

Mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora – Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o vožnji bez plaćanja pristojbi za ceste u Uniji (preinaka)

(COM(2017) 280 final– 2017/0128 (COD))

(2018/C 081/25)

Izvjestitelj: **Vitas MAČIULIS**

Zahtjev za savjetovanje:	Europski parlament, 15.6.2017. Vijeće Europske unije, 20.6.2017.
Pravni temelj:	članak 91. UFEU-a
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	2.10.2017.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	18.10.2017.
Plenarno zasjedanje br.:	529
Rezultat glasovanja (za/protiv/suzdržani):	183/1/1

1. Zaključci i preporuke

1.1. EGSO snažno podupire prijedlog Europske komisije od 31. svibnja 2017. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine, čiji je cilj poboljšati odredbe utvrđene Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. Praktična primjena tih odredbi tijekom posljednjih godina pokazala je da mnoge od njih ne odgovaraju suvremenim zahtjevima.

1.2. Elektronički sustavi za naplatu cestarine već su uvedeni na nacionalnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini u 20 država članica. Međutim, nezadovoljavajuća interoperabilnost tih sustava na međunarodnoj razini uzrokuje znatan gubitak prihoda za države članice, kao i dodatne troškove za izravne korisnike cesta. EGSO potiče države članice da pri razvoju naprednih mehanizama za naplatu cestarine provode aktivnu prekograničnu suradnju. Zbog nedostatka suradnje države članice ne mogu utvrđivati konkretne prekršitelje ako su njihova vozila registrirana u inozemstvu.

1.3. EGSO je čvrsto uvjeren da treba poduzeti sve moguće napore kako bi se uveo jedinstveni elektronički sustav za naplatu cestarine diljem EU-a, koji se temelji na naprednim tehnologijama. EGSO se zalaže za jednostavan, fleksibilan i jeftin sustav koji će se moći brzo proširiti kako bi obuhvatio dodatne korisnike i cestovne mreže. Takvim bi se sustavom stvorila povoljna osnova za provedbu postupaka naplate cestarine bez diskriminacije, u skladu s odredbama zakonodavstva o eurovinjeti.

1.4. Jedinica u vozilu (OBU), koja je ključni element elektroničkog sustava za naplatu cestarine, ne mora biti jedan fizički uređaj. To bi mogao biti niz fizički ili daljinski povezanih uređaja, uključujući pametne telefone i tablete, koji zajedno obavljaju funkcije OBU-a. EGSO preporučuje poticanje razvoja posebnih IT aplikacija za tu svrhu, čime bi se znatno smanjili troškovi za korisnike cesta.

1.5. Neke države članice već koriste različite tehnologije naplate cestarine, pa bi za njih bilo vrlo skupo da ih zamijene jedinstvenim sustavom. EGSO stoga preporučuje da Europska komisija razmotri fleksibilne financijske, tehničke i pravne instrumente kako bi potaknula države članice da pokušaju integrirati različita postojeća rješenja u jedan interoperabilni sustav. Uvrštavanje popisa tehnologija koje se upotrebljavaju u sustavima za OBU u Prilog Direktivi također bi omogućilo brže odgovaranje na tehnološki razvoj i pridonijelo postizanju ujednačenosti.

1.6. EGSO podupire inicijativu Europske komisije da uvede jedinstveni ugovor s pružateljima usluga europske elektroničke naplate cestarine (EENC) za sve korisnike u EU-u. To će pomoći u provedbi praksi koje će biti transparentnije i jednostavnije za korištenje.

1.7. Time bi se omogućilo jednostavnije i djelotvornije naplaćivanje neplaćenih cestarina od korisnika cesta koji se služe nepoštenim i prijevornim praksama, neovisno o državi registracije. EGSO preporučuje da Komisija razmotri produljenje ugovora kojima se uređuje upotreba sustava EUCARIS (Europski informacijski sustav o vozilima i vozačkim dozvolama). Taj sustav već sada državama stavlja na raspolaganje infrastrukturu i softver koji im omogućuje razmjenu informacija o vozilima i vozačkim dozvolama, čime im pomaže u borbi protiv krađe vozila i prijevera prilikom registracije vozila.

