



C/2024/874

6.2.2024

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over rechtvaardigheid en efficiëntie in het  
zeevervoer**

**(initiatiefadvies)**

(C/2024/874)

Rapporteur: **Panagiotis GKOFAS**

Corapporteur: **Pierre Jean COULON**

Rechtsgrond	Artikel 52, lid 2, van het reglement van orde
	Initiatiefadvies
Besluit van de voltallige vergadering	25.1.2023
Bevoegde afdeling	Afdeling Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	6.10.2023
Goedkeuring door de voltallige vergadering	25.10.2023
Zitting nr.	582
Stemuitslag	
(voor/tegen/onthoudingen)	166/1/3

**1. Conclusies en aanbevelingen**

1.1. Het ontwikkelen van het vervoer over zee en de binnenwateren moet als een topprioriteit op het vlak van mobiliteit en het faciliteren van de handel worden beschouwd, aangezien dit zal bijdragen aan de verwezenlijking van de belangrijkste Europese doelen op het gebied van rechtvaardigheid en efficiëntie, zoals die welke zijn omschreven in de Europese Green Deal en de agenda voor de duurzame-ontwikkelingsdoelstellingen, in de strategie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ter vermindering van de broeikasgasemissies van schepen (2023) en in andere mededelingen van de Europese Commissie.

1.2. Investerings in maritieme infrastructuur moeten gericht zijn op betere veiligheid, milieuvriendelijk vervoer en goedkoper vervoer voor het publiek, bedrijven, reizigers en toeristen.

1.3. Het is belangrijk nieuwe investeringen in veerkrachtige havens en knooppunten te financieren, zodat er werk kan worden gemaakt van het streven om het goederenvervoer en zakelijke activiteiten economischer en duurzamer te maken.

1.4. De groene transitie van de scheepvaartsector moet rekening houden met landspecifieke, sectorspecifieke en werkgelegenheidspecifieke kenmerken om de concurrentievoordelen van Europa te behouden en transitieachterstanden, ongelijkheid en de ontvolking van bepaalde regio's te verminderen.

1.5. Staatssteunregels inzake de productie van schepen voor Europees vervoer over water moeten zorgvuldig worden herzien met het oog op het streven om in afgelegen gebieden aan de behoeften van de bevolking te voldoen en de arbeidsmobiliteit aan te pakken en om te zorgen voor een duurzame en veilige scheepvaart en een betere kustbewaking, in plaats van op het streven naar winstgevende scheepvaartactiviteiten, die verder kunnen worden ontwikkeld via marktinstrumenten.

1.6. De herziening van het regelgevingskader moet gericht zijn op het doeltreffend toepassen van de regels voor scheepvaart die niet aan de normen voldoet en het recht van zeevarenden op gelijke arbeidsvoorwaarden. Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) moet in institutioneel en technisch opzicht een grotere rol krijgen om het zeevervoersbeleid te helpen verbeteren en verduurzamen.

1.7. Het is essentieel om havens opnieuw in te richten en het zeekadaster voor vervoer over water bij te werken om de gevolgen van geluidsoverlast en luchtvervuiling op stedelijke gebieden te verminderen.

1.8. Om een doeltreffend en rechtvaardig prijsmechanisme toe te passen, zou er goed aan gedaan worden op zorgvuldige wijze een soort “vervoersequivalent” te ontwerpen en te activeren, vooral voor landen rond de Middellandse Zee, de Oostzee en de Noordzee met kleine en verspreid gelegen bewoonde eilanden en voor ontoegankelijke binnenwatergebieden/offshore rivierengebieden. Dit zou kunnen inhouden dat vervoerskosten worden gesubsidieerd voor professionals en bedrijven die in die gebieden werken en actief zijn, dat er permanente btw- of belastingvrijstellingen worden verleend voor het vervoer van lokale goederen of dat de energieprijzen worden verlaagd.

1.9. Om te voldoen aan de doelstelling om de scheepvaartsector sneller te elektrificeren, zoals uiteengezet in EU-verordeningen en in de agenda voor slimme scheepvaart, kunnen stimulansen worden gegeven voor de productie en uitrol van bepaalde digitale en energiebesparende technologieën voor de scheepvaartsector.

