

**Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o Komunikaciji Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Europska strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave, važan korak prema kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti**

(COM(2016) 766 final)

(2017/C 288/12)

Izvjestitelj: **Stefan BACK**

Zahtjev za savjetovanje:	Europska komisija, 27.1.2017.
Pravni temelj:	Članak 304. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	16.5.2017.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	31.5.2017.
Plenarno zasjedanje br.:	526
Rezultat glasovanja	150/0/0
(za/protiv/suzdržani):	

## 1. Zaključci i preporuke

1.1. EGSO pozdravlja Komunikaciju Komisije o Europskoj strategiji za kooperativne inteligentne prometne sustave (COM(2016) 766) (Strategija) i njezin ambiciozan cilj provedbe prve skupine usluga (hitne usluge) 2019. godine nakon čega slijedi razvoj druge skupine usluga (manje hitne usluge).

1.2. EGSO prima na znanje brojne potencijalne prednosti koje proizlaze iz provedbe Strategije, uključujući učinkovitiji prijevoz putnika i robe, među ostalim, u transeuropskoj prometnoj mreži, veću energetska učinkovitost, smanjene emisije i manji rizik od prometnih nesreća u cestovnom prometu. Strategija je važan korak prema razvoju C-ITS-a i, u konačnici, prema automatiziranoj mobilnosti. EGSO podupire taj projekt i prima na znanje visoku razinu suradnje među različitim sektorima, kao što su promet, energija i telekomunikacije, koji su potrebni za provedbu sustava digitalnog prometa, uključujući infrastrukturu, vozila i inovativne usluge.

1.3. EGSO cijeni dodanu vrijednost koju hitne i manje hitne usluge imaju za mobilnost, osobito u pogledu prijevoza putnika i prijevoza robe, uključujući distribucijske sustave, te prima na znanje niz probnih projekata koji se trenutačno provode u europskim aglomeracijama i koji nadilaze područje primjene Strategije i već obuhvaćaju ispitivanje automatiziranih vozila za prijevoz putnika. U tom pogledu EGSO prima na znanje i važnost koja se u Strategiji pridaje izbjegavanju povratnih učinaka kao što su povećanje prometa i emisija mjerama za uključivanje povezanih, kooperativnih i automatiziranih vozila u planiranje održive mobilnosti i logistike i promicanje javnog prijevoza.

1.4. EGSO također prima na znanje povoljne učinke na razinu stručnosti u području informacijske tehnologije, razvoj novih vještina i poboljšanje konkurentnosti podataka EU-a te automobilsku i prometnu industriju, posebice iz dugoročne perspektive.

1.5. EGSO skreće pozornost i na važnost zaštite privatnosti i podataka na koju je već ukazao u svojem mišljenju o Direktivi o ITS-u <sup>(1)</sup>. Ističe da se podaci C-ITS-a trebaju upotrebljavati samo u svrhe C-ITS-a te da ih se ne treba pohranjivati ili upotrebljavati u druge svrhe, osim uz pristanak korisnika. EGSO smatra da je ključno razjasniti tu činjenicu putem pravno obvezujućih odredbi kako bi se izgradilo povjerenje u sustav i poštovalo zakonodavstvo EU-a, uključujući članak 8. Povelje EU-a o temeljnim pravima <sup>(2)</sup>.

1.6. EGSO ističe važnost zajedničkih normi i prekogranične interoperabilnosti u provedbi unutarnjeg digitalnog tržišta i jamčenju učinkovitog prekograničnog prometa.

1.7. EGSO naglašava da je važno da se provedbom Strategije ostavi prostor za rješenja na lokalnoj razini i(li) na razini poduzeća kad god ta rješenja imaju dodanu vrijednost, također, pod uvjetom da je to opravdano i proporcionalno, i na račun opće garancije interoperabilnosti i zahtjeva transparentnosti. Jednako tako, provedba zahtjeva normizacije i transparentnosti ne smije ometati inovacije.

1.8. EGSO skreće pozornost na važnost visokih sigurnosnih normi kako bi se spriječili hakiranje i kibernetički napadi te na visoke norme u području zaštite podataka i učinkovitu procjenu usklađenosti. Iz istog će razloga namjenska digitalna rješenja često trebati biti povjerljiva.

