

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Javaslat az utasok nemzetközi vasúti forgalomban való jogaira és kötelezettségeire vonatkozó európai parlamenti és tanácsi rendeletről”

COM(2004) 143 final – 2004/0049 (COD)

(2005/C 221/02)

2004. április 28-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció, amely felelős volt a témában az EGSZB munkájának előkészítéséért, 2005. január 17-én fogadta el véleményét. Az előadó E. M. CHAGAS volt.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. február 9-10-én tartott, 414. plenáris ülésén (a február 9-i ülésen) 119 igen szavazattal, 1 szavazat ellenében, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt:

1. Bevezetés

1.1 A vélemény tárgyát képező „Javaslat az utasok nemzetközi vasúti forgalomban való jogaira és kötelezettségeire vonatkozó európai parlamenti és tanácsi rendeletről” (a továbbiakban: „Rendelet az utasforgalom minőségéről”) az Európai Bizottság által 2004. március 3-án elfogadott, úgynevezett **harmadik vasúti csomag** részét képezi. Ennek további elemei a következők:

- A Közösség vasútjainak fejlődéséről szóló 91/440/EGK irányelv módosítása (COM(2004) 139 final);
- Javaslat a vasúti személyzet egységes engedélyéről szóló irányelvre (COM(2004) 142 final);
- Javaslat a szerződésben rögzített minőségi követelmények be nem tartásának esetén fizetendő kártérítésre vonatkozó rendeletről (COM(2004) 144 final)

valamint

- Az Európai Bizottság közleménye az európai vasúti rendszer további integrációjáról (COM(2004) 140);
- Az Európai Bizottság szervezeti egységeinek munkadokumentuma a nemzetközi vasúti utasforgalom piacának fokozatos megnyitására (SEC(2004) 236).

1.2 Az **Első vasúti csomag** (más néven: infrastruktúra-csomag) 2001. március 15-én lépett hatályba, és 2003. március 15-ig volt kötelező azt a nemzeti jogba átültetni. Ez a csomag a következőket foglalja magába:

- A 91/440/EGK irányelv módosítása: többek között szabad piaci hozzáférés a nemzetközi vasúti teherforgalomhoz a Transzeurópai Vasúti Árufuvarozási Hálózat vonalain 2003. március 15-ig és a nemzetközi vasúti teherforgalom teljes liberalizálása 2008. március 15-ig; ⁽¹⁾
- Az Európai Vasúti Szolgáltatók Engedélye hatályának kiterjesztése (A 95/18/EK irányelv módosítása) ⁽²⁾;
- A vasúti infrastrukturális kapacitás biztosítására és az ezzel kapcsolatos díjtételek kiszabására vonatkozó rendelkezések harmonizálása, a biztonsági tanúsítvány szabályozása (a 95/19/EK irányelv helyébe lép) ⁽³⁾.

1.3 2003 októberében az Európai Bizottság kilenc tagállamot az Európai Bíróság elé idézett az Első vasúti csomag átültetéséről való értesítés elmulasztása miatt. 2004 májusában öt ország még nem teljesítette bejelentési kötelezettségét, míg két tagállam csak részben ültette át a rendelkezéseket saját nemzeti jogába.

⁽¹⁾ 2001/12/EK irányelv – HL L 75., 2001.3.15., 1. o. – EGSZB vélemény – HL C 209., 1999.7.22., 22. o.

⁽²⁾ 2001/13/EK irányelv – HL L 75., 2001.3.15., 26. o. – EGSZB vélemény – HL C 209., 1999.7.22., 22. o.

⁽³⁾ 2001/14/EK irányelv – HL L 75., 2001.3.15., 29. o. – EGSZB vélemény – HL C 209., 1999.7.22., 22. o.

