

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich Wspólnoty i uchylającej dyrektywy 2002/6/WE**

COM(2009) 11 wersja ostateczna – 2009/0005 (COD)

oraz

**komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier”**

COM(2009) 10 wersja ostateczna

(2010/C 128/25)

Sprawozdawca: **Edgardo Maria IOZIA**

Dnia 27 lutego 2009 r. Rada, działając na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich Wspólnoty i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE*

COM(2009) 11 wersja ostateczna – 2009/0005 (COD).

Dnia 21 stycznia 2009 r. Komisja, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier”*

COM(2009) 10 wersja ostateczna.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 8 września 2009 r.

Na 457. sesji plenarnej w dniach 4-5 listopada 2009 r. (posiedzenie z 4 listopada) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 159 do 2 – 1 osoba wstrzymała się od głosu – przyjął następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. Ogólnie rzecz ujmując, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) ocenia pozytywnie komunikat Komisji w sprawie utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego i wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich Wspólnoty i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE.

1.2. Zaproponowany program prac jest dobrze zorganizowany i ambitny, a plan działania spójny i ukierunkowany na osiągnięcie wytyczonych celów. Ograniczenie i usprawnienie formalności administracyjnych zostanie zaplanowane w taki sposób, by nie wpłynąć na obecny poziom bezpieczeństwa i jakość niezbędnych kontroli. Jest to konieczne do usprawnienia ruchu statków wchodzących do lub wychodzących z portów.

1.3. Poprawa działalności portowej może doprowadzić do racjonalizacji transportu towarowego, który miałby zostać przeniesiony z lądu na morze, umacniając intermodalność między morzem, koleją, żeglugą śródlądową i drogami zgodnie z zasadami przedstawionymi w białej księdze w sprawie transportu, potwierdzonymi w czasie przeglądu śródkresowego.

1.4. Niektóre z propozycji zawartych w komunikacie powinny zostać omówione bardziej szczegółowo i EKES wzywa Komisję do rozpoczęcia dialogu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami na następujące tematy: świadectwa zwolnienia z pilotażu, formalności związane z uproszczeniem transportu towarów niebezpiecznych, transport produktów roślinnych i zwierzęcych, a także koordynacja inspekcji w portach (*one-stop-shop*).

1.5. Już wcześniej EKES wypowiadał się jasno na temat szczególnego charakteru usług pilotażowych w portach <sup>(1)</sup>, zajmując wówczas stanowisko, które jest nadal aktualne.

1.6. W swym komunikacie „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.” Komisja stwierdza: „Coraz bardziej dający się odczuć brak fachowców, oficerów i marynarzy niesie ze sobą ryzyko utraty masy krytycznej zasobów ludzkich, dzięki której możliwe jest w ogóle utrzymanie konkurencyjności europejskiej gospodarki morskiej”.

1.7. Propozycja dotycząca świadectw zwolnienia z pilotażu może jeszcze bardziej ograniczyć tę działalność zawodową i zmniejszyć atrakcyjność zawodu w oczach wielu młodych ludzi. Konieczne jest przeprowadzenie poważnych badań i analiz dotyczących jej potencjalnych pozytywnych skutków, lecz już teraz wydaje się pewne, że propozycja ta wywrze negatywny wpływ na zatrudnienie i bezpieczeństwo. Można się również zastanowić nad rozszerzeniem telepilotażu z wykorzystaniem innowacji technologicznych, co pomoże zaoszczędzić czas i ograniczyć koszty, a jednocześnie zagwarantować wysokie normy bezpieczeństwa. W wypadku kolizji lub jakiegokolwiek innego wypadku na morzu, który może wywołać straty materialne lub doprowadzić do utraty życia ludzkiego, firmy ubezpieczeniowe mogą odmówić wypłacenia odszkodowania, jeżeli licencje morskie osób odpowiedzialnych za statek – kapitana i starszego mechanika – są nieważne. EKES zaleca Komisji rozpoczęcie dialogu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami: armatorami, pilotami, związkami zawodowymi tego sektora i władzami portowymi, w celu sprawdzenia rzeczywistego wpływu tej propozycji na bezpieczeństwo i zatrudnienie.

1.8. EKES popiera projekt dotyczący europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier <sup>(2)</sup>, który stanowi integralną część programu SSS (Sea Short Shipping): należy określić wspólnotową podstawę prawną, by umożliwić statkom transportującym towary „wspólnotowe” między dwoma portami w Unii Europejskiej (na przykład Lizboną i Neapolem) taki sam sposób traktowania jak innym środkom transportu.