1.9. Provedba Strategije može biti vrlo zahtjevan postupak koji zbog odabrane metode koordinacije od Komisije zahtijeva stalan nadzor i praćenje. Izgradnja povjerenja među partnerima u postupku provedbe te u pogledu opće javnosti, uključujući potrošače, može biti ključna za uspješnu provedbu. EGSO u tom kontekstu skreće pozornost na prava osoba s invaliditetom na integraciju, kako je i predviđeno Konvencijom Ujedinjenih naroda iz 2006. o pravima osoba s invaliditetom. EGSO podsjeća da zbog svojih veza s civilnim društvom može biti koristan partner u uspostavi dijaloga o provedbi.

1.10. U pogledu zakonodavnih mjera iz Strategije, EGSO ističe da je važno izbjeći previše preskriptivan pristup. Interoperabilnost i zajedničke norme stoga ne trebaju biti cilj same po sebi, već ih se treba primjenjivati samo kada imaju dodanu vrijednost i ne ometaju inovacije i potrebu za rješavanjem određenih problema na lokalnoj razini ili na razini poduzeća.

1.11. Strategija obuhvaća prvi korak u provedbi C-ITS-a s razmjerno ograničenim učinkom na zapošljavanje i uvjete rada (hitne i manje hitne usluge). Nakon toga vjerojatno će uslijediti uvođenje automatiziranih vozila s većim učincima na radnu snagu. Iz tog razloga, i kako bi se izgradilo uzajamno povjerenje, EGSO smatra da je važno započeti socijalni dijalog u ranoj fazi kako bi se riješila pitanja u vezi sa zapošljavanjem i radnim uvjetima.

1.12. EGSO ističe važnost hitnog prelaska na sljedeći korak u provedbi C-ITS-a, odnosno razvoj sustava koji obuhvaćaju i komunikaciju vozilo-vozilo i upravljanje prometom. Projekti ispitivanja i zakonodavno planiranje u velikoj se mjeri odvijaju u državama članicama koje imaju automobilsku industriju, a ako EU želi imati značajnu ulogu u promicanju europskih napora, EGSO smatra da tada treba uzeti u obzir da vrijeme ima ključnu važnost.

1.13. Platforma C-Roads, uspostavljena u listopadu 2016. godine, imat će važnu ulogu u provedbi Strategije. Zasada joj se nisu pridružile sve države članice. EGSO smatra da sve države članice trebaju što prije pristupiti tom tijelu.

1.14. EGSO cijeni spremnost Komisije da pruži financijsku potporu provedbi. U tom pogledu EGSO skreće pozornost i na potrebu za odgovarajućim planiranjem provedbenih mjera na razini poduzeća imajući na umu, među ostalim, financijska ograničenja u sektoru cestovnog prijevoza tereta.

1.15. EGSO žali zbog nepostojanja jasnog vremenskog okvira u području manje hitnih usluga i onih koje ih slijede. EGSO također žali zbog nepostojanja procjene učinka. Opcije izvještavanja Platforme za C-ITS sadrže elemente koji omogućuju procjenu određenih dijelova Strategije, no EGSO smatra da to nije dovoljno.

<sup>(1)</sup> Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 207, 6.8.2010., str. 1.) i SL C 277, 17.11.2009., str. 85.

<sup>(2)</sup> SL L 281, 23.11.1995., str. 31., SL L 119, 4.5.2016., str. 1. i SL C 229, 31.7.2012., str. 90.

## 2. Kontekst

2.1. Komunikacija Komisije o Europskoj strategiji za kooperativne inteligentne prometne sustave (C-ITS) [COM(2016) 766] (Strategija) usko je povezana s političkim prioritetima Komisije, osobito s njezinim Programom za radna mjesta, rast i ulaganja, jedinstvenim digitalnim tržištem i Strategijom energetske unije. Predstavljena je u okviru takozvanog energetskog „zimskog paketa” koji većinom obuhvaća prijedloge o modelu unutarnjeg tržišta električne energije, energetske učinkovitosti i obnovljivim gorivima.