1.8. Socijalni aspekti prijedloga Europske komisije također su od presudne važnosti. Mala i srednja poduzeća te mikropoduzeća prevladavaju u sektoru cestovnog prijevoza tereta u cijelom EU-u. Elektronička naplata cestarine za privatna vozila izrazito je osjetljivo pitanje. Stoga rješenja u tom području trebaju biti vrlo pažljivo uravnotežena.

2. Kontekst i pregled postojećih sustava za naplatu cestarine

2.1. Godine 2012. cestarina za teretna vozila naplaćivala se u 20 država članica, a za privatne automobile u njih 12. Mreža cesta na kojima se naplaćuje cestarina iznosila je oko 72 000 kilometara, a 60 % tih cesta bilo je opremljeno elektroničkim sustavima za naplatu cestarine (ETC) koji su od početka 1990-ih postupno uvođeni na nacionalnoj ili lokalnoj razini, a koje je upotrebljavalo više od 20 milijuna korisnika cesta. Za elektroničku naplatu cestarine najčešće se primjenjuju komunikacijski sustavi kratkog dometa (DSRC). U posljednjih su se deset godina počele koristiti i nove tehnologije, uključujući i satelitske. Zbog toga u Europskoj uniji postoji niz različitih tehnologija, koje u većini slučajeva nisu interoperabilne.

2.2. Direktiva 2004/52/EZ donesena je kako bi se svladala takva fragmentiranost tržišta stvaranjem usluge europske elektroničke naplate cestarine (EENC). Sukladno spomenutoj Direktivi, EENC je trebao biti dostupan za teretna vozila najkasnije od listopada 2012., a za sve druge vrste vozila do listopada 2014.

2.3. Kako bi se osigurala tehnološka kompatibilnost raznih sustava za naplatu cestarine, a samim time i mogućnost njihova povezivanja s tim jedinstvenim sustavom za naplatu, Direktivom su utvrđene tri tehnologije koje se smiju koristiti za elektroničku naplatu: mikrovalna tehnologija (DSRC), satelitska tehnologija (GNSS) i mobilne komunikacije (GSM).

2.4. Odredbe Direktive 2004/52/EZ još uvijek nisu u potpunosti provedene na europskom tržištu naplate cestarine. Sustavi za naplatu cestarine i dalje nisu homogeni – svaka država članica i svaki subjekt za naplatu cestarine imaju vlastiti pravni okvir, ciljeve za uspostavu sustava, lokalne okolnosti i prometne uvjete.

2.5. EGSO je u prijedlozima koje je iznio u brojnim mišljenjima ⁽¹⁾ istaknuo važnost zajedničkih normi i prekogranične interoperabilnosti kao načina osiguravanja učinkovitog prekograničnog prometa te razvoja djelotvornog sustava EENC.

2.6. Glavni sustavi za naplatu cestarine u EU-u jesu:

2.6.1. sustavi za naplatu na temelju udaljenosti: naknada se izračunava na temelju udaljenosti koju vozilo prijeđe, a potom se podešava prema drugim obilježjima vozila (ukupna težina, broj osovina, emisijski razred itd.). To je najčešća vrsta sustava u EU-u koja se služi raznim tehničkim sredstvima s ciljem proporcionalne naplate u skladu sa stvarnom upotrebom cestovne infrastrukture.

2.6.2. sustavi za naplatu na temelju vremenskog razdoblja ili vinjete: naknada se izračunava na temelju određenog vremenskog razdoblja, a podešava se prema gore spomenutim obilježjima vozila. Takvi sustavi podrazumijevaju nabavu vinjete čime se odobrava uporaba određene cestovne mreže za određeno vremensko razdoblje (jedan dan, jedan mjesec ili jednu godinu). Naknada koja se plaća ne ovisi o stvarnoj uporabi cestovne infrastrukture.

⁽¹⁾ SL C 32, 5.2.2004., str. 36.
SL C 277, 17.11.2009., str. 85.
SL C 291, 4.9.2015., str. 14.
SL C 173, 31.5.2017., str. 55.
SL C 288, 31.8.2017., str. 85.

