

**Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiiviksi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta”**

(COM(2017) 47 final – 2017/0015 (COD))

(2017/C 288/16)

Esittelijä: **Pasi MOISIO**

|  |  |
|--|--|
| Lausuntopyyntö                               | Euroopan unionin neuvosto, 20.2.2017<br>Euroopan parlamentti, 1.3.2017 |
| Oikeusperusta                                | Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artikla              |
| Vastaava erityisjaosto                       | ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta”                  |
| Hyväksyminen erityisjaostossa                | 16.5.2017  |
| Hyväksyminen täysistunnossa                  | 31.5.2017  |
| Täysistunnon nro                             | 526  |
| Äänestystulos                                | 185/0/0  |
| (puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä) |  |

## 1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK tunnustaa, että raskaan liikenteen kuljettajien ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevalla direktiivillä <sup>(1)</sup> on sen tietyistä puutteista huolimatta ollut Euroopan maantiekuljetusalojen kannalta pääsääntöisesti myönteisiä vaikutuksia. Yhdenmukaisen koulutusjärjestelmän luominen on osaltaan parantanut ammattikuljettajien valmiuksia suoriutua tehtävissään, kehittänyt maantiekuljetusalojen yleistä palvelutasoa sekä kohentanut toimialan houkuttelevuutta uusien alalle tulijoiden näkökulmasta.

1.2 ETSK katsoo, että käsiteltävänä olevalla ehdotuksella <sup>(2)</sup> direktiivin uudistamiseksi voidaan omalta osaltaan tukea edelleen EU:n vapaan liikkuvuuden periaatetta ja ottaa lisäaskel kohti terveempiä, avoimempia ja reilusti kilpailtuja yhteisön kuljetusmarkkinoita, joita kyetään myös valvomaan entistä tehokkaammin ja tasavertaisemmin.

1.3 ETSK kannattaa kuljettajien ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevan direktiivin uudistamiselle asetettuja tavoitteita parantaa Euroopan liikenneturvallisuutta sekä ammattikuljettajien työturvallisuutta ja työsuojelua. ETSK on pannut erityisesti merkille, että liikenneturvallisuuden saralla on viimeisten vuosien kuluessa saavutettu erinomaisia tuloksia, ja komissiota kannustetaan jatkamaan toimenpiteitä myönteisen kehityksen voimistamiseksi edelleen.

1.4 ETSK yhtyy niin ikään tavoitteeseen, jonka mukaan hallintomenettelyjä eri jäsenmaissa on yhdenmukaistettava ja virtaviivaistettava, jotta missä tahansa jäsenmaassa direktiivin nojalla suoritettujen kuljettajakoulutusjaksot ja -ohjelmat tunnustetaan sellaisinaan ja hyväksytään vastavuoroisesti ilman tulkinnanvaraisuutta tai erillisiä lisävaatimuksia. ETSK kuitenkin korostaa, että koulutuksen vastavuoroinen tunnustaminen edellyttää ehdotonta yhdenmukaisuutta eri jäsenmaissa järjestettävän koulutuksen laajuudessa ja laadussa. Tämän takaamiseksi tarvitaan tehokkaampaa valvontaa ja tiiviimpää yhteistyötä EU-komission ja jäsenmaiden viranomaisten kesken.

<sup>(1)</sup> Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY (EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4).

<sup>(2)</sup> COM(2017) 47 final.

1.5 Väärennetyt, voimassa olevaa ammattipätevyyttä osoittavat kuljettajakohtaiset kortit sekä väärennetyt todistukset koulutuksesta, jota ei tosiasiallisesti ole suoritettu, aiheuttavat kilpailun vääristymiä kuljetusmarkkinoilla ja polkevat säädösten mukaan toimivien ammattikuljettajien etuja. ETSK edellyttää, että ajokorttien ja ammattipätevyyskorttien oikeellisuuden varmistamiseen luodaan aukoton järjestelmä. Lisäksi viitaten suositustemme kohtaan 1.4 on eri maissa toimivien auktorisoitujen koulutuslaitosten valvontaa tehostettava jatkossa, jotta annetun koulutuksen laajuus ja laatu on aina poikkeuksetta todennettavissa.