2.2. Strategija nije izravno usmjerena na pitanja energije. Usmjerena je ponajprije na razvoj i praktične i pravne aspekte razvoja kooperativnih prometnih sustava, uključujući povezane automobile/automatizirana vozila i infrastrukturu. Također je povezana s provedbom unutarnjeg digitalnog tržišta i Europske strategije za mobilnost s niskom razinom emisije.

2.3. U Strategiji se naglašava potencijal koji razvoj C-ITS-a ima za jačanje konkurentnosti europske industrije s potencijalom za stvaranje velikog tržišta i otvaranje brojnih radnih mjesta. Dodana vrijednost mjera na razini EU-a proizlazi iz većeg opsega na većem tržištu sa zajedničkim normama. Razvoj C-ITS-a prvi je korak prema automatiziranim vozilima. Usluge C-ITS-a trebaju se temeljiti na zajedničkim normama i provesti do 2019. godine i u razdoblju nakon toga. Temelje se na komunikaciji vozilo-vozilo i vozilo-infrastruktura i za njih nije potreban vozač.

2.4. Strategijom se određuje niz usluga C-ITS-a koje se mogu odmah uvesti (popis hitnih usluga C-ITS-a) i ostale usluge koje će se uvesti u drugoj fazi s obzirom na to da pune specifikacije ili norme možda neće biti spremne za uvođenje do 2019. godine (popis manje hitnih usluga C-ITS-a). Popis hitnih usluga obuhvaća obavijesti o opasnoj lokaciji te signalizaciju i obavijesti, a popis manje hitnih usluga obuhvaća funkcije kao što su informacije o postajama za opskrbu gorivom i punjenje, upravljanje parkiranjem i povezane informacije (na ulici i izvan nje), informacije o usluzi parkiranja i upotrebe javnog prijevoza (park and ride), povezana i kooperativna navigacija prema gradu i iz grada, informacije o prometu i inteligentno usmjeravanje.

2.5. U Strategiji se naglašava međusektorsko obilježje provedbe C-ITS-a koja obuhvaća sve vrste prijevoza, industriju i telekomunikacije. Olakšavanje prijevoza koje proizlazi iz provedbe Strategije ne smije prouzročiti povećanje prometa i emisija.

2.6. Utvrđene su brojne konkretne mjere za provedbu Strategije. Obuhvaćaju sljedećih osam područja:

- Široku provedbu barem hitnih usluga 2019. godine mjerama koje uz financijsku pomoć (CEF, EFSU, ESIF) poduzimaju države članice, tijela lokalne vlasti, proizvođači vozila, operateri u cestovnom prometu i industrija ITS-a. Manje hitne usluge i daljnji razvoj C-ITS-a još nisu spremni i Komisija će ih, gdje je to moguće, podupirati putem programa Obzor 2020. i ESIF-a, a popis usluga ažurirat će se u okviru daljnjeg rada Platforme za C-ITS.
- Zajednička politika o sigurnosti i certifikatima uspostaviti će se suradnjom Komisije i svih relevantnih dionika. To je ujedno temelj za rješavanje pitanja više razine usluga (vozilo-vozilo, vozilo-infrastruktura). Komisija će ispitati uloge i odgovornosti europskog modela povjerenja za C-ITS i mogućnost vlastite upravljačke uloge.
- Pružatelji usluga C-ITS-a krajnjim bi korisnicima trebali ponuditi jasne i razumljive uvjete. Komisija će 2018. objaviti prve smjernice o zaštiti podataka, a inicijativama za uvođenje C-ITS-a trebalo bi se informirati krajnje korisnike i kod njih stvoriti povjerenje, pokazati dodanu vrijednost upotrebe osobnih podataka i savjetovati se s tijelima EU-a za zaštitu podataka radi razvoja predložka za procjenu učinka na zaštitu podataka.
- Mjere Komisije i relevantnih dionika kojima se jamči učinkovita komunikacija u frekventnom pojasu koji osigurava Komisija.
- Iskorištavanje Platforme C-Roads kako bi se koordinirala provedba C-ITS-a na operativnoj razini, uključujući ispitivanje i validaciju. Ostale države članice potiču se na pridruživanje platformi.