1.10. Bij de toewijzing moet efficiëntie worden nagestreefd via prijsmechanismen of mechanismen die bedrijven stimuleren om goederen en diensten te vervoeren van of naar verre overzeese gebieden, vooral voor bedrijven die personeel in dienst hebben in die gebieden.

1.11. Het is essentieel om hoogopgeleide werknemers aan te trekken en deel te laten uitmaken van een moderne maritieme vervoerssector. De participatie van vrouwen in de maritieme sector moet worden gestimuleerd. Het is zaak om werknemers die er al zijn verder op te leiden op het gebied van duurzaam toerisme, de groene economie, efficiënt gebruik van hulpbronnen en operationeel crisisbeheer in geval van natuurrampen en door de mens veroorzaakte rampen. De oprichting van moderne en goed uitgeruste scholen en universiteiten die gespecialiseerd zijn in de maritieme economie en het beheer van vervoer over water kan een toegevoegde waarde bieden in kustgebieden en economieën die van de blauwe economie afhankelijk zijn.

1.12. Met de digitalisering van de maritieme sector zal het mogelijk worden om een meer geïntegreerde aanpak te hanteren en om de kwaliteit van de dienstverlening op het gebied van het toerisme en de waterrecreatiesector te verbeteren.

## 2. Inleiding — achtergrond

2.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) benadrukt dat het zeevervoer een sectorspecifieke markt vormt, bestaande uit lokaal vervoer per veerboot waarbij steden en archipels worden aangedaan via binnenwateren en korte zeeroutes, en vervoer over lange afstanden met veerboten, bulkschepen, containerschepen en cruiseschepen.

In dit advies komen niet al deze sectoren aan bod, maar ligt de nadruk op rechtvaardigheid en efficiëntie in het zeevervoer, met name wat betreft de doelstelling om het voor burgers, toeristen en professionals gemakkelijker te maken om afgelegen gebieden te bereiken, terwijl ook wordt ingegaan op de huidige uitdagingen die een doeltreffende uitvoering van de groene en digitale transitie in de maritieme sector in de weg staan.

2.2. De energiecrisis heeft geleid tot ernstige problemen voor de wereldwijde vervoers- en scheepvaartindustrie en tot een verdere herstructurering van de brandstofmarkt, het vervoer van olie en de vervoerskosten. De toeristische sector wordt sterk beïnvloed door energiekosten en schommelingen in de inflatie en het mondiale reële inkomen.

2.3. Volgens officiële gegevens <sup>(1)</sup> wordt meer dan 80 % van het wereldhandelsvolume en 70 % van de waarde van de wereldhandel via schepen vervoerd. Gemeten per eenheid heeft de zeehandel minder milieu-effecten dan andere vormen van vervoer (door schaalvoordelen), maar dat neemt niet weg dat het nog steeds nodig is om de Europese vloot in technologisch opzicht verder te verbeteren ter verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen voor broeikasgasemissies zoals vastgesteld in de IMO-strategie (2023) ter vermindering van de broeikasgasemissies van schepen <sup>(2)</sup>.

2.4. Gezien de mededeling van de Europese Commissie over Naiades III <sup>(3)</sup> en de publicatie “FuelEU Zeevaart” <sup>(4)</sup> van het Europees Parlement lijken alle instellingen en belanghebbenden in de EU het erover eens te zijn dat de ontwikkeling van het vervoer over water aanzienlijk bijdraagt aan de EU-strategie voor het koolstofvrij maken van de economie, dat kan worden bereikt via innovatie in het vervoer over water (vloten, havens, digitalisering) en via modal shifts.

2.5. De groene transitie heeft nieuwe uitdagingen met zich meegebracht voor het proces om via aanpassing van de maritieme ontwikkeling tot een blauwer, milieuvriendelijker ecosysteem te komen. De geplande investeringen moeten bijdragen aan het streven naar een doeltreffende blauwe transitie en naar blauwe groei in de maritieme sector.

<sup>(1)</sup> <https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-107-understanding-maritime-decarbonization>

<sup>(2)</sup> <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted.aspx>

<sup>(3)</sup> PB C 275 van 18.7.2022, blz. 18.

