidaus rinkos veikimui.

4.1.10. EESRK pripažįsta, kad transporto operacijos, kurios iš esmės vykdomos turizmo tikslais – visų pirma ekskursijos ir turistinės kelionės – nepatenka į šio reglamento taikymo sritį. Tačiau reikėtų atsižvelgti į keleivių, kuriems kelionės metu susidaro su persėdimais susijusių sunkumų dėl problemų vienoje kelionės grandyje, atvejus.

([5]) Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros (2003/C 321/01) 17 punktas.

4.2. EESRK manymu svarbu, kad bilietas būtų transporto sutarties sudarymo patvirtinimas ir reglamente nurodytos pareigos būtų laikomos privaloma ir neatimama keleivių teise, nepažeidžiant šiuo metu galiojančio apsaugos *acquis*, ypač susijusio su nesąžiningomis sąlygomis ([6]) ir nesąžininga komercine veikla ([7]).

Reikės rasti konkretų sprendimą, kad nebūtų keliamas arba, jei reikės, būtų iš dalies, neįgaliesiems kuo palankesniu būdu pakeistas jiems šiuo metu beveik visuotinai keliamas reikalavimas ne mažiau kaip prieš 48 valandas pranešti vežėjams apie savo ketinimą vykti tam tikru maršrutu. Akivaizdu, kad šis neįgaliesiems nustatytas privalomas terminas gali varžyti jų laisvę naudotis tam tikromis su laisvu asmenų judėjimu susijusiomis teisėmis, pavyzdžiui, teise į laisvalaikį arba teise ieškoti išeities iš kokios nors kritinės padėties, kurioje jie atsidūrė.

EESRK pageidauja, kad pranešimo apie pagalbos laive poreikį sistema taptų šiek tiek lankstesnė. Laivais keliaujantiems asmenims nekeliamas reikalavimas bilietus užsisakyti iš anksto, todėl reikalaujant, kad neįgalieji iš anksto praneštų, kad jiems reikės pagalbos, būtų pažeidžiama teisė į vienodas sąlygas. Taip pat reikėtų atsižvelgti į tai, ar vykstama į trumpo ar tolimo nuotolio kelionę ir į vežimui naudojamo laivo pobūdį. Europos Komisija turėtų vežėjus įpareigoti keleiviams pateikti jų pranešimo gavimo patvirtinimą, kad informacijos perdavimo sistemos gedimo atveju keleivis galėtų įrodyti, kad jis iš tikrųjų pranešė, kad jam reikės pagalbos.

4.2.1. Laikantis Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencijos principų, pagalba neįgaliesiems turi būti teikiama uostuose, įlaipinimo ir išlaipinimo vietose ir keleiviniuose laivuose. Komitetas visiškai pritaria, kad siekiant socialinės įtraukties tikslų, pagalba turi būti teikiama nemokamai, vadovaujantis Europos Sąjungos Pagrindinių teisių chartijos 26 straipsnio nuostata dėl neįgaliųjų teisės į integravimą.

4.2.2. Dėl šios priežasties EESRK laikosi nuomonės, kad išimtys, kai atsisakoma įlaipinti neįgaliuosius arba riboto judumo asmenis, turi būti grindžiamos objektyviais, nediskriminuojančiais, skaidriais ir patikrinamais kriterijais.

([6]) 1993 m. balandžio 5 d. Tarybos direktyva 93/13/EEB dėl nesąžiningų sąlygų sutartyse su vartotojais. OL L 95, 1993 4 21, p. 29.

([7]) 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/29/EB dėl nesąžiningos įmonių komercinės veiklos vartotojų atžvilgiu vidaus rinkoje. OL L 149, 2005 6 11, p. 22.

4.3. EESRK palankiai vertina siūlomo reglamento 8 straipsnio nuostatas dėl organizuotos pilietinės visuomenės organizacijų ir valdžios institucijų dialogo ir konsultacijų, kuriais remdamiesi vežėjai nustatys prieinamumo taisykles dalyvaujant neįgaliųjų organizacijoms ir nacionalinėms vykdymo kontrolės įstaigoms. Kalbant apie kokybės standartų nustatymą, juos apibrėžiant taip pat derėtų bendradarbiauti su vartotojų asociacijomis, vadovaujantis pasiūlymo 22 straipsniu ir atsižvelgiant į Tarptautinės jūrų organizacijos ir kitų tarptautinių šiuo klausimų kompetentingų organizacijų rekomendacijas.

4.4. Specialaus mokesčio nustatymas pasiūlymo 9 straipsnio 3 dalyje išdėstytomis sąlygomis siekiant įtraukties tikslų yra visiškai nesuderinamas su nemokamumo principu, ypač dėl vienašališko šios nuostatos pobūdžio. Tačiau sąskaitų atskyrimas yra natūrali būtiniausių skaidrumo reikalavimų išdava, net jei audito patikrintą metinę apžvalgą būtų privaloma pateikti neįgaliųjų organizacijoms ir vartotojų asociacijoms. Vis dėlto EERSK rekomenduoja apsvarstyti, ar tokios ataskaitos parengimo naštą reikėtų uždėti mažoms ir vidutinėms įmonėms.

4.5. Kompensacija už neįgaliųjų vežimėlius ir judumo įrangą, kaip ir nurodymas suinteresuotiems asmenims suteikti pakaitinę įrangą, atitinka reglamento tikslą užtikrinti apsaugą. Kompensuojama turi būti visiškai ir už bet kokią patirtą žalą ir nuostolius.

