

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o sporočilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu: Nova doba letalstva – Odprtje letalskega trga za varno in trajnostno civilno uporabo daljinsko vodenih zračnih sistemov

COM(2014) 207 final

(2015/C 012/14)

Poročevalec: **Jan SIMONS**

Evropska komisija je 15. maja 2014 sklenila, da v skladu s členom 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu: Nova doba letalstva – Odprtje letalskega trga za varno in trajnostno civilno uporabo daljinsko vodenih zračnih sistemov

COM(2014) 207 final.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 1. oktobra 2014.

Posvetovalna komisija za spremembe v industriji je v zvezi s to temo pripravila dopolnilno mnenje (poročevalec: Jan SIMONS, soporočevalec: Marcel PHILIPPE), ki je bilo sprejeto 16. septembra 2014.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 502. plenarnem zasedanju 15. in 16. oktobra 2014 (seja z dne 15. oktobra) s 168 glasovi za in 8 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropa je v izredno dobrem položaju, da izkoristi prednosti industrije daljinsko vodenih zračnih sistemov (angl. *Remotely Piloted Aerial Systems*, v nadaljnjem besedilu: RPAS), ki je v polnem razmahu, spodbuja zaposlovanje in utrjuje vlogo Evrope kot središča znanja na področju tehnologije in razvoja. Obstoječe možnosti financiranja MSP lahko še dodatno spodbudijo razvoj industrije RPAS.

1.2 Izraza RPAS in UAV (angl. *Unmanned Aerial Vehicle* – brezpilotni zrakoplov) se uporabljata v skladu z mednarodno zakonodajo Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO). ICAO ne uporablja izraza „dron“, ki se je do zdaj močno uveljavil v poljudni rabi. Da bi se izognili kakršnikoli pravni zmedbi, tudi z vidika odgovornosti in zavarovanja, je priporočljivo, da se na evropski ravni, če je le možno, uporablja terminologija ICAO.

1.3 Vsi se strinjajo, da bi bilo treba RPAS v celoti vključiti v obstoječe oblike letalstva, vključno s prepoznavanjem in identifikacijo posameznih plovil. Pri tem ima zlasti v Evropi svojo vlogo tudi vse večji interes za različne vrste tržne uporabe manjših RPAS (pod 150 kg).

1.4 Za tržno uporabo zlasti manjših RPAS bodo potrebne nove prilagoditve (na primer bolj omejena odgovornost do tretjih oseb, uvedba kategorij teže RPAS pod 500 kg, prilagoditev stopnje tveganja glede na značilnosti leta pri zelo majhnih RPAS itd.).

1.5 Ključni pogoj za uporabo malih RPAS je sprejetje usklajenih predpisov v zvezi z varnostjo in usposabljanjem, zlasti za operaterje RPAS, ter ustreznih določb o spoštovanju zasebnosti, varstvu podatkov, odgovornosti in zavarovanju. Zato je treba poostriiti sedanje standarde ali pripraviti nove, ki bodo veljali tudi za zasebno in tržno rabo, na primer za identifikacijo malih RPAS ter zaščito pred piratstvom in možnostjo, da nadzor prevzamejo tretje osebe. Zato Evropsko komisijo pozivamo, naj prevzame proaktivno vlogo.

1.6 EESO v celoti podpira cilj obravnavanega sporočila Komisije ⁽¹⁾, da se sprejmejo ustrezni ukrepi, da bi v Evropski uniji ustvarili ugodno ozračje za naložbe v industrijske ali operativne dejavnosti, povezane z RPAS. Poudarja, da bo to pozitivno vplivalo na s tem neposredno in posredno povezana delovna mesta in da se bo s tem na splošno povečala produktivnost.

1.7 V prihodnje bo treba v Evropi usklajevati civilni in vojaški razvoj na tem področju ter izkoristiti morebitne sinergije.

1.8 Treba pa bi bilo imeti tudi čim bolj natančen vpogled v zračni promet RPAS ter pri tem upoštevati vse zrakoplove, ki so že v prometu. Za to pa bo treba zagotoviti ustrezna sredstva.