1.4 A **Második vasúti csomagot** 2004. április 30-án tették közzé az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában, és azt 2006. április 30-ig kell a nemzeti jogba átültetni. Ez a csomag a következőket foglalja magába:

- A 91/440/EGK irányelv módosítása: a nemzetközi vasúti teherforgalomhoz való szabad piaci hozzáférés előrehozatala 2006. január 1-re és a belföldi vasúti teherforgalom (beleértve a kabotázsforgalmat) liberalizálása 2007. január 1-től ⁽¹⁾;
- Irányelv a biztonságról a Közösség vasútjain ⁽²⁾;
- Az Európai Vasúti Ügynökséget létrehozó rendelet ⁽³⁾;
- A nagysebességű vasúti hálózat kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó irányelv (96/48/EK irányelv) és a hagyományos vasúti hálózat kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó irányelv (2001/16/EK irányelv) módosítása ⁽⁴⁾.

1.5 Az első és második vasúti csomag megteremtette a vasúti árufuvarozás belső piacának jogalapját. Az ezekből adódó intézkedések magukba foglalják a piaci hozzáférést, a vasúti szolgáltatók engedélyezését és biztonsági tanúsítását, az infrastruktúrához való hozzáférést és a többletdíjtelek kiszabását, a vasúti biztonság jogi keretszabályozásának megteremtését, csakúgy, mint a vasúthálózat technikai átjárhatóságának biztosítását.

1.6 Ez az első és második vasúti csomag által megteremtett jogi keret az ágazat teljes átalakítását valamint új hatóságok és illetékességi körök létrehozását teszi szükségessé, ahogy azt az EGSZB a Második vasúti csomagról alkotott véleményében ⁽⁵⁾ megállapította.

1.7 A jelen vélemény tárgyát képező javaslatában az Európai Bizottság olyan jogi szabályozás elfogadását kezdeményezi, mely a nemzetközi vasúti utasforgalmat igénybe vevőknek a nemzetközi repülőutasokéhoz hasonló védelmet biztosítana. Ez utóbbiak nagyobb jogi védettséget élveznek a túlfoglalás és a késések esetén.

2. Az Európai Bizottság javaslata

2.1 Felelősség és kártérítés

2.1.1 A rendelettervezet szabályozza a vasúti szolgáltatók felelősségét az utasok elhalálása vagy sérülése, illetve csomagjuk eltűnése vagy az abban keletkezett kár esetén.

⁽¹⁾ 2004/51/EK irányelv – HL L 164., 2004.4.30., 164. o. – EGSZB vélemény – HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

⁽²⁾ 2004/49/EK irányelv – HL L 164., 2004.4.30., 44. o. – EGSZB vélemény – HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

⁽³⁾ 2004/881/EK irányelv – HL L 164., 2004.4.30., 1. o. – EGSZB vélemény – HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

⁽⁴⁾ 2004/50/EK irányelv – HL L 164., 2004.4.30., 114. o. – EGSZB vélemény – HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

⁽⁵⁾ HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

2.1.2 A tervezet rögzíti a késések esetén fizetendő minimális kártérítési tételeket (III. melléklet), melyek kifizetése nem érinti az utas utazásra való jogát.

III. melléklet

Szolgáltatás típusa	Menetidő	50%-os kártérítés	100 %-os kártérítés
Nemzetközi utazás részben vagy egészében nagysebességű menetrendszerinti vonattal	Két óra menetidőig	30 és 60 perc közötti késés	60 perc feletti késés
	Két óra menetidő fölött	60 és 120 perc közötti késés	120 perc feletti késés
Nemzetközi utazás menetrendszerinti, nem nagysebességű vonattal	Négy óra menetidőig	60 és 120 perc közötti késés	120 perc feletti késés
	Négy óra menetidő fölött	120 és 240 perc közötti késés	240 perc feletti késés

2.1.3 A rendelettervezet átfogóan szabályozza azon utasok jogait, akik lekésik csatlakozásukat, vagy akiknek járatát törlik, valamint az ügyfelekkel szembeni eljárásmodot késés vagy csatlakozás lekésése esetén.

2.2 Tájékoztatás és jegyárúsítás

2.2.1 Az I. melléklet szabályozza a vasúti szolgáltatók által nyújtandó minimális tájékoztatást az utazás előtt, alatt és után. A II. melléklet rögzíti a jegyen nyújtandó minimális tájékoztatást.