2.6.3. sustavi za naplatu na temelju pristupa: ova vrsta naknade primjenjuje se uglavnom na gradska područja i posebnu infrastrukturu, a korisnik plaća pristojbu za vožnju u određenoj zoni. Takvi sustavi omogućuju smanjenje prometa i onečišćenje u osobito osjetljivim dijelovima grada ili drugim gusto izgrađenim gradskim područjima.

2.7. U Europskoj uniji uglavnom se primjenjuju dvije tehnologije za elektroničku naplatu cestarine na temelju udaljenosti: globalni navigacijski satelitski sustav (GNSS) i komunikacijski sustavi kratkog dometa (DSRC), što je mikrovalna tehnologija s frekvencijom 5,8 GHz koju je usvojio Europski odbor za normizaciju (CEN).

2.7.1. GNSS tehnologija služi se podacima o položaju vozila primljenima od mreže satelita, a mjeri prijedenu udaljenost na cesti radi utvrđivanja naknade. Jedinica u vozilu (OBU) utvrđuje položaj vozila te prikuplja i obrađuje potrebne informacije bez pomoći jedinica na cesti. To je najprikladniji, ali ujedno i najskuplji sustav.

2.7.2. Tehnologija za komunikacijske sustave kratkog dometa (DSRC) zasniva se na dvosmjernoj radijskoj komunikaciji između fiksne opreme na cesti (RSE) i mobilnog uređaja (OBU) ugrađenog u vozilo. Uz pomoć takve komunikacije infrastruktura postavljena uz ceste prepoznaje korisnike cesta (i njihova vozila) te na taj način pokreće naplatu.

2.8. Automatsko prepoznavanje registarskih pločica (ANPR) koristi se u sustavima za naplatu na temelju pristupa. Ta tehnologija upotrebljava videokamere za očitavanje registarskih pločica na vozilima. Ne zahtijeva jedinice u vozilima te podrazumijeva jeftiniju opremu uz ceste.

2.9. Pregled različitih sustava za naplatu cestarine u zemljama EU-a prikazan je u tablicama u nastavku:

2.9.1. Sustavi za naplatu cestarine za teška teretna vozila zasnovani na udaljenosti:

Sustav za naplatu cestarine	Uporabljena tehnologija	Zemlja
Slobodni protok	GNSS u kombinaciji s ANPR-om i/ili DSRC-om	Mađarska, Slovačka, Belgija
Slobodni protok	GNSS u kombinaciji s infracrvenim svjetlom i/ili DSRC-om	Njemačka
Slobodni protok	DSRC	Austrija, Češka, Poljska, Portugal, Ujedinjena Kraljevina (prijelaz Dartford)
Slobodni protok	ANPR	Ujedinjena Kraljevina (prijelaz Dartford)
Slobodni protok	ANPR i DSRC jedinice u vozilima	Portugal (A22, ..., A25)
Mreža s naplatnim postajama	DSRC	Hrvatska, Francuska, Grčka, Irska, Italija, Poljska, Portugal, Španjolska, Ujedinjena Kraljevina

2.9.2. Sustavi za naplatu cestarine za laka vozila zasnovani na udaljenosti:

Sustav za naplatu cestarine	Uporabljena tehnologija	Zemlja
Slobodni protok	DSCR/ANPR	Portugal

Sustav za naplatu cestarine	Uporabljena tehnologija	Zemlja
Pojedini dijelovi s naplatnim postajama	DSCR/ANPR	Austrija (A9, A10 Tauern, A11 Karavanke, A13 Brenner i S16 Arlberg)
Mreža s naplatnim postajama	DSCR	Hrvatska, Danska, Francuska, Grčka, Irska, Italija, Poljska, Portugal, Španjolska

2.9.3. Sustavi za naplatu cestarine za teška teretna vozila zasnovani na vremenskom razdoblju:

Sustav za naplatu cestarine	Uporabljena tehnologija	Zemlja
Vinjeta	Elektronička eurovinjeta	Danska, Luksemburg, Nizozemska, Švedska
Vinjeta	Elektronička vinjeta	Ujedinjena Kraljevina, Latvija
Vinjeta	Naljepnica	Bugarska, Litva, Rumunjska

