

**Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima kojima se osigurava osnovna zračna povezanost s obzirom na povlačenje Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Unije**

(COM(2018) 893 final - 2018/0433 (COD))

(2019/C 190/07)

Glavni izvjestitelj: **Jacek KRAWCZYK**

Zahtjev za savjetovanje:	Europski parlament, 14.1.2019. Vijeće, 14.1.2019.
Pravni temelj:	članak 100. stavak 2. i članak 304. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
Odluka Predsjedništva:	22.1.2019.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	20.2.2019.
Plenarno zasjedanje br.:	541
Rezultat glasovanja (za/protiv/suzdržani):	77/1/0

## 1. Zaključci i preporuke

1.1. Europski gospodarski i socijalni odbor (EGSO) dosljedno naglašava važnost i veličinu jedinstvenog europskog zrakoplovnog prostora kao katalizatora za gospodarski rast, blagostanje i očuvanje europske konkurentnosti na međunarodnoj razini. Nakon što odluka Ujedinjene Kraljevine o prestanku članstva u Europskoj uniji (Brexit) stupi na snagu, nijedan sektor britanskog gospodarstva više neće biti sastavni dio jedinstvenog europskog tržišta; britanski sektor zrakoplovstva više neće moći profitirati od jedinstvenog europskog zrakoplovnog prostora niti mu doprinosti.

1.2. Procjena učinka Brexita na gusti zračni promet između EU-a i Ujedinjene Kraljevine ovisit će o sposobnosti institucija Ujedinjene Kraljevine i EU-a da brzo uvedu odgovarajuće regulatorne mjere kako bi se osigurala visoka razina konkurentnosti između sektora zrakoplovstva 27 država članica EU-a i Ujedinjene Kraljevine.

1.3. Ako sporazum o povlačenju ne bude sklopljen (a taj je scenarij sve vjerojatniji), zakonodavstvo EU-a, a posebno Uredba (EZ) br. 1008/2008<sup>(1)</sup>, prestat će se primjenjivati na zračni promet između Ujedinjene Kraljevine i EU-a. To stvara pravnu nesigurnost, ugrožava stabilnost planiranja i dovodi u pitanje kontinuiranu povezanost Ujedinjene Kraljevine i EU-a.

1.4. Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima kojima se osigurava osnovna zračna povezanost s obzirom na povlačenje Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Unije (u nastavku: Uredba) predstavlja privremeno rješenje i krizni plan za smanjenje posljedica iznenadnog Brexita. Predložene mjere jedini su realan način ublažavanja mogućih ozbiljnih negativnih posljedica za zrakoplovni sektor ako sporazum o povlačenju ne bude ratificiran prije 29. ožujka 2019.

1.5. Uredbom će se Komisiji i vladi Ujedinjene Kraljevine osigurati dodatno vrijeme za pregovore o sveobuhvatnom sporazumu o zračnom prometu (ASA), koji bi zatim postao regulatorni okvir za zračni promet između EU-a i Ujedinjene Kraljevine. Njome će se također osigurati da se u međuvremenu održi osnovna zračna povezanost između EU-a i Ujedinjene Kraljevine.

<sup>(1)</sup> Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.).

1.6. Pregovori o ASA-i između EU-a i Ujedinjene Kraljevine morat će se provoditi bez odgode kako bi se ponovno uspostavio pravni temelj za razvijeno tržišno natjecanje zračnih prijevoznika objiju strana. EGSO je spreman osigurati potrebne doprinose dionika organiziranog civilnog društva iz 27 država članica EU-a. U interesu europskog gospodarstva, građana i radnika, EGSO potiče EU i Ujedinjenu Kraljevinu da što prije usvoje sveobuhvatnu ASA-u kao jedinu pravnu osnovu za otvoreno i konkurentno zrakoplovno tržište.

1.7. Nakon što je Ujedinjena Kraljevina podnijela zahtjev za prekid članstva u EU-u na temelju članka 50., Komisija je izradila koherentnu strategiju pregovaranja koju je provodila dosljedno i transparentno, uz potpunu i jednoglasnu potporu svih institucija EU-a. (2) EGSO odaje priznanje Europskoj komisiji, Europskom parlamentu i državama članicama za njihovo jedinstvo. Zauzimanje zajedničkog pristupa u interesu je građana EU-a. To isto vrijedi i za sektor civilnog zrakoplovstva.