2. Uvod

2.1 RPAS se redno uporabljajo že več let, in sicer tako njihova civilna kot vojaška različica. Resnična razprava o njihovi tržni uporabi in vključevanju v civilno letalstvo ter s tem povezanih vprašanjih varnosti, kot so zakonodaja, certificiranje in usposabljanje, pa tudi spoštovanje zasebnosti, odgovornost in zavarovanje, pa se je resno začela šele pred kratkim. Njihova uporaba lahko v družbi povzroči spremembo, ki je v določeni meri podobna tisti, ki jo je prinesel internet – ta je izšel iz vojaške sfere, se prilagodil, demokratiziral ter preobrazil številne poklice in ustvaril nove.

2.2 Uporaba RPAS, predvsem civilnih, je naraščala eksponentno, tako z vidika njihovega števila kot tudi velikosti, teže in vse več različnih načinov uporabe. Trenutno je že pet velikih trgov: prosti čas, informacije in mediji, nadzor in kontrola (električno omrežje, cevovodi, industrijski objekti), vede o Zemlji (kmetijstvo, okolje) in varnost (iskanje in reševanje, onesnaževanje, policijski nadzor, spremljanje množic itd.).

2.3 RPAS bodo zaradi svoje nižje cene, večje prilagodljivosti in manjše invazivnosti delno odvzeli mesto plovilom s pilotom na krovu, zlasti helikopterjem. Sicer pa bodo v glavnem povezani s številnimi novimi vrstami uporabe majhnih, izredno vsestranskih in varčnih leteljih predmetov. To bo privedlo do novih vrst uporabe in novih delovnih mest, tako neposrednih kot posrednih, imelo pa bo tudi splošne učinke na gospodarstvo, kot je povečana produktivnost.

2.4 Vprašanje torej ni, ali bodo RPAS vključeni v obstoječe oblike letalstva, temveč kako in kdaj. Pri tem ima svojo vlogo tudi vse večji interes, zlasti v Evropi, za različne vrste tržne uporabe manjših RPAS (pod 150 kg).

2.5 Zato velja pravočasno nameniti pozornost tem elementom, ko se bo tako v evropskem okviru kot v okviru ICAO preučevalo vključevanje RPAS. Vprašanja varnosti in zasebnosti ter usklajena ustrezna zakonodaja bodo ključnega pomena za sprejemanje RPAS v javnosti tako v Evropi kot drugod.

2.6 Sporočilo Komisije ⁽²⁾ podaja zvesto in precej popolno sliko sedanje problematike, od nespremenjenega položaja glede uporabe malih RPAS zlasti v Evropi do zakonodajnih pobud, ki jih je sprožila Komisija.

⁽¹⁾ Nova doba letalstva – Odprtje letalskega trga za varno in trajnostno civilno uporabo daljinsko vodenih zračnih sistemov; COM (2014) 207 final, 8.4.2014.

⁽²⁾ Glej opombo 1.

3. Vsebina sporočila Komisije

3.1 Po ocenah naj bi bilo do leta 2050 operativnih več različnih kategorij zrakoplovov, med katerimi bodo nekateri še vedno imeli pilota na krovu, nekateri pa ne. Zato je pomembno ustvariti evropski trg za RPAS, ki jim pravijo tudi „droni“. Ti so del obsežnejše kategorije brezpilotnih zračnih sistemov (UAS), ki so lahko sprogramirani za samostojno letenje, medtem ko RPAS daljinsko upravlja pilot.

3.2 Ta tehnologija se je hitro razvila in se lahko zdaj uporablja tudi izven vojaških okvirov. RPAS bi torej morali imeti možnost leteti v nerezerviranem zračnem prostoru in biti del običajnega civilnega zračnega prometa. Doslej se je ta tehnologija uporabljala na primer za fotografiranje ali nadzor infrastrukture, v prihodnosti pa bi se morala tudi za prevoz blaga ali ljudi.

3.3 Komisija navaja, kako namerava vključiti RPAS v okvir ukrepanja na evropski ravni in kako bo ta trg mogoče razviti, obenem pa zaščititi javni interes. Predpisi, raziskave in razvoj bodo temeljili na pobudah, pri katerih bodo sodelovali določeni akterji, zlasti:

- Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA),
- nacionalni organi za civilno letalstvo,
- Evropska organizacija za opremo civilnega letalstva (EUROCAE),
- EUROCONTROL,
- Skupni organi za določitev predpisov o brezpilotnih sistemih (JARUS).