1.6 Niin ikään on ehdottoman tärkeää lisätä samaa kohderyhmää ja toimialaa, kuten tässä yhteydessä raskaiden ajoneuvojen ammattikuljettajia, koskevan EU-lainsäädännön keskinäistä vastaavuutta ja johdonmukaisuutta. Näin kohennetaan sekä säädösten piirissä toimivien yksilöiden oikeusturvaa että EU-säännösten yleistä uskottavuutta.

1.7 Direktiivin uudistamisella tavoitellaan tiiviimpää yhteyttä liikenteeseen läheisesti kytkeytyviin uusiin megatrendeihin, kuten digitalisaatioon ja dekarbonisaatioon. ETSK kannattaa lähestymistapaa ja muistuttaa, että vaikka liikenne on nopeasti automatisoitumassa ja robotisaatio valtaa alaa, on inhimillisen tekijän (human factor) keskeinen vaikutus otettava yhä edelleen huomioon. Kuljettajien koulutuksessa onkin tunnistettava kasvava digitaalisten valmiuksien tarve sekä kuljettajan osaamisen merkitys vähähiilisyystavoitteiden saavuttamisessa.

1.8 Keskeinen haaste direktiivin soveltamisalalla on saada erityisesti jatkokoulutus vastaamaan ammattikuljettajien henkilökohtaisia tarpeita ja räätälöityä se sisällöllisesti tukemaan parhaalla mahdollisella tavoin kunkin omaa työtehtävää. Siksi direktiivin on mahdollistettava joustavuutta ja liikkumavaraa niin valittavien koulutusjaksojen sisältöjen osalta kuin koulutuksen antamistapojen suhteen.

1.9 ETSK painottaa, että tarvitaan yhdenmukainen, koulutuksen aikainen mahdollisuus ajaa ajoneuvoa jo ennen perustason ammattipätevyyden saavuttamista. Tämä, esimerkiksi yrityksissä valvotusti ja ohjatusti toteutettavien työssäoppimisjaksojen yhteydessä tarvittava oikeus myös kaupallisissa kuljetuksissa käytettävän ajoneuvon ajamiseen ja ajon hyväksyminen osaksi ammattipätevyyskoulutusta, on turvattava opiskelijoille myös jatkossa. Sitä ei pidä poistaa direktiivin uudistamisen yhteydessä. Samalla on kuitenkin varmistettava, ettei oikeus kaupallisten kuljetusten ja koulutuksen yhdistämiseen aiheuta epätervettä kilpailua kuljetusalalla eikä heikennä alan työntekijöiden asemaa.

1.10 Vaikka komission ehdotus on pääpiirteittäin tasapainoinen ja oikeansuuntainen, haluaa ETSK kuitenkin esittää direktiiviin eräitä yksityiskohtaisia muutoksia, lisäyksiä ja ehdotuksia, jotka näkemyksemme mukaan parantaisivat edelleen direktiivin soveltamista käytäntöön ja kuljettajien koulutukseen. Nämä ehdotuksemme on esitelty tarkemmin lausunnon yleisten ja erityisten huomioiden yhteydessä.

## 2. Tausta

2.1 EU-alueella pantiin vuosien 2007–2009 aikana käytännössä täytäntöön direktiivi 2003/59/EY, joka velvoittaa kaikki ammatikseen kuorma- ja linja-autoja yhteisön alueella kuljettavat, EU-jäsenmaihin rekisteröityneiden kuljetusyritysten palveluksessa olevat henkilöt sekä ammattimaisessa liikenteessä kuljettajan ammattia harjoittavat itsenäiset kuljettajat suorittamaan pakollisen peruskoulutuksen ja saavuttamaan näin vaaditun ammattipätevyyden.

2.2 Lisäksi ammattikuljettajan työhön on direktiivin 2003/59/EY myötä juurrutettu elinikäisen oppimisen periaate edellyttämällä säännöllisin välein direktiivissä säädetty määrä jatkokoulutusta, jolla ammattipätevyys pidetään yllä.