1.8. EGSO podržava svrhu predložene uredbe kao izvanredne mjere kojom bi se trebala osigurati osnovna zračna povezanost s obzirom na to da se Uredba ne može smatrati ni proširenjem Uredbe 1008/2008 ni jednostranim sporazumom o povlačenju. Prava sadržana u predloženoj uredbi opravdano su ograničena u pogledu vremena i namjene. Logično je i dosljedno da se mogućnosti poslovanja između EU-a i UK-a ograniče na usluge u okviru treće i četvrte slobode. Daljnje mogućnosti poslovanja zračnih prijevoznika iz EU-a i Ujedinjene Kraljevine moraju biti predmet pregovora o budućoj ASA-i između EU-a i Ujedinjene Kraljevine.

1.9. Kako bi se osigurala osnovna povezanost i pošteno tržišno natjecanje, Prijedlog uredbe sadržava nekoliko kriterija i postupaka, kao što su gornja granica za učestalost letova tijekom zimske i ljetne sezone IATA-e (3), pojam „istovjetnosti”prava (4) te pravo Komisije da smanji, izmijeni ili ukine prava (5). EGSO preporučuje da se, radi boljeg odražavanja postojećih tržišnih uvjeta, referentno razdoblje okonča 29. ožujka 2019. (cijela ljetna i zimska sezona IATA-e 2018./2019.).

1.10. S obzirom na gospodarske i socijalne posljedice tog najlošijeg scenarija, ključno je da Komisija razvije transparentan i strog mehanizam praćenja. Takav bi mehanizam također trebao podrazumijevati blisku suradnju između Komisije i socijalnih partnera i organizacija civilnog društva prije i tijekom prijelaznog razdoblja te sve dok se vode pregovori o novom sporazumu o zračnom prometu. To praćenje također treba uključivati zaštitu putnika, radnika i standarda u području zaštite okoliša.

1.11. Prema mišljenju EGSO-a, britanski radnici u zrakoplovstvu trebali bi zadržati prava koja proizlaze iz zakonodavstva EU-a, među ostalim u pogledu radnog vremena posade, privremenog zapošljavanja, ograničenja vremena provedenog na letu, Direktive o preseljenju poduzeća itd., kako bi se zadržali ravnopravni uvjeti u odnosu na zračne prijevoznike iz Unije.

## 2. Opće napomene

### 2.1. Pravni temelj za pružanje usluga zračnog prometa unutar EU-a

Kao što je navedeno u Obrazloženju (6), suverene države organiziraju zračni promet putem bilateralnih sporazuma o zračnom prometu. Međutim, nakon liberalizacije zračnog prometa unutar EU-a, sloboda zračnih prijevoznika iz država članica da pružaju usluge zračnog prometa unutar EU-a temelji se isključivo na Uredbi (EZ) br. 1008/2008. Tom se uredbom također utvrđuju pravila za licenciranje tih prijevoznika. U nedostatku sporazuma o povlačenju, protok usluga između Ujedinjene Kraljevine i država članica prestao bi se uređivati tom uredbom, pa od 30. ožujka 2019. ne bi postojao pravni temelj za protok usluga odgovarajućih prijevoznika između Ujedinjene Kraljevine i država članica. Nadalje, prijevoznici iz Ujedinjene Kraljevine izgubili bi pravo na operativnu licenciju Unije.

(2) COM(2018) 556 final/2;COM(2018) 880 final

(3) COM(2018) 893 final, članak 3. stavak 2.

(4) COM(2018) 893 final, članak 4.

(5) COM(2018) 893 final, članci 4. i 5.

(6) COM(2018) 895 final.