<sup>(4)</sup> PB C 152 van 6.4.2022, blz. 145.

2.6. Het Europese continent heeft een zeer specifiek landschap en maritiem milieu. Verwacht wordt dat het kustlandschap van het Europese continent in de nabije toekomst aanzienlijke veranderingen en risico's zal ondergaan in verband met de ontwikkeling van de klimaatcrisis en extreme weersomstandigheden.

2.7. De bijdrage van het zeevervoer aan de Europese economie is aanzienlijk, maar de economische activiteit zou in omvang nog kunnen toenemen en meer intersectorale en interregionale samenwerking kunnen omvatten. Met de pandemie en de energiecrisis is duidelijk geworden dat er minimumnormen moeten worden ontwikkeld om te zorgen voor voldoende kritieke grondstoffen en levensmiddelen, een strategisch doel dat op haalbare wijze kan worden gediend door het vervoer over zee en de binnenwateren verder te ontwikkelen.

2.8. De ontwikkeling van een moderne maritieme vervoerssector met een geleidelijke en doeltreffende verwezenlijking van streefdoelen voor het koolstofvrij maken van de economie is van vitaal belang om de transitie van de Europese economie gestalte te geven en de kritieke afhankelijkheden van de energiesector weg te nemen. Hierbij moet wel het vermogen van exploitanten om hun vloot te vervangen in aanmerking worden genomen, temeer daar investeringen in de sector langetermijninvesteringen zijn.

2.9. Het Europese maritieme beleid moet zich richten op het verlenen van staatssteun voor regionale havens en maritieme infrastructuur om de commerciële capaciteit te vergroten en de groene transitie van lokale en regionale economieën mogelijk te maken.

2.10. Het regelgevingskader voor zeevarenden en zeearbeiders moet zorgvuldig worden herzien om ervoor te zorgen dat de betrokken belanghebbenden en ondernemersactiviteiten volledig voldoen aan het Europese kader van mensenrechten, eerbiediging van de arbeidswetgeving en de groene transitie.

2.11. De aanwerving van meer hooggeschoolde werknemers in de maritieme sector en de binnenvaart kan het strategische doel van de kwaliteit van de dienstverlening en de reisveiligheid ten goede komen.

2.12. Het zeevervoersbeleid moet passende voorwaarden scheppen en stimulansen bieden voor kleine en middelgrote ondernemingen en agrofoodbedrijven, zodat zij hun vervoerskosten kunnen verlagen en groener kunnen gaan presteren.

### 3. Algemene opmerkingen

3.1. *Vergroeningsinitiatieven die een evenwichtige groei van de blauwe economie met extra toegevoegde waarde mogelijk maken*

3.1.1. Het terugdringen van vervuiling door de scheepvaart is een belangrijke doelstelling van de Europese agenda voor duurzame ontwikkeling. Investerings in de productie en exploitatie van elektrische en emissiearme schepen en het gebruik van milieuvriendelijke brandstoffen, zoals waterstof en biobrandstoffen, in Europese wateren (rivieren, zeeën, kanalen, oceanen) zijn essentieel voor de paradigmaverschuiving.

3.1.2. De Europese Unie moet vooroplopen bij het leveren van een bijdrage aan de door de IMO vastgestelde doelstellingen voor emissiereductie en decarbonisatie<sup>(5)</sup>. Dit moet gebeuren door middel van open en transparant overleg om het regelgevingskader van de IMO consistent en doeltreffend te verbeteren.

3.1.3. De weerbaarheid van openbare infrastructuur, jachthavens en havens is een kerndoelstelling van de Europese ontwikkelingsstrategie tot 2050. Dit betekent dat een Europees maritiem beleid zich moet richten op vervoersinfrastructuur, havencapaciteit en -prestaties, traceerbaarheid en kosteneffectieve methoden voor binnenlandse scheepvaart en jachtproductie. Het risico van een grotere afhankelijkheid van derde landen moet in aanmerking worden genomen.