1.9. EKES wolałby, aby taka możliwość została uwzględniona w nowym wspólnotowym kodeksie celnym. Ponieważ jednak nie zostanie ona zrealizowana przez Komisję, zdaniem Komitetu powinna być przynajmniej uwzględniona w przepisach wykonawczych do kodeksu, które powinny zostać wydane przed końcem 2009 r. w celu jak najszybszego wprowadzenia w życie.

1.10. EKES popiera inicjatywę ustanowienia „jednego okienka” zajmującego się wszelkiego rodzaju formalnościami oraz innych środków racjonalizacyjnych, takich jak planowanie inspekcji przez różne władze portowe i celne, a także możliwości przekazywania dokumentów administracyjnych drogą elektroniczną, bez uszczerbku dla działań władz celnych w zakresie zwalczania przestępczości.

1.11. EKES zwraca się do Komisji o bardziej szczegółowe opracowanie możliwości przyznania takich samych prerogatyw statkom prowadzącym działalność między dwoma portami UE, zawierającym do portów leżących poza terytorium UE. Zgodnie z opinią organizacji armatorów, z wewnętrznego obszaru transportu morskiego bez barier mogłoby czerpać korzyści wiele statków.

1.12. Przyjęcie języka angielskiego jako wspólnego języka komunikacji w transporcie morskim, podobnie jak w transporcie lotniczym, uprościłoby w dużym stopniu praktyki i formalności administracyjne.

## 2. Komunikat i plan działania Komisji

2.1. Każdy środek transportu powinien w równej mierze gwarantować swobodny przepływ osób i towarów. Należy wykorzystać korzyści płynące z jednolitego rynku, rozwijając działania ułatwiające osiągnięcie tego celu. Obecnie transport morski nie korzysta z tych samych przywilejów co lądowy. Liczne formalności, obciążenia administracyjne i inspekcje zniechęcają w istocie do korzystania z transportu morskiego w celu przewożenia towarów na obszarze Unii Europejskiej.

2.2. Dokument Komisji omawia kwestię procedur związanych z transportem morskim, który również w wypadku przewożenia między dwoma portami UE towarów „wspólnotowych” w swobodnym obrocie podlega specjalnym przepisom celnym, transportowym i roślinno-weterynaryjnym, a także licznym formalnościom.

2.3. Komitet przypomina, że Rada zachęcała do korzystania z żeglugi morskiej bliskiego zasięgu już w 2006 r., ponawiając swój postulat w 2007 r. Komunikat przypomina ponadto opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z końca 2006 r., w której apelowano o zaprzestanie kontroli transportu morskiego na granicach wewnętrznych.

2.4. W czasie przeglądu śródkresowego białej księgi w sprawie polityki transportowej Komisja zapowiedziała utworzenie europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier. Stanowisko to zostało potwierdzone w „niebieskiej księdze” w sprawie zintegrowanej polityki transportu morskiego. Wpisuje się to w ramy strategii uproszczenia prawodawstwa i polityki mającej na celu jego ulepszenie.

2.5. Żegluga morska bliskiego zasięgu, w skrócie SSS (*Short Sea Shipping*), może przyczynić się do podniesienia jakości usług, gdyż statki produkują mniej zanieczyszczeń w przeliczeniu na tonę towarów, generują niższe koszty zewnętrzne i zmniejszają zatłoczenie dróg.

2.6. Częstsze wykorzystanie SSS mogłoby pomóc Unii w realizacji celów ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> po wygaśnięciu protokołu z Kioto.

2.7. System VTS/VTMIS (*Vessel Traffic Services/Vessel Traffic Information and Management Systems*) wykorzystujący AIS (*Automatic Identification System*) jest wraz z LRIT (*Long-Range Identification and Tracking of Ships*) integralną częścią przyszłego elektronicznego środowiska administracji morskiej na potrzeby przewozów towarowych i nawigacji (e-Maritime). Użycie tej technologii w ramach systemu monitorowania i zintegrowanego nadzoru zwiększy w przyszłości możliwości sprawowania kontroli nad ruchem statków.

(1) Dz.U. C 48 z 21.2.2002, s. 122. Dz.U. C 294 z 25.11.2005, s. 25, Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50.

(2) Dz.U. C 27 z 3.2.2009, s. 45-48.

2.8. W planie działań Komisji zawarto 11 środków: 3 krótkoterminowe, 4 średnioterminowe i 4 zalecenia dla państw członkowskich.

2.9. Do działań krótkoterminowych, które powinny zostać zrealizowane do końca 2009 r., należą następujące projekty:

- uproszczenie formalności celnych dla statków uprawiających żeglugę wyłącznie pomiędzy portami UE;
- wytyczne dotyczące przyspieszenia kontroli dokumentów związanych z produktami roślinnymi i zwierzęcymi przewożonymi pomiędzy portami UE;
- dyrektywa w sprawie racjonalizacji dokumentów wymaganych na podstawie różnych aktów prawnych.