Iako države na temelju načela dobre volje i reciprociteta mogu odobriti rasporede letova koje predlože određeni zračni prijevoznici, tim se *ad hoc* odobrenjima ne osigurava stabilnost planiranja. Osim toga, takva bi odobrenja dovela do gotovo nesavladivog administrativnog opterećenja u slučaju letova između Ujedinjene Kraljevine i država članica EU-a, kao i do spornog pravnog pitanja o tome hoće li EU zadržati isključivo pravo pregovaranja o sporazumu o zračnom prometu između Europske unije i Ujedinjene Kraljevine, u nedostatku kojega države članice ne bi smjele zakonski odobravati letove. Stoga je za protok usluga zračnog prometa između EU-a i Ujedinjene Kraljevine od presudne važnosti uvesti pravni temelj za razdoblje nakon 29. ožujka 2019.

## 2.2. Sporazum o povlačenju – posljedice za zračni promet

EU i Ujedinjena Kraljevina pregovaraju o sporazumu o povlačenju koji sadržava mjere koje treba poduzeti kako bi se olakšao prelazak Ujedinjene Kraljevine iz kategorije države članice u kategoriju treće zemlje koja nije članica EU-a. Taj bi sporazum utjecao na sve gospodarske sektore. U prijelaznom razdoblju Ujedinjena Kraljevina podlijevala bi i postojećem pravu EU-a i pravu EU-a koje bi stupilo na snagu tijekom tog prijelaznog razdoblja; međutim, Ujedinjena Kraljevina ne bi imala aktivnu ulogu u postupcima donošenja odluka EU-a, uključujući postupke koje provode agencije EU-a kao što je EASA. To bi se stanje nastavilo sve dok Ujedinjena Kraljevina i EU27 ne sklope novu ASA-u.

### 2.2.1. Međunarodni sporazumi koje je sklopila Unija

Ujedinjena Kraljevina možda će nakon Brexita morati ponovno sklopiti više od 750 međunarodnih sporazuma koje je EU sklopio u ime država članica. Među njima je i nekoliko sporazuma povezanih sa zrakoplovstvom, posebno Sveobuhvatni sporazum o zračnom prometu između EU-a i SAD-a, koji se više neće primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu. Svi sporazumi o zračnom prometu koje je EU sklopio na temelju *isključive* nadležnosti neće se primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu nakon njezina istupanja iz članstva u EU-u. Svi sporazumi koji su sklopljeni na temelju *podijeljene* nadležnosti i koji osiguravaju pogodnosti „državama članicama EU-a” također se više neće primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu. EU se u sporazumu o povlačenju obvezuje da će sve međunarodne stranke sporazumâ EU-a o zračnom prometu obavijestiti da bi u prijelaznom razdoblju Ujedinjenu Kraljevinu trebale tretirati kao državu članicu EU-a. Međutim, treća je strana ta koja odlučuje hoće li na to pristati; sporazum o povlačenju ne obvezuje treće strane da i nakon 29. ožujka 2019. nastave osiguravati pogodnosti Ujedinjenoj Kraljevini.

2.2.2. U jednom drugom mišljenju EGSO-a („Sigurnost zračnog prometa nakon Brexita”, TEN/688) razmatraju se aspekti poput održavanja, popravka i remonta, proizvodnje u zrakoplovstvu, pogona za popravke te standarda sigurnosti.

## 3. Prijedlog uredbe

### 3.1. Kontekst

Radi ublažavanja mogućih ozbiljnih prekida u zračnom prometu između EU-a i Ujedinjene Kraljevine, ako sporazum o povlačenju ne bude ratificiran, Komisija je usvojila dva prijedloga uredbe:

— prijedlog o zajedničkim pravilima kojima se osigurava osnovna zračna povezanost s obzirom na Brexit (COM(2018) 893 final – 2018/0433 (COD)), koji je predmet Mišljenja, i

— prijedlog o određenim aspektima sigurnosti zračnog prometa s obzirom na Brexit (COM(2018) 894 final – 2018/0434 (COD)) (7).

Usvojene mjere tiču se hitnih pitanja u određenim područjima prava Unije, u slučaju nesklapanja sporazuma o povlačenju. Ograničen broj predloženih mjera treba se smatrati izvanrednim koracima za zaštitu ključnih interesa Europske unije i njezinih građana u slučaju takvog scenarija.