3.1.4. Vervoer over zee is de meest efficiënte vervoerswijze, met een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot dan weg- en luchtvervoer in termen van uitstoot per passagier of ton/kilometer, dankzij schaalvoordelen en een enorme vervoerscapaciteit. Vanzelfsprekend moet met het regelgevingskader van de EU vooral worden beoogd om de milieuprestaties van de sector drastisch te verbeteren. Naarmate meer passagiers en bedrijven de voorkeur gaan geven aan moderne intermodale vervoerspatronen met gebruik van zeeroutes en binnenwateren, zal dat bijdragen tot een verdere verbetering van de milieuoetafdruk.

3.1.5. Ook belangrijk zijn door zeehavenactiviteiten veroorzaakte geluidshinder en luchtvervuiling, want deze zijn van invloed op zowel de levenskwaliteit van omwonenden als de gezondheid van werknemers en inwoners van gebieden in de buurt van havens. Dit brengt aanzienlijke sociaal-economische kosten en extra financiële lasten voor de gezondheidszorg met zich mee. Hetzelfde geldt voor de inwoners van het achterland van bevaarbare binnenwateren. De verbetering van de prestaties van de binnenvaart gaat hand in hand met de sociaal-economische ontwikkeling van het achterland; een en ander mag evenwel niet ten koste gaan van de levenskwaliteit van de bewoners, al is het een feit dat de binnenvaart minder overlast veroorzaakt dan het wegvervoer.

<sup>(5)</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx>

### 3.2. De digitale transitie moet in overeenstemming zijn met de investeringsmogelijkheden in de maritieme sector

3.2.1. Digitalisering en connectiviteit van havens en schepen dienen de doelstellingen van productiviteit, veiligheid, betere controle en de aanpak van economische misdrijven. De lopende herzieningen van de richtlijnen inzake havenstaatcontrole en vlaggenstaatcontrole moeten het EMSA en de nationale autoriteiten beter in staat stellen de juiste instrumenten te ontwikkelen, zodat zij zich van hun veeleisende taken kunnen kwijten.

3.2.2. Het gebruik van verbeterde technologieën, de toepassing van het concept “slimme havens” en groene systemen voor handelslogistiek (gebruik van elektronische documenten) zullen handelstransacties bespoedigen en beperkingen op het gebied van wet- en regelgeving wegnemen.

3.2.3. De digitale transitie van havens en jachthavens moet de kwaliteit van dienstverlening, snelheid, transparantie en beschikbaarheid ten goede komen.

### 3.3. Overheids- en particuliere investeringen

3.3.1. Bij investeringen in de sector maritiem vervoer dient rekening te worden gehouden met risico's en tekorten op het vlak van de voedselvoorzieningsketen, kritieke grondstoffen en technologische en medische behoeften.

3.3.2. De lidstaten worden aangemoedigd om synergieën op het gebied van investeringen te ontwikkelen die de intermodale waardeketens, met inbegrip van zeevervoer, versterken en de havens, de kwaliteit van de vloot en de gelijke toegang voor passagiers en bedrijven verbeteren <sup>(6)</sup>.

3.3.3. Nationale herstel- en veerkrachtplannen zouden verder kunnen worden aangepast door hierin ook plaats in te ruimen voor duurzame investeringen in haveninfrastructuur, geëlektrificeerde en emissiearme schepen en digitalisering van het goederen- en passagiersvervoer.

3.3.4. De geleidelijke ontwikkeling van een maritieme cluster in de EU kan een grote kans betekenen voor de hele maritieme industrie in de EU. Door de uitrol van passende financieringsregelingen en investeringsstimulansen voor clustersamenwerking, onderzoek en innovatie kan de EU de basis leggen voor de totstandbrenging van een concurrerende en veerkrachtige omgeving voor een duurzame en veilige maritieme sector, waarin de uitdagingen op het gebied van klimaat en digitale transitie worden aangepakt.

### 3.4. Gelijkwaardige toegang

3.4.1. Overheids- en particuliere investeringen moeten gericht zijn op het terugdringen van de vervoerskosten voor inwoners, toeristen, handelaars en professionals en voor bedrijfssectoren die gerelateerd zijn aan de maritieme sector in kustgebieden van het vasteland en op eilanden.