- Postupak procjene usklađenosti hitnih usluga koji se razvija i objavljuje u okviru inicijativa za C-ITS. Za taj će postupak Komisija izraditi predložak.
- Komisija će do 2018. godine u skladu s Direktivom o ITS-u donijeti delegirane akte o kontinuitetu i sigurnosti usluga C-ITS-a, praktičnoj provedbi Opće uredbe o zaštiti podataka u području C-ITS-a, pristupu hibridne komunikacije i interoperabilnosti postupaka procjene usklađenosti.
- Komisija će razviti međunarodnu suradnju u području C-ITS-a.

### 3. Opće napomene

3.1. EGSO pozdravlja donošenje Strategije i prima na znanje brojne potencijalne pozitivne učinke njezine uspješne provedbe kao što su učinkovitiji prijevoz robe i putnika, veća energetska učinkovitost i smanjene emisije, poboljšanje sigurnosti u cestovnom prometu i razvoj digitalnog gospodarstva.

3.2. Strategija je povezana s brojnim važnim strategijama koje se trenutačno provode i koje EGSO pozdravlja, a to su jedinstveno digitalno tržište, Strategija energetske unije i Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije. EGSO također podupire međusektorski pristup Strategije i novu dimenziju koja se njime dodaje prometnoj politici.

3.3. U tom kontekstu EGSO prima na znanje povezanost sa Strategijom digitalizacije europske industrije u pogledu kooperativnih, povezanih i automatiziranih vozila koja su prioritet u jačanju konkurentnosti europske industrije i čiji se tržišni potencijal procjenjuje na „desetine milijardi eura godišnje i otvaranje stotine tisuća radnih mjesta”. U tom pogledu EGSO smatra primjerenim ponoviti izjavu iz svojeg mišljenja TEN/574 o Strategiji jedinstvenog digitalnog tržišta u kojem tvrdi da pozivanje na takve moguće rezultate može biti nepotreban rizik i, u najgorem slučaju, negativno utjecati na povjerenje, osobito u situaciji u kojoj uspješna provedba Strategije u velikoj mjeri ovisi o interesu država članica, tijela lokalne vlasti, automobilske industrije i drugih dionika.

3.4. Jednako tako, EGSO skreće pozornost na važnost koju Strategija ima za učinkovitu mobilnost, uključujući gradsku mobilnost te prijevoz robe i putnika (prvi i zadnji kilometar).

3.5. EGSO također smatra da je važno provesti prekograničnu interoperabilnost usluga kako bi se zajamčio nesmetan protok prometa na prekograničnim točkama povezivanja. Usluge koje su odmah dostupne (hitne usluge) te usluge koje su gotovo spremne za uvođenje i one koje će biti spremne za uvođenje od 2019., iako neće biti u potpunosti spremne na široko uvođenje (manje hitne usluge) uvelike će pomoći pri učinkovitoj provedbi TEN-T-a, osobito koridora središnje mreže TEN-T-a.

3.6. Imajući na umu da je Strategija predstavljena u okviru zimskog paketa energetske politike, EGSO bi cijenio ponavljanje dobro poznatih podataka o udjelu emisija iz cestovnog prometa, ali i prikaz očekivanih učinaka koje će Strategija imati u pogledu poboljšanja energetske učinkovitosti i smanjenja emisija.

3.7. Strategija se u velikoj mjeri treba provesti metodom suradnje koja uključuje Komisiju, države članice, tijela lokalne vlasti i industriju. Komisija namjerava upotrijebiti Platformu C-Roads, uspostavljenu u listopadu 2016., kojoj se dosad pridružilo 12 država članica kako bi koordinirala provedbu uvođenja usluga C-ITS-a, ispitivanje i validaciju radi jamčenja interoperabilnosti i razvoja ispitivanja sustava. Komisija će podržati razvoj uvođenjem postupka procjene usklađenosti. EGSO se slaže da je koordinacija sastavni dio uspješne provedbe, no žali što se nisu sve države članice pridružile platformi C-Roads koja ima znatan nedostatak jer ne može djelovati kao učinkovit forum za koordinaciju (trenutno osam glavnih država članica i četiri pridružene države članice). EGSO stoga predlaže da Komisija hitno izvrši pritisak na države članice na političkoj razini kako bi se zajamčilo puno pridruživanje platformi.