Komisija posebno ističe da se tim mjerama ne repliciraju pogodnosti članstva u EU-u niti određuju uvjeti planiranog prijelaznog razdoblja. EU će jednostrano usvojiti te mjere (uz mogućnost njihova opoziva u svakom trenutku), pri čemu će se na njih primjenjivati posebna vremenska ograničenja u ovisnosti o sektoru. Nadalje, trebalo bi se pridržavati uvriježene podjele nadležnosti, a nacionalne mjere moraju biti u skladu s pravom EU-a. Naposljetku, te mjere ne bi smjele služiti kao rješenje u pomanjkanju mjera pripravnosti ili pravovremenog djelovanja.

(7) Mišljenje EGSO-a „Sigurnost zračnog prometa nakon Brexita”, TEN/688 (vidjeti stranicu 37. ovoga Službenog lista).

### 3.2 Predložene mjere

3.2.1. Prijedlogom uredbe nastoji se osigurati – za razdoblje od 12 mjeseci – osnovna zračna povezanost Ujedinjene Kraljevine i EU-a. Prijedlogom se subjektima iz Ujedinjene Kraljevine daje pravo da lete preko područja EU-a bez slijetanja, da se zaustavljaju na teritoriju EU-a u neprometne svrhe i da održavaju izravne veze između teritorija Ujedinjene Kraljevine i EU-a, bez obzira na to jesu li posrijedi usluge za putnike ili teret, redovite ili izvanredne usluge. <sup>(8)</sup> Valja napomenuti da se predlaže ograničavanje kapaciteta za letove na razinu prije Brexita, odnosno na razinu zimske i ljetne sezone IATA-e 2018. <sup>(9)</sup>

3.2.2. Prava koja se dodjeljuju prijevoznicima iz Ujedinjene Kraljevine dodatno ovise o poštovanju načela „istovjetnosti prava”, što u osnovi podrazumijeva da će Komisija pratiti odobravaju li se prijevoznicima iz Unije *de iure* i *de facto* prava istovjetna onima koja se prijevoznicima iz UK-a dodjeljuju u skladu s predloženom uredbom. Ako to ne bude slučaj, ili se razina prava razlikuje među prijevoznicima, Komisija može uvesti dodatna ograničenja kapaciteta, zahtijevati od država članica da odbiju, oduzmu ili ukinu operativna odobrenja ili donijeti druge odgovarajuće mjere <sup>(10)</sup>. Komisija može primijeniti ista ograničenja u slučajevima u kojima smatra da nije osigurano pošteno tržišno natjecanje, na primjer ako Ujedinjena Kraljevina osigura subvencije svojim prijevoznicima ili ako su prijevoznici iz EU-a diskriminirani. <sup>(11)</sup>

3.2.3. Osim toga, predložena uredba sadržava zahtjeve za ishođenje operativnog odobrenja od država članica <sup>(12)</sup> i podnošenje operativnih planova i rasporeda tijelima u dotičnim državama članicama <sup>(13)</sup>, kao i uvjete za odbijanje, ukidanje, oduzimanje ili ograničenje odobrenja <sup>(14)</sup> te za osiguravanje kontinuiranog priznavanja svjedodžbi o plovidbenosti, svjedodžbi o sposobnosti i licencija koje je izdala Ujedinjena Kraljevina <sup>(15)</sup>.

## 4. Posebne napomene

### 4.1. Ograničavanje kapaciteta

4.1.1. Europski dionici bili su podijeljeni oko potrebe za određivanjem gornje granice kapaciteta. <sup>(16)</sup> Ključni argument za ukidanje gornje granice jest očekivani tržišni rast od 6 % u predstojećim godinama.

4.1.2. Međutim, EGSO se slaže s Komisijom da svrha ove uredbe nije proširenje područja primjene Uredbe 1008/2008 i osiguravanje potpuno funkcionalnog i *de facto* jedinstvenog europskog zrakoplovnog tržišta. Budući da su Uredbom obuhvaćeni učestalost a stoga i ponudeni kapaciteti, ona doista utječe na dinamiku tržišta. Međutim, zbog Brexita i u nedostatku drugih odobrenih mjera, kao što je sporazum o povlačenju, potrebno je hitno djelovati. Uredba se stoga treba promatrati u kontekstu političke nesposobnosti da se usvoji odgovarajući sporazum o povlačenju, koji bi produljio pravnu osnovu na ograničeno vremensko razdoblje tijekom kojeg bi Ujedinjena Kraljevina bila obvezna usvojiti mjere kao treća zemlja; bez sporazuma o povlačenju svi će se gospodarski sektori, a posebno zrakoplovstvo, suočiti s ozbiljnim poremećajima.