2.2.2 A vasúti szolgáltatók kötelesek menetjegyeket és/vagy átutazójegyeket árusítani a vasúti csomópontokra és a környező területekre. Több vasúti szolgáltató köteles együttműködni ennek érdekében és szerződéseket aláírni az átutazójegyek árusítását biztosítandó. Ezeket a jegyeket jegyárúsító ablaknál, jegyeladó automatákban, telefonon vagy Interneten kell árulni. Ha a jegyárúsító ablak zárva van, vagy az automaták nem működnek, a szolgáltató köteles a vonaton biztosítani a nemzetközi jegyek árusítását. A rendszereket árusító cégek minden vasúti szolgáltató irányában nyitottak kell, hogy legyenek a tájékoztatás és a jegyeladás biztosítására.

2.2.3 A vasúti szolgáltatók kötelesek tájékoztatni a közönséget a nemzetközi szolgáltatások felfüggesztésére irányuló tervekről.

2.3 Korlátozott mozgásképességű személyek

2.3.1 A javasolt rendelet szabályozza a korlátozott mozgásképességű személyeknek az állomáson és a vonaton, valamint a felszálláskor, leszálláskor illetve átszálláskor nyújtandó segítséget. Az ilyen segítségnyújtásra való igényt 24 órával előbb be kell jelenteni.

2.4 A szolgáltatás minőségi előírásai és a panasztételi eljárások

2.4.1 A vasúti szolgáltatók kötelesek szolgáltatásuk minőségi előírásait rögzíteni (a IV. mellékletben meghatározott módon) és minőségbiztosítási rendszert bevezetni. A szolgáltatás minőségére ki kell, hogy térjen az éves jelentés.

2.4.2 Ki kell alakítani a panasztételi eljárás rendjét. Ennek rendelkeznie kell arról, hogy a panasztévének azon a nyelven kell válaszolni, amilyen nyelven a panaszt benyújtotta. A panaszt bármely olyan ország bármely nyelvén be lehet nyújtani, amelyen az adott nemzetközi vonat áthalad. Az angol, a francia és a német nyelv használata minden esetben megengedett. Ez érvényes a jegyeladás helyén szóban tett panaszokra is.

3. A javaslat értékelése

3.1 Alapvető megjegyzések

3.1.1 Az Európai Bizottság javaslata egyszerre foglalkozik két területtel. A szolgáltatók késés, járatörlesztés, sérülés vagy tulajdonban keletkezett kár esetére megállapított felelősségére és kártérítési kötelezettségére vonatkozó javaslatok nagyjából azonos hatályúak a Légi utasoknak beszállás megtagadása valamint járatörlesztés vagy nagy késés esetén nyújtandó kártérítésről és segítségről szóló rendelettel⁽¹⁾. Ez a javaslat az utasokat egy másik közlekedési ágban – nevezetesen a vasúti közlekedésben – megillető jogokkal foglalkozik.

3.1.2 A második terület más kérdéskört érint. Itt a szolgáltatókat együttműködésre kötelezik annak biztosítása érdekében, hogy az utasok versenyen alapuló rendszer keretében egy helyen kaphassanak tájékoztatást a menetrendről és a jegyárakról, és ugyanott vehessék meg jegyüket is. Ez érvényes úgy a csomópontok közötti csatlakozásra, mint a legközelebbi csomópontot körülvevő területen lévő állomásokra. Ez a javaslat szorosan kapcsolódik a 91/440/EGK irányelv módosítására irányuló javaslathoz és a nemzetközi utasforgalom liberalizálásához.

(1) Az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelete a légi utasoknak beszállás megtagadása valamint járatörlesztés vagy nagy késés esetén nyújtandó kártérítés és segítség közös szabályainak létrehozásáról, mely hatályon kívül helyezte a 295/91/EGK rendeletet.

3.1.3 A menetrendről és díjszabásról szóló tájékoztatásra és néhány kivételtől (pl. Thalys, Eurostar) eltekintve a jegykiadásra vonatkozó előírásoknak megfelel a jelenlegi rendszer, melynek értelmében a nemzetközi vasúti utasforgalmat vasúti szolgáltatók közötti együttműködési megállapodások révén vagy nemzetközi csoportok által bonyolítják. Az egymással versengő vállalkozások rendszerének keretében meg kell őrizni ezeket a rendelkezéseket, és törvényi vagy más szabályozással tovább kell őket fejleszteni.