3.4.2. Cruciaal voor alle economieën, zowel internationale als lokale, is dat het zeevervoer efficiënter gaat functioneren. Kleine eilanden in de Europese periferie en ontwikkelingslanden zijn het meest afhankelijk van de maritieme economie. Kwetsbare en afgelegen/rurale economieën en samenlevingen zijn sterk afhankelijk van zeevervoersnetwerken om toegang te krijgen tot arbeids- en goederenmarkten. Nog extra belastend voor de bewoners in kwestie is dat het vervoer er onevenredig duur is en dat de gebrekkige verbindingen tijdrovend zijn.

### 3.5. Gendergelijkheid

3.5.1. De participatie van vrouwen op de maritieme arbeidsmarkt is naar verluidt nog steeds erg laag, hoewel er nieuwe mogelijkheden zijn op het gebied van monitoring en digitalisering om deze situatie te verbeteren.

3.5.2. De maritieme industrie moet ook de ontwikkeling van vaardigheden onder vrouwen bevorderen en gendergelijkheid bereiken. Hooggekwalificeerd personeel moet worden gestimuleerd om in de zeevervoersector aan de slag te gaan door meer nadruk te leggen op het verbeteren van de arbeidsomstandigheden in de sector. Het gaat er hierbij met name om dat het gemakkelijker moet worden om gezins- en beroepsleven met elkaar te combineren en dat de lonen en de werkzekerheid worden verbeterd. Internationale overeenkomsten en samenwerking met de relevante IMO- en VN-agentschappen kunnen zorgen voor het nodige regelgevende en institutionele kader om deze stimulansen effect te laten sorteren.

### 3.6. Harmonisatie van processen

3.6.1. Het harmonisatieproces/elektronisch monitoren en digitaal in kaart brengen van jachthavens en kleine havens in Europese landen (beschikbaarheid van zitplaatsen, kosten, beschikbaarheid en referenties van werknemers of beroepsschippers) is essentieel voor de hoge kwaliteits- en veiligheidsnormen op het gebied van watertoerisme en handel over water.

<sup>(6)</sup> PB C 374 van 16.9.2021, blz. 1.

3.6.2. Het zeevervoer wordt gekenmerkt door grote verschillen in de kwantiteit en kwaliteit van commerciële en industriële vloten. Toeristen, professionals en inwoners moeten kunnen rekenen op betere en veiligere omstandigheden om door Europa te reizen, zowel via binnenwateren als over zee. Dit vraagt om verdere publieke en private investeringen in duurzaam vervoer over water, infrastructuur, nieuwe schepen en andere zeevervoermiddelen, op basis van de criteria van de Europese agenda voor de duurzame-ontwikkelingsdoelstellingen en de groene transitie.

3.6.3. De strategie van de EU om havens en jachthavens te optimaliseren moet worden gericht op een beter tijdsbeheer van schepen en jachten bij het naderen van een station. De Commissie moet een plan voor de middellange termijn ontwikkelen om tijdsinefficiëntie te verminderen en extra energieverbruik tot een minimum te beperken.

### 3.7. Handel

3.7.1. In het algemeen moet het Europese handelsbeleid stimulansen bieden om de veerkracht van de maritieme vervoerssector te vergroten, door export- en importbeperkingen die verstoringen in waardeketens veroorzaken te minimaliseren, vooral tijdens crises.

3.7.2. Zeevervoer is een centrale sector voor het effectieve beheer van producten en grondstoffen die over de hele wereld circuleren. Na enkele jaren van recessie als gevolg van de pandemiecrisis en de daling van de wereldwijde verkoop maakt de maritieme vervoerssector een aanzienlijk herstel door.

3.7.3. Het decarbonisatieproces zal onvermijdelijk leiden tot schommelingen in de wereldwijde prijzen van grondstoffen, energie en basisproducten, waarvan het merendeel via schepen wordt vervoerd. In het EU-beleid moet aandacht worden besteed aan de inflatoire gevolgen hiervan voor met name bevolkingsgroepen en werknemers met lagere inkomens.

3.7.4. Door de digitalisering is de handel en het vervoer tijdens en na de pandemie grondig veranderd. Het toenemende volume van elektronische handel en verkoop heeft de structuur van de wereldhandel veranderd.