4.6. Su kelionės pertraukimu susijusios pareigos, jei jas laikysime vienodais būtiniausiais standartais ir atsižvelgsime į dabartinę padėtį, kai visai nereglamentuojama, atrodo racionalios. ESRK supranta, kad būtų naudinga pradiniu etapu Europos lygiu suderinti aviacijos sektoriaus keleivių teises, tačiau jis norėtų, kad būtų rekomenduojama kuo greičiau pasiekti aukščiausią apsaugos lygį.

4.6.1. Automatiškas bilieto kainos kompensavimas gali būti tinkama sistema, jei vyks lanksčiai ir veiksmingai. Ateityje ši sistema turėtų būti keičiama nustatant didesnę kompensacijos procentinę dalį vėlavimo atveju.

4.6.2. Būtina patikslinti pasiūlymo 20 straipsnio 4 dalies nuostatą, kurioje numatyta, kad šis straipsnis netaikomas, jei vėlavimo priežastis yra „ypatingos aplinkybės“. Šią nuostatą reikia patikslinti vadovautis Teisingumo Teismo praktika ([8]), t.y., kad nuostata nebūtų taikoma techniniam laivo gedimui, dėl kurio teko atšaukti kelionę, nebent ši problema atsirado dėl įvykio, kuris dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingas normaliai vežėjo veiklai. Be to, faktas, kad vežėjas laikėsi būtiniausių laivo priežiūros reikalavimų, pats savaime nėra pakankamas įrodymas, kad jis ėmėsi visų būtinų arba „pagrįstų priemonių“, ir neatleidžia vežėjo nuo pareigos išmokėti kompensaciją. Beje, šiuo atveju reikėtų atsižvelgti ir į atitinkamos vežimo paslaugos navigacinius ypatumus.

4.6.3. Bet kuriuo atveju pasiūlymo 21 straipsnio nuostata, kad keleiviams netrukdoma siekti žalos, atsiradusios atšaukus transporto paslaugas ar pavėlavus jas suteikti, atlyginimo nacionaliniuose teismuose, visiškai atitinka pagrindinę teisę į veiksmingą teisinę gynybą, nurodytą Europos Sąjungos Pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje.

4.7. Informacija yra keleiviams svarbus aspektas. Ji turi būti laisvai prieinama ir atitikti technologijų pažangą. Šiuo požiūriu pasiūlymas yra aktualus.

4.8. Kalbant apie skundus, kurių objektas – civilinė ir (arba) komercinė žala, jie turėtų būti teikiami institucijoms, atsakingoms už vartotojų ginčų sprendimą ne teismo tvarka, kurios buvo įsteigtos remiantis 1998 m. kovo 30 d. Komisijos rekomendacija 1998/257/EB, arba bent jau institucijoms, kurios vadovaujasi nepriklausomumo, skaidrumo, rungimosi, veiksmingumo, teisėtumo, laisvės ir atstovavimo galimybės principais.

4.9. Už įgyvendinimą atsakingoms nacionalinėms institucijoms turi būti suteikti įgaliojimai griežtai taikyti veiksmingą, atgrasančią ir proporcingą nuobaudų tvarką, bet kuriuo atveju numatančią galimybę priimti sprendimą keleiviams atlyginti žalą, patirtą teikiant skundą.

Reglamente reikėtų numatyti pareigą suteikti prieinamą, tinkamą ir dalykišką informaciją apie nuobaudas ir skundus, kuriuos gali teikti keleiviai.

4.10. Kalbant apie asmens duomenų apsaugą ir laisvą tokių duomenų judėjimą ([9]), EESRK pritaria Komisijai, kad būtina griežtai laikytis galiojančių teisės aktų ir, remiantis Direktyva 95/46/EB bei Teisingumo Teismo praktika, užtikrinti keleivių privatumą, ypač tais atvejais, kai asmens duomenys gali būti perduoti trečiosioms šalims teikiant vežimo paslaugas. Bet kuriuo atveju, asmenys, kurių duomenys įtraukiami į kokią nors bylą, turi būti informuojami apie tai ir apie galimybes susipažinti su atitinkama byla bei pateikti prašymą dėl jų duomenų pataisymo arba išbraukimo.

([8]) 2008 m. gruodžio 22 d. byla C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann ir Alitalia – Linee Aree Italiane SpA).

([9]) Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos 8 straipsnyje įtvirtinta teisė į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą.

4.11. EESRK Komisijai primena, kad būtina persvarstyti Direktyvą 90/314/EB siekiant ją suderinti su šiuo pasiūlymu ir kitais Bendrijos antrinės teisės aktais, konkrečiai:

— atnaujinti apibrėžtis ir patikslinti tokias sąvokas kaip „įskaityta kaina“, „organizuota kelionė“ arba „paslaugų rinkinys“,

— aiškiau apibrėžti konkrečią kelionių organizatorių ir pardavėjų atsakomybę, jei jie nesilaikytų arba netinkamai laikytųsi sutarties, neatsižvelgiant į tai, ar organizatorius atitinkamą paslaugą suteikė tiesiogiai ar ne,

— nustatyti aiškiau apibrėžtą ir daugiau apimančią kompensaciją vartotojams, išmokamą organizatoriui nutraukus sutartį.

4.12. EESRK taip pat primena Komisijai, kad reglamente būtina atskirai paminėti su jūrų ir vidaus vandenų transportu susijusias direktyvas, kurių tikslas – užtikrinti aukštą apsaugos lygį, ypač riboto judumo asmenų, ir, prireikus, pakeisti jų geografinę taikymo sritį.

2009 m. liepos 16 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkas

Mario SEPI