2.9.4. Sustavi za naplatu cestarine za laka vozila zasnovani na vremenskom razdoblju:

Sustav za naplatu cestarine	Uporabljena tehnologija	Zemlja
Vinjeta	Naljepnica	Austrija, Bugarska, Češka, Mađarska (e-vinjeta), Rumunjska (papirnata vinjeta), Slovenija, Slovačka
Naplata cestarine s fizičkom barijerom ili slobodan protok	DSRC, ANPR – u ovisnosti o sustavu	Ujedinjena Kraljevina

2.9.5. Sustavi za naplatu cestarine za sva vozila zasnovani na pristupu ⁽²⁾:

Sustav za naplatu cestarine	Uporabljena tehnologija	Zemlja
Naknada za pristup (definiranoj zoni)	ANPR	Švedska (Stockholm)
Naknada za pristup (vinjeta)	ANPR	Ujedinjena Kraljevina (London – pristojba zbog zagušenja), Milano (pristojba za zonu C)

3. Opis glavnih problema

3.1. U Komunikaciji o provedbi europske elektroničke naplate cestarine (COM(2012) 474 final) iz kolovoza 2012. Europska komisija jasno je navela da „činjenica da EENC nije proveden, odnosno da se to nije dogodilo u predviđenom roku, nije posljedica tehničkih razloga”, nego je „provedba bila otežana zbog nedostatka suradnje između različitih skupina dionika” i ograničenih napora država članica. U Izvješću o strategiji za elektroničku naplatu cestarine i sustav vinjeta za laka osobna vozila u Europi (A7-0142/2013) iz travnja 2013. Europski parlament zauzeo je isto stajalište i „složio se s Komisijom da tehnologija za interoperabilne sustave već postoji”.

⁽²⁾ Studija *State of the Art of Electronic Road Tolling* („Aktualno stanje elektroničke naplate cestarine”), MOVE/D3/2014-259.

3.2. Većina sustava za naplatu cestarine iziskuje od korisnika cesta ugrađivanje OBU-a u vozila. Tek njih nekoliko osigurava prekograničnu interoperabilnost, ali kod većine to nije slučaj. Zbog toga nastaju troškovi i opterećenja za korisnike cesta, koji svoja vozila moraju opremiti s više OBU-a kako bi mogli neometano voziti u različitim državama. Ti se troškovi procjenjuju na 334 milijuna EUR godišnje te se očekuje da će do 2025. pasti na nešto manje od 300 milijuna EUR godišnje.

3.3. Postignuta je određena razina prekogranične interoperabilnosti, ali u Hrvatskoj, Češkoj, Grčkoj, Irskoj, Italiji, Mađarskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Slovačkoj, Sloveniji i Ujedinjenoj Kraljevini još se uvijek mogu koristiti samo nacionalne jedinice u vozilu za plaćanje cestarina. Jedan od ciljeva zakonodavstva o EENC-u bio je omogućiti povezivanje OBU-a s drugim uređajima unutar vozila, posebno s digitalnim tahografima. Povezivanje s tahografima nije se pokazalo obećavajućim.

3.4. Nedostatak prekogranične interoperabilnosti dovodi i do troškova za tijela koja moraju provoditi nabavu za suvišne jedinice u vozilu koje funkcioniraju na državnom području, ali se ne mogu upotrebljavati u inozemstvu te ih održavati. Samo za jedan nacionalni sustav u kojem se položaji vozila utvrđuju satelitom jednokratni trošak nabave jedinica u vozilu iznosi 120 milijuna EUR, a troškovi održavanja dosežu 14,5 milijuna EUR godišnje⁽³⁾.

3.5. EENC još uvijek ne postoji u punom opsegu, a u pogledu interoperabilnosti ostvaren je samo neznatan napredak. Pružatelji usluge EENC-a suočavaju se s velikim preprekama pri pokušaju ulaska kao što su diskriminirajuće postupanje tijela, dugi i promjenjivi postupci prihvaćanja i tehničke specifičnosti u lokalnim sustavima koje nisu usklađene s utvrđenim normama. Potpisano je samo nekoliko ograničenih sporazuma koji obuhvaćaju više od jedne države članice EU-a. Glavni razlozi za to su:

3.5.1. Postojeći operator sustava naplate cestarine ima povlašten položaj na nekim nacionalnim tržištima. To dovodi do prepreka u provedbi usklađenih i nediskriminirajućih praksi naplate cestarine u EU-u.