3.4 Varnost je eden od najpomembnejših ciljev politike EU na področju letalskega prometa. Sedanji predpisi ovirajo razvoj evropskega trga, saj za nacionalna dovoljenja ne velja vzajemno priznavanje držav članic in s tem celotne Evrope. Regulativni okvir mora upoštevati veliko raznolikost zrakoplovov in v začetnem obdobju nameniti pozornost dovršenim tehnologijam. Podrobnejše predpise bo možno uvajati postopoma, kar naj bi nato omogočilo pridobitev dovoljenj za bolj zapletene operacije RPAS.

3.5 Nekatere tehnologije, potrebne za povsem varno vključevanje RPAS, še vedno niso na voljo. Prizadevanja različnih organov na področju raziskav in razvoja bodo torej morala biti usmerjena v nadaljnji razvoj teh tehnologij. Gre predvsem za vodenje in upravljanje, tehnologije zaznavanja in izogibanja, varnostno zaščito pred različnimi vrstami napadov, transparentne in usklajene postopke za ravnanje v izrednih razmerah, sposobnost odločanja za zagotavljanje standardiziranega in predvidljivega delovanja med letenjem, kakor tudi za človeške dejavnike.

3.6 Seveda je pomembno tudi zagotavljanje varstva podatkov, ki se prenašajo iz RPAS in vanje. Za pravilno delovanje sistema je prav tako treba zagotoviti varno izmenjavo podatkov med različnimi operaterji.

3.7 Operacije RPAS ne smejo voditi do kršenja temeljnih pravic, zlasti pravice do zasebnosti. Pri zbiranju podatkov je treba spoštovati določbe, ki se uporabljajo za varstvo podatkov, zlasti določbe Direktive 95/46/ES o varstvu podatkov ter določbe Okvirnega sklepa 2008/977. Posledično bi morale odprtje trga RPAS vključevati oceno potrebnih ukrepov za zagotavljanje spoštovanja temeljnih pravic.

3.8 Glede na to, da lahko vedno pride do nesreč, pa bi bilo treba razmisliti tudi o vprašanju zavarovanja in odškodnine. Komisija bo preučila, ali je treba spremeniti veljavne predpise. Podprla bo vzpostavitev trga RPAS in spodbudila konkurenčnost podjetij v tem sektorju, ki vključuje številna MSP in zagonska podjetja.

4. Splošne ugotovitve

4.1 Čeprav se RPAS že dolgo uporabljajo v vojaške in civilne namene in njihova uporaba zlasti v zadnjih letih močno narašča, se je razprava o predpisih in nadzoru na nacionalni in mednarodni ravni začela šele nedavno.

4.2 Za civilne in vojaške brezpilotne zrakoplove obstajajo različna poimenovanja: dron, brezpilotni zrakoplov (UAV), brezpilotni zračni sistem (UAS), daljinsko vodeni zračni sistem (RPAS) ali daljinsko vodeni zrakoplov (RPA). Iz teh opisov ni vedno jasno razvidno, kakšne so značilnosti različnih naprav in sistemov. Izraz „dron“ je vojaškega izvora, se pa včasih uporablja tudi za civilne naprave.

4.3 Izraza RPAS in RPA temeljita na predpisih Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), ki skuša biti usklajena z veljavnimi predpisi o zrakoplovih s pilotom. Priročnik ICAO o RPAS opredeljuje RPA kot posebno vrsto brezpilotnega zrakoplova. Vsi civilni brezpilotni zrakoplovi so zajeti v določbah člena 8 Čikaške konvencije ⁽³⁾. ICAO ne uporablja izraza „dron“. Da bi se izognili kakršnikoli pomoti, tudi z vidika odgovornosti in zavarovanja, je priporočljivo, da se na evropski ravni, če je le možno, uporablja terminologija ICAO.

4.4 Tako kot v sporočilu Komisije, se izraz UAV tudi v tem mnenju uporablja za brezpilotne zrakoplove, ki delujejo samostojno. RPAS je daljinsko voden zrakoplov. „Dron“ se trenutno v splošni rabi uporablja za vse vrste brezpilotnih zrakoplovov. V zakonodaji pa je bolje uporabljati uradno terminologijo, da se izognemo pravni zmedbi.