4.1.3. Stoga kapaciteti koji će se moći ponuditi na temelju Uredbe nisu odraz tržišta koje dobro funkcionira, nego predstavljaju hitnu izvanrednu mjeru. Bez ove uredbe prijevoznici iz Ujedinjene Kraljevine izloženi su ozbiljnom riziku od ukidanja licencija za rad u EU-u. Zahvaljujući Uredbi može se osigurati osnovna zračna povezanost. Nadalje, gornja granica pruža sigurnost državama članicama s obzirom na to da nijedna država članica ne može odobravati dodatne letove, a osnova za poduzimanje eventualno potrebnih korektivnih mjera jednako je jasna. Gornja granica učestalosti letova posljedica je privremene i hitne naravi Uredbe. Radi boljeg odražavanja postojećih tržišnih uvjeta, referentno razdoblje trebalo bi okončati 29. ožujka 2019. (cijela ljetna i zimska sezona IATA-e 2018./2019.). Uredba će biti na snazi tijekom razdoblja potrebnog za dogovor o novoj ASA-i, a najviše 12 mjeseci.

<sup>(8)</sup> COM(2018) 893 final, članak 3. stavak 1.

<sup>(9)</sup> COM(2018) 893 final, članak 3. stavak 2.

<sup>(10)</sup> COM(2018) 893 final, članak 4.

<sup>(11)</sup> COM(2018) 893 final, članak 5.

<sup>(12)</sup> COM(2018) 893 final, članak 6.

<sup>(13)</sup> COM(2018) 893 final, članak 7.

<sup>(14)</sup> COM(2018) 893 final, članak 8.

<sup>(15)</sup> COM(2018) 893 final, članak 9.

<sup>(16)</sup> COM(2018) 893 final – 2018/0433 (COD)

4.1.4. EGSO podržava vremenski ograničenu gornju granicu učestalosti letova, koja je posljedica privremene i hitne naravi Uredbe. Međutim, u interesu europskog gospodarstva i europskih radnika, EGSO potiče EU i Ujedinjenu Kraljevinu da što prije usvoje sveobuhvatnu ASA-u kao jedinu pravnu osnovu za otvoreno i konkurentno zrakoplovno tržište.

#### 4.2. *Proširenje na ugovore o letovima pod zajedničkom oznakom i ugovore o zakupu*

4.2.1. EGSO smatra da bi uključivanje odredbi o nastavku primjene ugovora o letovima pod zajedničkom oznakom i ugovora o zakupu premašilo svrhu Uredbe. Ne može se smatrati da ti trgovinski sporazumi pripadaju kategoriji osiguravanja osnovne povezanosti dviju strana. Pravni temelj takvih ugovora o trgovinskoj suradnji predstavlja Uredba 1008/2008; ako se želi nastaviti s primjenom takvih ugovora, morat će ih se uključiti u buduću sveobuhvatnu ASA-u između EU-a i Ujedinjene Kraljevine.

#### 4.3. *Proširenje na petu slobodu (teret)*

4.3.1. Uredbom se osigurava osnovna sastavnica povezanosti – zračni promet između dviju zemalja u skladu s pravima prometovanja u okviru treće i četvrte slobode. Uredbom su obuhvaćena i tehnička prava (prava prometovanja u okviru prve i druge slobode). Sva prava koja izlaze iz okvira osnovne povezanosti dviju zemalja ne mogu biti obuhvaćena Uredbom jer se njome ne nastoje osigurati nove mogućnosti poslovanja ili proširiti pravna osnova za sve tekuće poslove. EGSO smatra da proširenje privremeno odobrenih prava na komercijalni promet izvan okvira prava obuhvaćenih trećom i četvrtom slobodom ne bi bilo u skladu sa svrhom i logikom predložene Uredbe.