3.5.2. Zakonodavstvo o EENC-u nameće zapreke, osobito u vidu obveze za pružatelje usluge EENC-a da u roku od 24 mjeseca svoje usluge pruže na području cijelog EU-a.

3.5.3. Prekograničnu je interoperabilnost skupo i teško postići zbog toga što u okviru nacionalnih sustava za naplatu cestarine postoje velike razlike u primjeni triju tehnologija dopuštenih zakonodavstvom o EENC-u.

3.6. U zakonodavstvu o EENC-u nema učinkovitih odredbi o naplati cestarina za vozila registrirana u drugoj državi članici. U nekim područjima međunarodni promet ostvaruje znatan udio u ukupnim prihodima sustava za naplatu cestarine, zbog čega ograničenje izbjegavanja plaćanja cestarine od strane stranih korisnika predstavlja značajan izazov. U državi članici u kojoj se vožnja bez plaćanja cestarine utvrđuje s pomoću automatskih naplatnih uređaja nemoguće je identificirati onoga koji je propustio platiti cestarinu na temelju registarske oznake ako je vozilo registrirano u inozemstvu. Na razini EU-a nema pravne osnove za razmjenu podataka iz registra vozila među državama članicama u svrhu izvršenja naplate cestarine. Gubitak prihoda od cestarine za nacionalne, regionalne i lokalne sustave naplate cestarine iznosi približno 300 milijuna EUR godišnje⁽⁴⁾.

3.7. Iznimno je potrebno promicati razmjenu informacija o izbjegavanju plaćanja cestarine na razini EU-a te nadležnim tijelima dati veće ovlasti za otkrivanje prekršitelja i pokretanje postupaka izvršenja naplate. Kad je riječ o izvršenju naplate, države članice odgovorne su dokazati da se s korisnicima cesta postupa na jednak način te zajamčiti da se kazne ispravno primjenjuju.

3.8. Obvezni zahtjev za pružatelje usluge EENC-a da se obuhvate svi tipovi vozila i svako područje naplate cestarine u Europi smatra se pretjeranim. Učinkovitije bi bilo da pružatelji usluge EENC-a mogu slobodno odgovarati na potrebe potrošača, umjesto da budu obvezni nametati im punu, ali skupu uslugu.

⁽³⁾ Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o vožnji bez plaćanja pristojbi za ceste u Uniji (preinaka) (COM(2017) 280 final).

⁽⁴⁾ Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o vožnji bez plaćanja pristojbi za ceste u Uniji (preinaka) (COM(2017) 280 final).

3.9. Izmjene Direktive o interoperabilnosti i Odluke o EENC-u koje je predložila Komisija donijet će uštedu za korisnike cesta u iznosu od 370 milijuna eura (neto sadašnja vrijednost (NPV), 2016.–2025.). Veći dio te uštede ići će u korist kamionskom sektoru, koji se pretežno sastoji od malih i srednjih poduzeća. Upravitelji cestovnih mreža ostvarit će uštedu jer neće nabavljati suvišne jedinice u vozilima (48 milijuna eura NPV-a) i jer će imati dodatne prihode od cestarine zbog boljih propisa o prekograničnom izvršenju naplate (150 milijuna eura godišnje). Za pružatelje usluge EENC-a smanjit će se regulatorno opterećenje povezano s ulaskom na nacionalna tržišta (10 milijuna eura NPV-a, za očekivanu skupinu od 12 pružatelja usluge EENC-a). Nadalje, proširit će svoje tržište i ostvariti dodatne prihode u iznosu od 700 milijuna eura godišnje⁽⁵⁾.

4. Ključni elementi prijedloga Komisije o preinaci Direktive 2004/52/EZ

4.1. Pravilno prekogranično izvršenje naplate provodilo bi se na sljedeći način:

4.1.1. Treba uvesti jednostavan automatski mehanizam za razmjenu podataka među državama članicama. Novi mehanizmi i zakonske odredbe provodit će se radi rješavanja problema prekograničnog sankcioniranja izbjegavanja plaćanja cestarine. Ti bi podaci državama članicama omogućili da prate slučajeve neplaćanja cestarine nerezidentnih vozača.