2.3 Tällaisia, direktiivin soveltamisalaa kuuluvia kuorma- ja linja-auton kuljettajia on EU28-jäsenmaissa kuljetusyritysten palveluksessa kaiken kaikkiaan EU-komission arvioiden mukaan noin 3,6 miljoonaa (2,8 miljoonaa kuorma-auton kuljettajaa ja 0,8 miljoonaa linja-auton kuljettajaa) <sup>(3)</sup>.

<sup>(3)</sup> SWD(2017) 27 final – Komission yksiköiden valmisteluasiakirja, vaikutustenarviointi, 1. helmikuuta 2017, sivu 10.

2.4 Peruskoulutuksen laajuus on 140 tai 280 tuntia riippuen iästä ja mahdollisesta aiemmasta ammattipätevyydestä. Jatkokoulutusta kunkin kuljettajan on suoritettava vähintään 35 tuntia viiden vuoden ajanjaksoa kohden.

2.5 Komission viime vuosien aikana teettämien lukuisien ja laajojen selvitysten ja vaikutusten arvioinnin nojalla on havaittu useita uudistamisen tarpeita. Samalla on todettu ongelmia ja eroavaisuuksia direktiivin soveltamisessa ja tulkinnoissa eri jäsenmaissa.

2.6 Direktiivin uudistamisesityksen pohjaksi suoritettussa julkisessa konsultaatiossa <sup>(4)</sup> komissio sai lähes 400 vastausta ammattikuljettajilta, kuljetusalan yrityksiltä sekä kuljetustyöntekijöitä ja heidän työnantajiaan edustavilta organisaatioilta eri jäsenmaista.

2.7 Niin kuuleminen kuin eri selvitykset johtivat identtisiin samoihin löydöksiin direktiiviä koskevista ongelmista. Havaitut ongelmat on komission mukaan yleisesti tunnistettu päivittäisissä käytännön toiminnoissa niin maanteiden tavaraliikenteen kuin henkilöliikenteen aloilla ja niiden on todettu osaltaan estävän yhdenmukaista ja tasavertaista toimintaa yhteisön kuljetusmarkkinoilla.

2.8 Nämä ongelmat voidaan jakaa kolmeen ryhmään <sup>(5)</sup>:

— Koulutusta ei aina tunnusteta vastavuoroisesti.

— Kuljettajan henkilökohtaiseen työnkuvaan liittyvät tarpeet ja koulutusten sisältö eivät aina täysin kohtaa.

— Direktiivin soveltamisalan osalta mahdollistettujen poikkeusten tulkinnoissa on ongelmia ja eroavaisuuksia, mikä on aiheuttanut oikeudellista epävarmuutta ammattikuljettajien keskuudessa.

2.9 Edellä lueteltujen ongelmien lisäksi on kuljettajien ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevan direktiivin ja ajo-oikeuksia yleisesti sääntelevän ajokorttidirektiivin ikärajavaateiden osalta osoitettavissa vakavia keskinäisiä epäjohtonmuokaisuuksia ja ristiriitoja. Nämä ovat aiheuttaneet jäsenmaissa todellisia ongelmia ja edellyttävät pikaista ratkaisua.

2.10 Direktiivin tarkistamista puoltaa komission mukaan myös REFIT-periaatteiden mukainen tavoite paremman ja keveämmän säännösten luomiseksi.

2.11 Uudistamisen myötä direktiivin uskotaan selkiytyvän, johdonmukaisuuden lisääntyvän ja kuljetustoimialalle, mukaan lukien pk-yritykset, syntyvän uusia työpaikkoja. Puuttamalla havaittuihin ongelmiin ja uudistamalla direktiivi niiden edellyttämin tavoin on komission mukaan mahdollista saada aikaan myös merkittäviä kustannussäästöjä niin kuljettajille kuin heidän työnantajilleen.