2.10. Plan przewiduje działania średnioterminowe, które powinny zostać przedstawione w 2010 r.:

- uproszczenie formalności administracyjnych dla statków uprawiających żeglugę pomiędzy portami UE, ale zawierających do kraju trzeciego lub wolnego obszaru celnego;
- rozszerzenie elektronicznej transmisji danych;
- jedno okienko administracyjne;
- uproszczenie przepisów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych drogą morską.

2.11. Cztery środki długoterminowe przedstawione w formie zaleceń to:

- koordynacja inspekcji administracyjnych w celu skrócenia czasu oczekiwania w porcie,
- ułatwienia w komunikowaniu się z organami administracji,
- wydawanie świadectw zwolnienia z pilotażu (PEC),
- racjonalizacja ruchu i miejsca w portach.

### 3. Uwagi EKES-u

3.1. Ogólnie rzecz biorąc, EKES wyraża uznanie dla projektu planu działania zaproponowanego przez Komisję, w dalszej części niniejszej opinii zamierza jednak przedstawić pewne uwagi krytyczne. EKES ocenił już projekt utworzenia obszaru transportu morskiego bez barier i potwierdza swe poparcie dla tej inicjatywy.

3.2. Plan utrudniają jednak przeszkody ze strony państw członkowskich w opracowaniu harmonijnych i jasnych przepisów dotyczących zakończenia prac nad jednolitym rynkiem. Największe przeszkody związane są ze zbędnymi procedurami celnymi, brakiem koordynacji inspekcji i kontroli przez właściwe organy państw członkowskich oraz brakiem komunikacji drogą elektroniczną i systemów interoperacyjnych. EKES apeluje do Komisji o jak najszybsze uproszczenie formalności celnych i procedur dla statków uprawiających żeglugę wyłącznie pomiędzy portami UE, gdyż ma to decydujące znaczenie dla stworzenia obszaru transportu morskiego bez barier.

3.3. Uproszczenie formalności celnych dla statków uprawiających żeglugę wyłącznie pomiędzy portami UE jest konieczne do stworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez granic. Wprowadzenie zmian do wspólnotowego kodeksu celnego rozwiązałoby te problemy, lecz ze względu na jego niedawną nowelizację Komitet proponuje zawarcie podstawy prawnej do stworzenia wewnętrznego obszaru transportu morskiego w dokumencie technicznym dotyczącym wdrożenia nowego kodeksu. W dokumencie tym należy uściślić, że wewnętrzny obszar transportu morskiego będzie obejmował towary wspólnotowe przewożone na statkach uprawiających żeglugę pomiędzy dwoma portami UE jedynie w celach swobodnego przepływu towarów wspólnotowych.

3.4. Większość proponowanych działań ogranicza się w istocie do nakłaniania państw członkowskich do przyjęcia pozytywnych środków na rzecz ulepszenia i usprawnienia ram administracyjnych, tymczasem potrzebne byłyby o wiele bardziej rygorystyczne i obowiązkowe inicjatywy.

3.5. Dokument proponowany przez Komisję wydaje się jednak nadmiernie koncentrować na jednym z trzech filarów strategii lizbońskiej – na aspekcie gospodarczym, podczas gdy zdaniem Komitetu wskazane byłoby większe zrównoważenie interesów z innymi zasadniczymi aspektami: społecznym i ekologicznym.

3.6. EKES popiera inicjatywy mające na celu ulepszenie ram prawnych i regulacyjnych związanych z jednolitym rynkiem, pod warunkiem że środki te nie wpływają na bezpieczeństwo obywateli, pracowników i środowiska lub nie stanowią zagrożenia dla zatrudnienia. W wypadku niektórych środków, takich jak świadectwa zwolnienia z pilotażu, ryzyko wydaje się realne.

3.7. Transport morski umożliwia przewożenie wielkich ilości towaru z zachowaniem korzystnego stosunku emisji CO<sub>2</sub> w przeliczeniu na tonę lub kilometr. W sektorze tym jeszcze wiele można ulepszyć, rozwijając nowe technologie budowy silników, wykorzystując czystsze paliwa i zmniejszając szybkość nawigacji. Ograniczając czas oczekiwania w portach związany ze zbędnymi formalnościami, zwiększa się ruch statków w portach, co prowadzi do wzrostu wydajności i spadku kosztów oraz przyczynia się do osiągnięcia celów ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, a także bezpieczniejszej i zrównoważonej mobilności<sup>(3)</sup>. W ten sposób wzrośnie atrakcyjność transportu na obszarze bez barier, co pociągnie za sobą większe wsparcie dla środka transportu korzystnego dla środowiska.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 20-24 – sprawozdawca: Anna BREDI-MA.