3.2 Hatály

3.2.1 A javaslat a nemzetközi vasúti utasforgalomra vonatkozik, rendelkezései azonban a csomópontokról az azokat körülvevő területen található állomásokra irányuló csatlakozásokra is érvényesek.

3.2.2 Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy a csatlakozó szolgáltatások közszolgálati szerződések tárgyát képezhetik.

3.2.3 A rendelet hatályát korlátozza azonban a „vasúti vállalkozás” abban szereplő meghatározása (2.1. cikk). Ez csak olyan vállalatokat foglal magába, amelyek alapvető tevékenysége az utasszállítás. Ebből az is következhetne, hogy az áru fuvarozást is végző vasúti vállalkozásokat kizárják a rendelet rendelkezéseinek hatálya alól. Ez nem elfogadható.

3.3 Felelősség és kártérítés

3.3.1 Az EGSZB üdvözli azt az elvet, hogy európai szintű jogszabályok vonatkozzanak az utasokat nem kielégítő vagy elmaradó szolgáltatások esetén megillető kártérítésre és a vasúti szolgáltatók felelősségére.

3.3.2 Fontos azonban annak biztosítása, hogy a kötelező érvényű jogszabályok egyenlően kezeljék a különböző, egymással versenyben álló szolgáltatókat.

3.3.3 Szembeötlő, hogy a nemzetközi vasúti utazókat megillető kártérítés a légi utasokénál kisebb késés esetén fizetendő, miközben a szárazföldi vasúti közlekedés gyakran hosszabb menetidőkkel jár, és nagyobb a zavarok kockázata. Így például a menetjegy árának visszatérítése légi utasok esetében csak öt óras késés után jár.

3.3.4 A vonat késése esetén az ingyenes étkezés és frissítő a várakozási időhöz képest méltányos időn belül nyújtandó. A légi közlekedés esetén a küszöb két óra vagy annál több.

3.3.5 Légi járatok törlése esetén nem kell kártérítést fizetni, ha a járat törlésére „rendkívüli körülményekre” való tekintettel kerül sor. Ez a felelősség alóli mentesség nem létezik a vasúti személyszállítás esetén.

3.3.6 Hasonlóan, a légi utazásra vonatkozó rendelet nem rendelkezik a késések vagy járat törlések eredményeként jelentkező közvetett károk esetén fizetendő kártérítésről, miközben a vasúti közlekedésről szóló rendelet igen. Ráadásul a javasolt rendelet nem szab felső határt a közvetett kárra.

3.3.7 A felelősség mértékét máshol állapítja meg a kézipoggyászra és az egyéb poggyászra: 1 800 EUR a kézipoggyász, míg 1 300 EUR az egyéb poggyász esetében. A magyarázó feljegyzés alapján úgy tűnik, hogy az Európai Bizottság különböző, de egymással összevethető megállapodásokat vett alapul (ez a vasúti közlekedés esetében a CIV, míg a légi közlekedés esetében a Montreali Egyezmény). Az utas szempontjából nézve ez a különbségtétel érthetetlen.

3.3.8 A javasolt rendelet eltérő rendelkezéseket tartalmaz a szolgáltató utassal szembeni felelőssége tekintetében, attól függően, hogy a szolgáltató hibázott-e. Így a szolgáltató csak akkor felelős az utas kézipoggyászának elveszéséért vagy az abban bekövetkezett kárért, ha az az ő hibájából történt. Más esetekben a szolgáltatót attól függetlenül felelősség terheli, hogy hibázhatott-e.

3.3.9 A szolgáltató nem felelős a késésért, amennyiben azt rendkívüli időjárási viszonyok, természeti katasztrófák, háborús vagy terrorcselekmények okozták. Felelősséget visel azonban a szolgáltató minden más okból bekövetkező késésért, függetlenül attól, hogy az az ő hibájából következett-e be.