### 3. Yleiset huomiot

3.1 Tällä hetkellä jäsenmaiden on valittava perustason ammattipätevyyden kansalliseksi toteuttamistavaksi kahden vaihtoehdon välillä: joko a) opetukseen osallistuminen ja suppeamman kokeen suorittaminen tai b) pelkkä laajemman kokeen suorittaminen. Joustavuuden ja valinnanvapauden lisäämiseksi ja huomioiden erot yksilöiden valmiustasoissa ETSK ehdottaa, että direktiiviä modernisoitaisiin myös tältä osin kirjaamalla direktiiviin selkeästi oikeus molempien mallien rinnakkaisesta soveltamisesta <sup>(6)</sup>.

3.2 On tärkeää, että ammattikuljettajien käytännön koulutuksessa painotetaan niin liikenne- ja tieturvallisuuteen kuin työturvallisuuteen ja työsuojeluun liittyviä aihealueita, digitaalisten taitojen ja valmiuksien kehittämistä sekä ympäristöystävällisen, taloudellisen ja ennakoivan ajotavan opettamista.

<sup>(4)</sup> Kuulemisen tulos: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/consultations/cpc\\_main\\_conclusions.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/consultations/cpc_main_conclusions.pdf).

<sup>(5)</sup> Komission oheisasiakirja SWD(2017) 26 final, tiivistelmä vaikutusten arvioinnista ehdotukseen direktiiviksi direktiivien 2003/59/EY ja 2006/126/EY muuttamiseksi.

<sup>(6)</sup> COM(2012) 385 final, taulukko 1, sivu 6.

3.3 Asiaa tarkasteltaessa on pidettävä mielessä ammattikuljettajien ja kuljetusalan muiden toimijoiden kuulemisissa esiin noussut keskeinen epäkohta: koulutuksen sisällöt ja kuljettajan henkilökohtainen, omaan työnkuvaan perustuva koulutustarve eivät aina kohtaa. Tämän takia koulutuksen sisältöjen on oltava räätälöityissä kullekin kuljettajalle parhaiten soveltuviksi. ETSK korostaa, että tämä lisää myös koulutuksen mielekkyyttä ja motivoi ammattikuljettajia opiskeluun.

3.4 Näin ollen, mikäli uudella direktiivillä pyritään asettamaan pakko tiettyjen aihealueiden sisällyttämiselle ammattikuljettajien perus- ja/tai jatkokoulutusohjelmiin, on ne määriteltävä mahdollisimman joustavasti, laajasti ja väljästi, huomioiden kuitenkin näkemyksemme kohdassa 3.1.

3.5 Koska raskaan liikenteen ammattikuljettajilta vaaditaan tehtäviensä perusteella usein myös muuta, EU-lainsäädäntöön perustuvaa koulutusta, olisi nämä koulutusjaksot tarkoituksenmukaista hyväksyä kattavammin osaksi ammattipätevyydestä annetun direktiivin tarkoittamaa jatkokoulutusta. Tällä vältetään päällekkäisyyttä koulutuksissa, vähennetään hallinnollista taakkaa ja säästetään kustannuksia sekä lisätään kuljettajien kouluttautumismotivaatiota.

3.6 Direktiiviä uudistettaessa on luotu mahdollisuus suorittaa jatkokoulutusjaksoja verkko-opiskelun muodossa. ETSK pitää tätä hyvänä ja välttämättömänä kehitysasteena ammattikuljettajien koulutuksessa. Se lisää itsessään opiskelijoiden digitaalisia valmiuksia ja auttaa erityisesti syrjäisten seutujen toimijoita. Verkko-opiskelun myötä koulutus tulee opiskelijan luo, eikä opiskelijan tarvitse matkustaa usein jopa pitkiäkin matkoja osallistuakseen perinteisiin opetusmuotoihin.

3.7 On syytä suhtautua kriittisesti siihen, että komissio ei ole esittänyt mahdollisuutta jakaa yksittäistä 7 tunnin jatkokoulutuspäivää osiin, vaan se on direktiiviehdotuksen mukaan edelleen pidettävä yhdenjaksoisena. Tämä on aito ongelma kuljettajien ja kuljetusalan yritysten kannalta. Töiden ja koulutuksen keskinäinen sovittaminen, oppimistulosten parantaminen sekä verkko-opiskelumahdollisuus edellyttävät lisää joustavuutta. Jatkokoulutuksen tavoitteiden saavuttamisessa olennaista on kokonaiskoulutusmäärä 35 tuntia, ei yksittäisen koulutuspäivän pituus. Tämä palvelisi myös REFIT-periaatteen mukaisia tavoitteita.