#### 4.4. *Posljedice na zahtjeve u pogledu vlasništva i kontrole*

4.4.1. EGSO smatra da zahtjevi u pogledu vlasništva i kontrole iz Uredbe 1008/2008 ne bi trebali biti izmijenjeni zbog Brexita. Ako postoji opasnost da zračni prijevoznik iz EU-a nakon Brexita izgubi svoju operativnu licenciju EU-a, predloženom uredbom treba predvidjeti dovoljno dugo dopunsko razdoblje kako bi zračni prijevoznik mogao prilagoditi svoju vlasničku strukturu koju će odobriti Komisija.

#### 4.5. ***Izuzeće od primjene Uredbe (EU) br. 868/2004 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(17)</sup> na usluge prijevoza u EU koje pružaju prijevoznici iz Ujedinjene Kraljevine***

4.5.1. EGSO smatra da bi Uredba 868/2004 trebala ostati na snazi bez izuzeća jer bi to u protivnom dovelo do presedana kod primjene tog instrumenta za zaštitu trgovine u budućnosti. Nadalje, takvo izuzeće nije potrebno jer se samom tom uredbom predviđaju mjere koje se mogu aktivirati ako ih Komisija smatra potrebnima za neutralizaciju diskriminirajućih radnji protiv prijevoznika iz EU-a.

#### 4.6. *Odredba o istovjetnosti*

4.6.1. Izražena je zabrinutost u vezi s odredbom o istovjetnosti, kojom se Komisiji omogućuje da od država članica zatraži ukidanje ili ograničenje prava prijevoznika iz Ujedinjene Kraljevine na pružanje usluga. Odredba zaista ostavlja prostor za razne interpretacije i svakako nije sigurno da će je sve države članice tumačiti na sličan način. Njezina je glavna prednost što omogućuje izbjegavanje automatskog kažnjavanja zračnih prijevoznika, čime se obveza interveniranja na tržištu smanjuje. S obzirom na privremenu narav Uredbe, pragmatičan pristup primjereniji je od formalističkog mehanizma koji bi mogao pokrenuti lavinu protumjera, na što potiče ova odredba.

<sup>(17)</sup> Uredba (EZ) br. 868/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zaštiti od subvencija i nepravednih praksi određivanja cijena koje uzrokuju štetu zračnim prijevoznicima Zajednice koji pružaju usluge zračnog prijevoza iz zemalja koje nisu članice Europske zajednice (SL L 162, 30.4.2004., str. 1.).

4.6.2. EGSO uviđa prednosti *de jure* ili *de facto* istovjetnosti prava iz članka 4. predložene uredbe kao način da se osigura pošteno tržišno natjecanje i jednaki uvjeti za zračne prijevoznike koji nude usluge prijevoza između EU-a i Ujedinjene Kraljevine. Ako ne bude sklopljen sporazum o povlačenju, zračni prijevoznici iz UK-a više ne bi podliježali odredbama EU-a o, na primjer, zaštiti potrošača, sustavu trgovanja emisijama ili državnim potporama. Međutim, u interesu je kako zračnih prijevoznika tako i građana EU-a da bolje razumiju kada bi se određene usluge mogle ukinuti radi uspostavljanja *de jure* ili *de facto* istovjetnosti prava.

4.6.3. EGSO stoga preporučuje da Komisija osigura usklađenu provedbu te odredbe, možda s konkretnijim primjerima situacija koje bi EU mogle ponukati na poduzimanje korektivnih mjera.

4.7. EGSO smatra da bi u cilju zadržavanja jednakih uvjeta poslovanja u odnosu na prijevoznike iz Unije britanski radnici u zrakoplovstvu trebali zadržati prava koja proizlaze iz zakonodavstva EU-a, odnosno iz Direktive o radnom vremenu, Direktive o radu preko poduzeća za privremeno zapošljavanje, uredbe o ograničenju vremena provedenog na letu, Direktive o Europskom radničkom vijeću, Direktive o preseljenju poduzeća itd.

Bruxelles, 20. veljače 2019.

Predsjednik  
ssEuropskog gospodarskog i socijalnog odbora  
Luca JAHIER

---