3.3.10 Mint általános elvvel, az EGSZB egyetért késés esetén az abban való vétkességtől független felelősségvisseléléssel, a közlekedés bármely ágáról legyen is szó. A hangsúly itt nem a szűk értelemben vett kártérítésen van, hanem inkább az elmaradt szolgáltatás miatti kártérítésen. Az utas számára nincs jelentősége, hogy a szolgáltató hibázott-e. A javasolt korlátozások helyénvalóak.

3.3.11 A javasolt rendelet nem mondja ki egyértelműen, hogy az utas késés esetén lemondhatja az utat és jogosult a jegy árának teljes visszatérítésére. Különösen üzleti utak esetében a késés értelmetlenné teheti az utazást.

3.4 A korlátozott mozgásképességű személyeknek és más utasoknak nyújtandó segítség

3.4.1 Az EGSZB üdvözli a korlátozott mozgásképességű személyeknek nyújtandó segítségről szóló rendelkezéseket.

3.4.2 A vasúti szolgáltatóknak minden utas számára hozzáférhető információt kell biztosítaniuk – ideértve a 2.cikk (21) bekezdésében foglaltak értelmében csökkent mozgásképességű utasokat is – az ablakok és tájékoztató kiírások megfelelő magasságban történő elhelyezése, valamint a szövegek nagyobb betűvel történő, olvashatóbb kiírása által.

3.5 Az utasoknak nyújtandó és a jegyen megjelenítendő tájékoztatás

3.5.1 Az EGSZB üdvözli az utasoknak az utazás előtt, alatt és után nyújtandó tájékoztatásra vonatkozó rendelkezéseket (I. melléklet). Különösen az utazás előtti és alatti hiányos tájékoztatás okoz rendszeresen nem kis bosszúságot az utasoknak késés esetén.

3.5.2 A jegyeken megjelenítendő minimális tájékoztatásnak (II. melléklet) ki kellene térnie arra, hogy a jegy visszaváltható-e árának visszatérítése mellett, ill. hogy milyen esetben kerülhet erre sor. A jegyfoglalási rendszerek nagy változatossága miatt ez gyakran nem világos az utasok számára.

3.5.3 A rendelet (3., 5. és 6. cikkében) rendelkezik arról, hogy:

– a vasúti szolgáltatók és/vagy utazásszervezők kötelesek minden eladási rendszer (jegyárúsító ablak, telefon, Internet vagy más, a jövőben elérhetővé váló rendszer) keretén belül tájékoztatást adni a menetidőkről, menetdíjakról, kerékpárszállításról stb. minden szolgáltatásuk tekintetében, beleértve ebbe a más szolgáltatók által nyújtottakat is;

– a szolgáltatóknak együtt kell működniük abban, hogy biztosítsák az átutazójegyek árusítását az utasoknak minden eladási rendszer keretében.

3.5.4 Alapvetően az EGSZB kívánatosnak tartja az egy helyen történő foglalási és tájékoztatási rendszerek biztosítását az utasok számára minden vasúti közlekedési és ezzel összefüggő szolgáltatás terén.

3.5.5 Felhívja azonban a figyelmet a vasúti közlekedés következő sajátosságaira:

– a hálózattól való függés valamint a nemzetközi helyközi, a belföldi helyközi és helyi szolgáltatások egymástól való függősége, beleértve a közszolgáltatási útvonalakat, melyek szerződéses kötelezettségek tárgyát képezhetik;

- a rövidtávú foglalás nyújtotta előnyök (spontán utazások), az útvonal különböző pontjain való felszállási lehetőség, valamint – sok esetben – a helyfoglalás kötelezettségének hiánya;
- a másokra átruházható jegyek.

3.5.6 Egy közvetlenül alkalmazható rendelet nem képes kellően figyelembe venni azt a komplex helyzetet, amely a nemzetközi vasúti utasforgalom és a regionális szolgáltatások összekapcsolásából adódik egy olyan hálózaton belül, mely az egymással versenyben álló menetrendszerinti szolgáltatók integrációjára épül. Így például jelentős az érintett vasútállomások (csomópontok és az ezeket körülvevő területen található állomások) száma.