3.8. EGSO cijeni nastojanja Komisije da provede mjere kojima se jamči dosljednost u nizu važnih točaka. Primjerice, 2017. godine objavit će „smjernice” o politici sigurnosti europskog C-ITS-a i politici o certifikatima, a 2018. smjernice o zaštiti podataka. Usto, Komisija će frekvencijski pojas koji se trenutačno upotrebljava za sigurnost usluga europske telekomunikacijske norme <sup>(3)</sup> rezervirati za usluge C-ITS-a. Međutim, EGSO također prima na znanje da će Komisija 2018. godine, gdje je primjenjivo, razmotriti i donošenje delegiranih akata o sigurnosti ITS-a, zaštiti podataka, pristupu komunikacije i interoperabilnosti u okviru Direktive 2010/40/EU o ITS-u. Osim toga, može se donijeti zakonodavstvo o kontinuitetu usluga ITS-a i procjeni usklađenosti. EGSO žali zbog nepostojanja pokazatelja na temelju kojih će Komisija odlučiti hoće li ozakoniti smjernice koje nisu pravno obvezujuće ili zaustaviti taj postupak. U pogledu planova Komisije o donošenju delegiranih zakonodavnih akata u okviru Direktive 2010/40/EU o ITS-u EGSO ponavlja izjavu iz svojeg mišljenja o toj Direktivi o tome da se trebaju razmotriti ograničenja za takve akte utvrđena člankom 290. UFEU-a. EGSO također naglašava da se sedmogodišnje ograničenje mandata za donošenje delegiranih akata u okviru Direktive 2010/40/EU hitno treba produljiti s obzirom na to da mandat za donošenje tih akata istječe u kolovozu 2017. godine.

3.9. EGSO podupire cilj međusektorske i višeslojne uključenosti dionika u području uvođenja usluga C-ITS-a, odnosno država članica, tijela lokalne vlasti, proizvođača vozila i operatera u cestovnom prometu. Uspješno uključivanje tih elemenata u mjere provedbe može pridonijeti izgradnji povjerenja u nove usluge i omogućiti im dobar početak. EGSO u tom kontekstu skreće pozornost na prava osoba s invaliditetom na integraciju, kako je i predviđeno Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom, koja je usvojena 13. prosinca 2006.

3.10. EGSO odobrava važnost upotrebe jasnog i razumljivog jezika u svim oblicima komunikacije s krajnjim korisnicima, što je bitno sredstvo za izgradnju povjerenja u predložene usluge. Zakonodavstvo treba poštovati načela programa za izradu boljeg zakonodavstva.

3.11. EGSO također naglašava da se u provedbi Strategije treba izbjeći previše preskriptivan pristup. Važno je ostaviti prostora za usporedna ili namjenska rješenja za određene svrhe ili za inovacije. Previše detaljni i nefleksibilni zahtjevi mogu biti prepreka u postizanju tog cilja i ostvariti suprotan učinak.

3.12. EGSO ima pozitivan stav prema važnosti koja se pridaje financiranju i spremnosti Komisije da osigura sredstva EU-a kao što su CEF, EFSU i ESIF za uvođenje usluga C-ITS-a koje su već operativno dostupne te financijska sredstva u okviru programa Obzor 2020. za usluge koje su i dalje u razvojnoj fazi. EGSO ističe važnost procjene dodane vrijednosti projekata kako bi se zajamčila najbolja upotreba ograničenih sredstava. U tom pogledu EGSO također skreće pozornost na jaku konkurenciju u sektoru cestovnog prijevoza tereta, što je posebno istaknuto u strategiji i što zahtijeva projekcije i prostor za dugoročno planiranje ulaganja u instalaciju ili ažuriranje komponenti C-ITS-a.

3.13. U uvodnom dijelu Strategije pozornost se u velikoj mjeri posvećuje razvoju automatizirane vožnje, odnosno vozila za čije kretanje nije potreban vozač. Međutim, EGSO shvaća da Strategija ne obuhvaća provedbu komunikacije vozilo-vozilo i vozilo-infrastruktura. Hitne usluge, koje će se razviti 2019., godine, obuhvaćaju obavijesti o opasnoj lokaciji te signalizaciju, a manje hitne usluge obuhvaćaju planiranje u cestovnom prometu, informacije o postajama za opskrbu gorivom i punjenje, informacije o usluzi parkiranja itd. EGSO smatra da se iz tog razloga ovdje ne nameću važna pitanja o odgovornosti za pogreške ili kvarove u sustavu ili važna društvena pitanja koja se nameću kad zaposlenike zamijene roboti, s obzirom da će usluge koje Strategija obuhvaća izvršavati i nadgledati ljudi. No, i u ovom kontekstu, EGSO želi naglasiti da se u razvoju sustava C-ITS-a, uključujući potpuno automatizirana vozila, osobita pozornost treba posvetiti potrebama osoba s invaliditetom.