3.8. EKES wyraził już swoje poparcie dla programu Marco Polo II, mającego na celu zmniejszenie zatłoczenia dróg i szkodliwości transportu dla środowiska, a także rozwinięcie transportu intermodalnego poprzez przesunięcie całkowitego przewidywanego rocznego przyrostu międzynarodowego drogowego transportu towarowego na transport morski bliskiego zasięgu, transport kolejowy i śródlądowy. Plan działania dopełnia szerzej zakrojoną strategię, która obejmuje realizację projektu autostrad morskich. Wprowadzenie europejskiego satelitarnego systemu pozycjonowania Galileo jeszcze bardziej uprości tę strategię.

3.9. Proponowane środki zmierzające do uproszczenia procedur administracyjnych są zgodne z ugruntowaną już pozytywną praktyką Unii Europejskiej, która polega na sprawdzeniu niezbędności i skuteczności przestarzałych przepisów lub też analizie krajowych praktyk i przepisów sprzecznych z zasadami zapisanymi w traktacie.

#### 4. Uwagi szczególowe: środki krótkoterminowe

##### 4.1. Dyrektywa

4.1.1. Proponowana dyrektywa nie jest z pewnością najistotniejszym ze środków określonych w planie działania. Uchyla ona obowiązującą dyrektywę 2002/6/WE i umożliwia uproszczenie procedur poprzez wprowadzenie trzech głównych innowacji: wykorzystanie obecnego modelu europejskiego zamiast modelu przewidzianego przez konwencję FAL Międzynarodowej Organizacji Morskiej podpisaną 9 kwietnia 1965 r. i znowelizowaną w lipcu 2005 r. w celu uniknięcia nadmiaru dokumentacji; użycie elektronicznej transmisji danych oraz wyznaczenie jednego organu, do którego należy kierować wszystkie wymagane deklaracje i dokumenty.

4.1.2. EKES ocenia pozytywnie wniosek dotyczący dyrektywy, który dzięki prostym zabiegom ułatwia zadanie kapitanom i armatorom. Zaleca, by uproszczenie nie wpływało w żaden sposób negatywnie na obecny poziom środków ochrony zdrowia i środowiska, zwłaszcza w odniesieniu do przepisów dotyczących np. odpadów wytwarzanych przez statki czy pozostałości po ładunkach.

4.2. EKES uważa, że należy lepiej wyjaśnić wytyczne dotyczące przyspieszenia kontroli dokumentów związanych z produktami roślinnymi i zwierzęcymi przewożonymi pomiędzy portami UE. Rozprzestrzenianie się takich epidemii, jak ptasia czy świńska grypa, jest alarmujące dla opinii publicznej na całym świecie i wymaga większych środków bezpieczeństwa. Identyfikowalność pochodzenia produktów jest konieczna do zlokalizowania ewentualnego ogniska infekcji, a zatem proponowane środki muszą jasno wskazywać, że nie rozmyją one w żaden sposób obecnych przepisów.

#### 5. Uwagi szczególowe: środki średnioterminowe

5.1. Część transportu morskiego obejmuje statki uprawiające żeglugę pomiędzy co najmniej dwoma portami UE, odbywające jeden lub więcej postojów w kraju trzecim czy też na wolnym obszarze celnym. EKES uważa, że należy uprościć wymogi administracyjne dla tych statków. Rozwój technologii kosmicznych do identyfikacji i śledzenia statków oraz stopniowe ulepszanie systemów identyfikacji elektronicznej towarów wspólnotowych mogą jednocześnie zagwarantować bezpieczeństwo pochodzenia i znacznie ograniczyć czas oraz koszty dla armatorów.

5.2. Wzmocnienie systemów elektronicznej transmisji danych e-Maritime łączy się doskonale z systemem przewidzianym w nowym wspólnotowym kodeksie celnym, który będzie wykorzystywał system e-Customs przewidziany w decyzji nr 70/2008/WE. Wzmocnienie to jest jednym z rozwiązań, które – jak EKES ma nadzieję – przyczynią się do polepszenia życia obywateli oraz zmniejszenia zbędnej i szkodliwej biurokracji.

5.3. Oczekiwane jest również jedno okienko administracyjne. Komitet zastanawia się jedynie, dlaczego do tej pory go nie wprowadzono. EKES zdecydowanie popiera tę propozycję i apeluje do państw członkowskich o przyjęcie w krótkim czasie niezbędnych środków.