3.5.7 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a nemzetközi vasúti személyszállítás jelenleg nagymértékben megfelel ezeknek a normáknak. Az egymással versengő vállalkozások rendszerének keretében azonban meg kell őrizni ezeket a rendelkezéseket, és megfelelő törvényi szabályozással tovább kell őket fejleszteni.

3.6 A rendelet hatásai a foglalkoztatottakra

3.6.1 A javasolt rendelet 21. cikke rögzíti, hogy a vasúti vállalkozás felelős dolgozóira. A 22. cikk ellenben megemlíti az egyesített követelések lehetőségét, és ebbe beletartoznak az alkalmazottakkal szembeni követelések is. Teljesen világossá kell tenni, hogy a vasúti alkalmazottak nincsenek kitéve utasok vagy más harmadik fél által támasztott követeléseknek, és a felelősséget a munkaadó viseli.

3.6.2 A késések esetén fizetendő nagy összegű kártérítésnek nem szabad oda vezetnie, hogy a vasúti szolgáltatók nagyobb kockázatokat vállaljanak a biztonsági szint rovására, elkerülendő a kártérítési igényeket. Azt is ki kell zárni, hogy a vasúti vállalkozások túlzott nyomást gyakoroljanak alkalmazottaikra, kockáztatva a munka-, vezetési és pihenőidő nem megfelelő betartását. Azt is biztosítani kell továbbá, hogy a minőségi követelmények betartásához szükséges létszámú, jól képzett alkalmazott álljon rendelkezésre.

3.6.3 A minimális minőségi követelményeket tartalmazó IV. mellékletnek ezért ki kell térnie a munkavállalók megfelelő képzésére. Ez nem csak a vonatokon szolgálatot teljesítő alkalmazottakra, hanem az állomásokon dolgozó és a panaszokat kezelő alkalmazottakra is érvényes.

4. Következtetések

4.1 Az EGSZB üdvözli „Az utasok nemzetközi vasúti forgalomban való jogaira és kötelezettségeire vonatkozó rendeletre vonatkozó javaslatot”. Ez a közlekedés egy másik ágára is kiterjeszti a jelenleg csak a légi utasokra érvényes fogyasztóvédelmi rendelkezéseket.

4.2 Az EGSZB azonban ellenzi az egymással versenyben álló közlekedési ágakkal szembeni egyenlőtlen elbánást. A vasúti ágazatra vonatkozó rendelkezések nem lehetnek szigorúbbak a légi közlekedést szabályozóknál.

4.3 Az EGSZB tovább javítandónak tekinti a rendelet közvetett károokra vonatkozó felelősséget érintő egyes rendelkezéseit, a felelősség felső határának meghatározását és a járatlórés esetén történő mentességeket.

4.4 Alapvetően az EGSZB támogatná a viteldíj visszatérítését az elmaradt, vagy nem megfelelően nyújtott szolgáltatás esetén, függetlenül a szolgáltató esetleges vétkességétől, amennyiben ez minden közlekedési ágra érvényes lenne.

4.5 Az EGSZB támogatja a tájékoztatás és foglalás egy helyen történő lehetővé tételét, amely jó minőségű szolgáltatást biztosít az utasoknak. Fenntartásai vannak azonban a tekintetben, hogy ezt ugyanabban a rendeletben kívánják szabályozni, mint a kártérítést és a felelősséget.

4.6 Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy a tájékoztatást és a foglalást egy helyben biztosító rendszerek létrehozása nagyon komplex egy olyan több elemből álló rendszer esetében, amelyben nemzetközi, nemzeti, regionális és közszolgálati hálózati szolgáltatók működnek együtt, melyet tovább bonyolít az egymással versenyben álló menetrendszerinti szolgáltatók jelenléte, különösen akkor, ha ezt a rendszert minden eladási rendszer keretében hozzáférhetővé kívánjuk tenni.

4.7 Felhívja a figyelmet arra, hogy a nemzetközi vasúti forgalomban az utasoknak nyújtandó tájékoztatás és a jegykiadás jogi szabályozását érdemes lenne összekapcsolni a nemzetközi vasúti személyszállítás liberalizációjáról szóló 91/440/EGK irányelv módosításával.

Brüsszel, 2005. február 9.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Anne-Marie SIGMUND