3.14. EGSO ima pozitivan stav prema dosljednosti koja se predviđa u provedbi Strategije i koja se postiže s pomoću međusektorskog pristupa ulozi C-ITS-a u prometnom sustavu sinergijom među vrstama prijevoza i poboljšanim mogućnostima za planiranje mobilnosti/logistike, koje omogućuju određene usluge C-ITS-a i razvoj raznih vještina.

<sup>(3)</sup> Odluka Komisije 2008/671/EZ (SL L 220, 15.8.2008., str. 24.).

3.15. EGSO također prima na znanje analizu troškova i koristi koja je u siječnju 2016. predstavljena u završnom izvješću Platforme za C-ITS i prema kojoj se mogući rezultati uspješnog uvođenja hitnih usluga očekuju od 2018. do 2030. godine kada će, prema procjenama za cijelo razdoblje, koristiti znatno nadmašiti troškove na godišnjoj razini u omjeru 3:1. U analizi se zaključuje i da će se prednosti početi pojavljivati pet do deset godina nakon početnih ulaganja i da očekivani rezultati ovise o visokoj razini prihvaćanja usluga. Međutim, EGSO žali što Komisija nije provela analizu troškova i koristi Strategije.

3.16. EGSO ponovno ističe važnost aktivnog i stalnog pritiska na postupak provedbe kako se ne bi ponovila zasada neuspješna provedba europskog sustava elektroničke naplate cestarine o kojem je prvobitno odlučeno 2004., ali koji se još nije proveo bez obzira na stalne napore.

#### 4. Posebne napomene

4.1. EGSO prima na znanje spomenutu vezu između povezanih automobila i europskih sustava za satelitsku navigaciju EGNOS i GALILEO te ističe da komunikacija vozila sa sustavima za satelitsku navigaciju treba biti tehnološki neutralna i da se stoga svi sustavi za satelitsku navigaciju trebaju moći povezati, pri čemu, po potrebi, prednost treba dati europskim sustavima.

4.2. EGSO naglašava važnost pokretanja dijaloga sa socijalnim partnerima u ranoj fazi kako bi se uspostavilo okruženje transparentnosti i povjerenja. EGSO smatra da je to od presudne važnosti u trenutačnoj fazi provedbe C-ITS-a, u kojoj se čini da će učinci na socijalne uvjete i(li) uvjete zapošljavanja biti neznatni ili nikakvi, kako bi se izgradilo povjerenje u mnogo veće učinke koji će uslijediti uvođenjem automatiziranih automobila. EGSO u tom kontekstu također skreće pozornost na važnost privatnosti i potrebu da se osigura da se podaci koji se odnose na privatnost ne koriste bez pristanka u nikakve druge svrhe osim za C – ITS. Potrebno je razviti jasan i pravno obvezujući okvir o tom pitanju.

4.3. EGSO ima pozitivan stav prema pozornosti koja se pridaje sigurnosti, uključujući opasnost od hakiranja i kibernetičkih napada. EGSO smatra da je to vrlo važno pitanje i da je iznimno bitno primjenjivati jednako visoke sigurnosne norme u svim državama članicama, po mogućnosti suradnjom s trećim zemljama. EGSO skreće pozornost na činjenicu da obveza javnog isticanja mjera sigurnosti može narušiti samu svrhu tih sustava.

4.4. EGSO ističe važnost kontinuiteta u provedbi komunikacijskih sustava kako bi se, koliko je moguće, izbjegla neprofitna ulaganja.

Bruxelles, 31. svibnja 2017.

*Predsjednik*  
*Europskog gospodarskog i socijalnog odbora*  
Georges DASSIS

---