4.1.2. Sustav bi obuhvaćao sve vrste vozila i sve vrste elektroničkih sustava za naplatu cestarine, uključujući videonaplata.

4.2. Glavni prijedlozi u pogledu primjenjivih tehnologija i postupanja s lakim vozilima:

4.2.1. Popis tehnologija premješta se u Prilog Direktivi. To će omogućiti da se brže i učinkovitije odgovori na tehnološki napredak.

4.2.2. Popis tehnologija ostaje nepromijenjen i u budućnosti se može mijenjati isključivo nakon temeljitog ispitivanja, normizacije itd.

4.2.3. Komisija predlaže odvajanje usluge EENC-a za teška teretna vozila od usluge EENC-a za laka vozila kako bi se one mogle pružati neovisno jedna o drugoj.

4.2.4. Postojat će iznimka kako bi se pružateljima usluge EENC za laka vozila dopustilo da potrošačima ponude DSRC jedinice u vozilu.

4.3. Definicije EENC-a bit će ujednačene, a predlažu se određena pojašnjenja:

4.3.1. Pojašnjeno je da uslugu EENC-a pružaju pružatelji usluge EENC-a, a ne subjekti za naplatu cestarine. Pružateljima usluge EENC-a zajamčit će se pristup tržištu kakav imaju nacionalni pružatelji usluge naplate cestarine. Time će potrošači imati više mogućnosti odabira pružatelja usluga naplate cestarine. Države članice neće imati obvezu osigurati uvođenje EENC-a u određenom vremenskom roku.

4.3.2. OBU ne mora biti jedinstveni fizički uređaj i može sadržavati nekoliko fizički ili daljinski povezanih predmeta, uključujući opremu koja je već ugrađena u motorno vozilo i ima sve funkcije OBU-a, poput navigacijskih sustava. OBU bi se trebao moći primjenjivati na sve sustave za naplatu cestarine, a uz fiksni OBU mogu se koristiti i prijenosni uređaji kao što su pametni telefoni.

5. Moguće prepreke za provedbu prijedloga Komisije

5.1. Postizanje prekogranične interoperabilnosti moglo bi iziskivati znatan administrativni napor i prilično velike troškove zbog zakonskih, tehničkih i operativnih razlika u nacionalnim sustavima naplate cestarine koje proizlaze iz upotrebe različitih tehnologija.

5.2. Komisija bi trebala razmotriti mogućnost uvođenja mehanizma financiranja za prevladavanje tih poteškoća. Dodjela potrebnih sredstava mogla bi potaknuti države članice da osiguraju interoperabilnost svojih nacionalnih sustava na razini EU-a.

5.3. Važno je osigurati da se usluge EENC-a mogu razvijati usporedno s nacionalnim uslugama, ali moguće je da će se pružatelji usluge EENC-a suočavati s nekim oblikom diskriminacije od strane lokalnih vlasti u državama članicama.

⁽⁵⁾ Radni dokument službi Komisije – Izvršni sažetak procjene učinka, (SWD(2017) 191 final).

5.4. Socijalni aspekti ovog prijedloga također su od presudne važnosti. Mala i srednja poduzeća te mikropoduzeća prevladavaju u sektoru cestovnog prijevoza tereta u cijelom EU-u, a očekuje se da će učinak na njih biti pozitivan. Proširenje primjene na način da veći dio cestovne mreže podliježe elektroničkoj naplati cestarina za privatna vozila možda neće biti dobro primljen u široj javnosti, pa bi u tom slučaju trebalo pronaći dobru ravnotežu.

5.5. Troškovi za korisnike mogli bi se smanjiti ubrzanjem istraživanja i razvoja IT rješenja za elektroničke sustave za naplatu cestarine. Poticanje inovacija u tom području ključno je pitanje na koje bi se Europska komisija trebala usredotočiti.

Bruxelles, 18. listopada 2017.

Predsjednik
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Georges DASSIS