3.8 Suoritettu ammattipätevyys osoitetaan erillisellä ammattipätevyyskortilla tai merkitemällä voimassa oleva pätevyys kirjaamalla sitä osoittava yhteisön koodi ajokorttiin. Nämä vaihtoehdot ovat valinnanvaraisia jäsenmaiden tasolla. Väärennetyt kortit ovat osoittautuneet kasvavaksi käytännön ongelmaksi. ETSK ehdottaakin, että EU-tasolla olisi pikimmiten luotava tietokanta, josta eri tahot voisivat reaaliaikaisesti tarkistaa, että kuljettajan suorittama ammattipätevyys on tosiasiallisesti voimassa. Tämä voitaisiin mahdollisesti toteuttaa yhdistämällä ammattipätevyydet EU:n jäsenmaakohtaiset ajokorttitiedot yhdistävään tietokantaan RESPER<sup>(7)</sup>, jolloin jäsenmaiden viranomaiset voisivat samanaikaisesti selvittää niin ajo-oikeuden kuin ammattipätevyyden voimassaolon.

#### 4. Erityishuomiot

4.1 ETSK korostaa, että EU:n ajokorttidirektiivin<sup>(8)</sup> ja kuljettajien ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevan direktiivin ikää koskevien vähimmäisvaatimusten keskinäiset ristiriidat poistetaan viipymättä. Tämä ehdotetaan toteutettavaksi ajokorttidirektiiviin säädettävällä poikkeuksella, jonka mukaan ajokortit voidaan myöntää direktiivissä 2003/59/EY säädettyjen ikärajojen mukaisesti.

4.2 ETSK katsoo, että direktiiviin sisällytettävät poikkeukset soveltamisaloista olisi ehdottomasti saatettava kaikilta osin identtisiksi myös raskaiden ajoneuvojen kuljettajia koskevan ajo- ja lepoaika-asetuksen<sup>(9)</sup> sisältämien poikkeusten<sup>(10)</sup> kanssa. Vaikka tämän osalta edetäänkin osittain direktiivin uudistamisehdotuksella, jää mainittujen säädösten poikkeusten välille yhä sen jälkeenkin eroavaisuuksia. Ellei poikkeusluetteloja yhdenmukaisteta täysin, ei myöskään päästä täysin eroon näiden ammattikuljettajia koskevien säädösten keskinäisistä ristiriidoista ja epä johdonmukaisuuksista.

<sup>(7)</sup> <https://www.eucaris.net/kb/resper/>.

<sup>(8)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18).

<sup>(9)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006 (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

<sup>(10)</sup> Asetus (EY) N:o 561/2006, 3 ja 13 artikla (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

4.3 Vaikka tavoite liikenneturvallisuuden parantamisesta on erityisen kannatettava, suhtautuu ETSK varauksellisesti direktiiviesityksen velvoitteeseen sisällyttää jatkokoulutukseen vähintään yksi aihe (käytännössä 1 päivä / 5 jatkokoulutuspäivää) yksinomaan ”teliikenneturvallisuuteen” liittyen. Tämän asemesta velvoite voitaisiin laatia nykyisen direktiivin suosituksen mukaisesti<sup>(11)</sup> ja sitä lisäksi täydentäen niin, että jatkokoulutukseen on sisällytettävä vähintään yksi päivä ”jonka aikana kiinnitetään erityistä huomiota teliikenneturvallisuuteen, työturvallisuuteen ja työsuojeluun sekä polttoainekulutuksen vähentämiseen”. Täten varmistetaan, että myös taloudellinen ja ennakoiva ajotapa sisältyy jokaisen EU-ammattikuljettajan koulutusohjelmaan. Nämä kulkevat käsi kädessä liikenneturvallisuusteeman kanssa.