3.7.5. Het zeevervoer en de handel over zee functioneren met een suboptimaal niveau van prijstransparantie; belanghebbenden beschikken niet over voldoende informatie over de totale kosten van vergoedingen, commissies of andere heffingen, waardoor de concurrentievoordelen die de maritieme sector zou kunnen bieden, worden belemmerd.

3.7.6. De sector maritiem vervoer is zeer gevoelig voor schommelingen in de wereldprijzen en geopolitieke risico's of handelsspanningen.

3.7.7. Handelsovereenkomsten tussen de Europese Unie en derde landen moeten voortaan worden gezien als instrumenten die moeten bijdragen aan de verwezenlijking van de doelstellingen van de EU op het gebied van ecologische en sociale vooruitgang en maritieme veiligheid.

## 4. Specifieke opmerkingen

4.1. De Europese begrotingsautoriteiten moeten ijveren voor het opzetten van proefprojecten in het vervoer over zee en binnenwateren, als onderdeel van een alomvattende, duurzame aanpak met intermodaal vervoer, waarbij regionale en perifere behoeften, groene transitie en ondersteuning van digitale innovatie in de sector worden gecombineerd.

4.2. Onderwijs en onderwijs op het gebied van navigatie, beheer van crisis/rampen op het water, zwemmen, eerste hulp op zee enz. moeten beschouwd worden als een belangrijke prioriteit waar het gaat om de paraatheid van de lokale bevolking, vooral van de inwoners van kustgebieden. Om meer vrouwen in de sector aan het werk te krijgen, zou gedacht kunnen worden aan een quotum voor het aandeel vrouwen op hooggekwalificeerde posities in de scheepvaartindustrie.

4.3. Naar het oordeel van het EESC zullen de technologische ontwikkelingen die gepaard gaan met de vergroening resulteren in een nieuwe werkgelegenheidsdynamiek in het zeevervoer en in een andere kijk op de sector, in die zin dat er een geleidelijke verschuiving zal plaatsvinden van traditionele banen op zee naar banen met een hoge toegevoegde waarde aan land, zodat ook meer vrouwen kunnen worden aangeworven. Door de digitalisering van vloten, standaardisering van scheepsconstructies en maatregelen om de fysieke omgeving van schepen arbeidsvriendelijker te maken, kan de maritieme sector geschikter worden voor vrouwelijke werknemers.

4.4. Naar behoren gekwalificeerde zeevarenden zijn onmisbaar voor een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. Om zijn levensvatbaarheid te behouden is het zaak dat deze dynamische sector voldoende bekwame nieuwkomers blijft aantrekken en ervaren zeevarenden blijft vasthouden, en zich daarbij ook richt op vrouwen en andere ondervertegenwoordigde groepen.

4.5. Reparatieactiviteiten voor traditionele boten/schepen (sightseeing, korte bestemmingen, recreatie) kunnen worden gestimuleerd via belasting- of investeringsmechanismen met inachtneming van criteria op het vlak van vergroening, veiligheid en werkgelegenheid, teneinde te waarborgen dat bepaalde regionale vaardigheden en tradities behouden blijven.

4.6. De rol van de sociale partners is van fundamenteel belang om ervoor te zorgen dat de groene transitie in het vervoer over water op praktische wijze haar beslag krijgt. Collectieve overeenkomsten zouden in deze moderne omgeving kunnen worden aangepast zonder de arbeidsrechten, de groene transitie en de concurrentievoordelen van de lidstaten in gevaar te brengen. Hiertoe kunnen controlemechanismen worden toegepast via de realtimemonitoring van het aantal werknemers op schepen en het register van zeelieden.

4.7. De herziening van het EU-regelgevingskader voor vlaggenstaat- en havenstaatcontrole zal de inspectiemechanismen naar verwachting efficiënter maken, maar hierbij moet er absoluut wel voor worden gezorgd dat bemanningsleden en andere personeelsleden, ongeacht hun nationaliteit of woonplaats, die werken in de maritieme sector of op schepen — van welke vlaggenstaat dan ook — die regelmatig tussen EU-havens varen, gelijke werkgelegenheids- en arbeidsvoorwaarden genieten.

Brussel, 25 oktober 2023.

*De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Oliver RÖPKE