5.4. Uproszczenie przepisów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Obecne przepisy powodują spiętrzenie formalności dla przewozu towarów niebezpiecznych, przy którym wykorzystuje się wiele środków transportu zamiast jednego. Transport morski jest coraz częściej elementem multimodalnego łańcucha i znajduje się w mniej korzystnym położeniu od alternatywnych, mniej modalnych rozwiązań takich jak transport drogowy, co zniechęca do korzystania ze statków. EKES uważa, że ze ścisłym poszanowaniem konkretnych poziomów bezpieczeństwa dla transportu morskiego można przyjąć niektóre środki, zwłaszcza w odniesieniu do statków ro-ro (*roll-on/roll-off*), które przewożą obiekty zgodne już z przepisami przewidzianymi w dyrektywie w sprawie transportu towarów niebezpiecznych lub z umową ADR dotyczącą międzynarodowego transportu z 30 września 1957 r.

#### 6. Uwagi szczególowe: środki, które należy przyjąć w dalszej perspektywie za pośrednictwem zaleceń

6.1. **Koordinacja inspekcji administracyjnych.** Kierując się tą samą logiką co w wypadku jednego okienka, organy portowe, celne i policyjne powinny skoordynować i zaplanować wspólne inspekcje, jeżeli to możliwe w tym samym czasie lub w niewielkich odstępach czasu. Pozwoliłoby to zaoszczędzić dużo czasu przeznaczanego na wyładunek, który w niektórych państwach członkowskich jest dozwolony dopiero po przeprowadzeniu wszystkich inspekcji. EKES zdecydowanie popiera tę propozycję.

6.2. **Ułatwienia w komunikowaniu się z organami administracji.** W propozycji tej wskazano na bardzo drażliwy problem: użycie wspólnego języka w transporcie morskim. Komisja sugeruje taktownie użycie języka, którym posługują się kraje sąsiadujące, lub języka angielskiego. Porzucając tradycyjną dyplomatyczną rezerwę, Komisja podkreśla wagę tego wyboru z praktycznego punktu widzenia. Propozycja jest rozsądna i proporcjonalna do celu. Niemniej EKES uważa, że – podobnie jak w transporcie lotniczym – w transporcie morskim należy również przyjąć wspólny język nie tylko ze względów gospodarczych, ale również ze względów bezpieczeństwa. „Mayday” jest uniwersalnym komunikatem w dziedzinie bezpieczeństwa, tak więc w międzynarodowych kanałach radiofonicznych należałoby stosować język angielski. By ułatwić jego zrozumienie, można by wprowadzić elektroniczne programy tłumaczeniowe mogące przełożyć na dany język formularze, które należy wypełnić przy każdym wyładunku statku.



6.3. **Wydawanie świadectw zwolnienia z pilotażu.** EKES apeluje o uważne zastanowienie się nad tą propozycją, gdyż nie uważa jej ani za przydatną, ani za proporcjonalną. Zawód pilota portowego wymaga bardzo dużego profesjonalizmu i wiąże się ściśle z codzienną praktyką w porcie macierzystym, w którym – jak wiadomo – warunki żeglugi mogą się nagle zmienić z powodu prądów, pływów, warunków meteorologicznych i ruchu. Oszczędność czasu nie jest zbyt duża, a koszty są związane z niezbędnymi środkami bezpieczeństwa. EKES zwraca się do Komisji o ponowne zastanowienie się nad tą propozycją i o zasięgnięcie informacji w organizacjach zrzeszających pilotów w celu ulepszenia usługi bez obniżania poziomu bezpieczeństwa.

6.4. **Racjonalizacja ruchu i miejsca.** EKES uważa, że jest to środek „konkurencji” między różnymi władzami morskimi

i portowymi. Władze portowe powinny należycie uwzględnić potrzebę niedyskryminacji małych i średnich statków. Lepsze usługi powodują większy ruch, więc zdaniem Komitetu jest oczywiste, że wszystkie władze podejmują decyzję o planowaniu inwestycji niezbędnych do zwiększenia wydajności danego portu. Jest to jednak dobra rada!

6.5. EKES uważa wreszcie, że wniosek Komisji powinien zostać szybciej wprowadzony w życie, i zwraca się o uzupełnienie o niezbędny personel służb, które będą musiały zająć się realizacją programu żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, a obecnie są w niezrozumiały sposób uszczuplone, wzięwszy pod uwagę znaczenie tego zagadnienia.

Bruksela, 4 listopada 2009 r.

*Przewodniczący*  
*Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego*  
Mario SEPI

---