4.4 Useissa jäsenmaissa kuljettajien ammattipätevyyden perustasoon johtavaan koulutukseen kuuluu oleellisenä osana oppisopimuskoulutusta, jonka aikana osallistutaan ohjatusti ja valvotusti todellisten kaupallisten kuljetehtävien suorittamiseen käytännössä. Tämä mahdollisuus täytyy säilyttää, jotta voidaan edelleen taata työhön perehtyminen jo koulutuksen aikana ja varmistaa näin kaikilta osin uusien alalle tulijoiden ammatilliset valmiudet. ETSK suhtautuu näin ollen jyrkän kielteisesti direktiiviesityksen sisältämään muutokseen, joka estäisi kaupallisten kuljetusten suorittamisen perustason ammattipätevyyteen tähtäävän koulutuksen aikana. On kuitenkin korostettava, että tämä kaupallisten kuljetusten ajo-oikeus on aina kytkettävä valvotusti kiinteäksi osaksi koulutusta, eikä se saa missään tilanteissa johtaa kilpailuvääristymiin tai sosiaalisen polkumyynnin ilmentymiin.

4.5 ETSK kiittää direktiivin uudistamisen suoma mahdollisuutta hyväksyä muihin EU-säädöksiin perustuvia pakollisia koulutusjaksoja (kuten matkustajia kuljettaessa vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus, vaarallisten aineiden ADR-kuljettajakoulutus, eläinten kuljettajien koulutus) osaksi ammattipätevyyden jatkokoulutusta 7 tunnin eli yhden koulutuspäivän osalta. Olisi kuitenkin tärkeää laajentaa tätä hyväksymismahdollisuutta kattamaan useampia koulutuspäiviä, jotta vältetään koulutuksen päällekkäisyyksiä ja säästetään kustannuksia. Moninkertaiset koulutusvaateet eivät ole linjassa kevyemmän ja paremman sääntelyn periaatteiden kanssa eivätkä kohtele tasapuolisesti eri kuljettajaryhmillä työskenteleviä kuljettajia, joista osa on velvoitettu suorittamaan säännöllisesti sekä direktiivin mukaiset jatkokoulutukset että työtehtäviensä perusteella lisäksi muita lakisääteisiä koulutuksia.

4.6 Direktiivin muutosehdotus mahdollistaisi jatkossa myös verkko-opinnot, joiden avulla voidaan suorittaa osa niin ammattipätevyyden perus- kuin jatkokoulutuksesta itsenäisesti verkko-opiskeluna (e-learning). Tämä on sinänsä erittäin kannatettava uudistus. ETSK katsoo kuitenkin, että verkossa suoritettavan koulutuksen enimmäismäärä olisi syytä määritellä tarkemmin, jotta direktiiviesityksen väljä rajaus ”osittaisesta oikeudesta” ei johtaisi toisistaan merkittävästi poikkeaviin tulkintoihin ja käytäntöihin eri jäsenmaissa.

4.7 ETSK katsoo, että yksittäinen jatkokoulutuspäivä tulee ehdottomasti voida jakaa osiin. Tätä ei valitettavasti ole esitetty direktiiviehdotuksessa. On olemassa todellinen vaara, että tästä johtuen syntyy käytännön ristiriitatilanteita. Kun osa koulutuksesta voidaan antaa myös verkko-opetuksena, olisi oltava joustava mahdollisuus jakaa esimerkiksi yksi samaa aihetta käsittelevä 7 tunnin opetusjakso siten, että yhtenä päivänä suoritetaan osa luokkaopintoina tai käytännön harjoitteluna ja jatketaan toisena päivänä verkko-opetuksella. Tämä on välttämätöntä jo siksi, että opetuksessa tarvittavat välineet sijaitsevat usein eri paikoissa.

Bryssel 31. toukokuuta 2017.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean  
puheenjohtaja  
Georges DASSIS*

<sup>(11)</sup> Direktiivi 2003/59/EY, 7 artiklan ensimmäinen kohta (EUVL L 226, 10.9.2003. s. 4).