4.5 V evropskem načrtu za RPAS ⁽⁴⁾ sta opisana razvoj in vključevanje civilnih RPAS v enotno evropsko nebo v naslednjih 15 letih. Posebej je osredotočen na tri svežnje: (1) raziskave in razvoj, (2) predpise s področja varnosti in tehnične standardizacije ter na dopolnilne ukrepe, ki se nanašajo na spoštovanje zasebnosti in varstvo podatkov, ter (3) zavarovanja in odgovornost. Predlogi za uvedbo enotnega evropskega neba s civilnimi RPAS se nanašajo na obdobje od leta 2016 naprej.

4.6 Istočasno je ICAO začela uvajati dolgo pričakovane predpise za vključitev brezpilotnih zrakoplovov (UAV). Študijska skupina ICAO o UAV je leta 2011 objavila okrožnico (328) o UAS (brezpilotni zračni sistemi) ter predstavila predloge za spremembe prilog 2, 7 in 13 Čikaške konvencije v zvezi z uporabo RPAS v mednarodnem civilnem letalstvu. V letu 2014 naj bi izšel novi priročnik o RPAS; v njem bodo obravnavane teme, kot so pogoji za dodelitev spričeval plovnosti, dovoljenj za uporabo, licence operaterjem ter novi pogoji v zvezi s plovnostjo, vzdrževanjem in obratovanjem.

4.7 ICAO namerava med letoma 2016 in 2018 uvesti standarde in priporočljivo prakso (angl. *standards and recommended practices*, SARP) ter postopke za navigacijske službe zračnega prometa (angl. *procedures for air navigation*, PAN) za RPAS, ki bodo zajemali zrakoplove, uporabnike, dodeljevanje licenc, sisteme za zaznavanje in izogibanje, komunikacije in zahteve na področju nadzora zračnega prometa. Po navedbah študijske skupine za UAS naj bi ICAO do leta 2018 objavila vse predpise o RPAS.

4.8 Razprave o predpisih so sočasno potekale v ICAO in na ravni EU; zato imajo pomembno vlogo razprave v Skupnih organih za določitev predpisov o brezpilotnih sistemih (angl. *Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems*, JARUS), mednarodni skupini strokovnjakov, ki povezuje državne oblasti, pristojne za civilno letalstvo, z regionalnimi organi za varnost v zračnem prometu. Pri tem je treba nameniti posebno pozornost varnosti in ukrepom proti nezakoniti uporabi velikih in majhnih sistemov.

4.9 Pri obravnavi RPAS bi bilo zaželeno obravnavati ne le splošne vidike velikih daljinsko upravljanjih zrakoplovov, temveč tudi eno od njihovih različic, ki trenutno doživlja najhitrejšo rast v Evropi: to so mali RPAS. Poleg bolj „javnih“ nalog izvajanja zakonov, obvladovanja nesreč ali izvajanja raziskav, je skokovito narasla tržna uporaba (zelo) majhnih sistemov za opazovanje, fotografiranje ter nadzor in kontrolo na nacionalni ravni. Zato je pomembno ustvariti evropski trg za tovrstno uporabo RPAS.

⁽³⁾ Člen 8. Brezpilotni zrakoplovi:

Zrakoplov, ki lahko leti brez pilota, ne more brez pilota preleteti države pogodbenice, če nima njenega posebnega dovoljenja in če ne upošteva njenih pogojev. Vsaka pogodbenica se zavezuje, da bo poskrbela za nadzor nad letom zrakoplova brez pilota v območjih, ki so odprta za civilne zrakoplove, zato da se prepreči kakršnakoli nevarnost za civilne zrakoplove.

⁽⁴⁾ Načrt vključevanja daljinsko vodenih zračnih sistemov v evropski sistem civilnega letalstva (angl. *Roadmap for the integration of Remotely Piloted Aircraft Systems in the European Civil Aviation System*), končno poročilo vodilne evropske skupine za RPAS – junij 2013.

4.10 O varstvu temeljnih pravic, kot je spoštovanje zasebnosti določenih slik in podatkov pri uporabi letal in helikopterjev s pilotom, se je že razpravljalo; v primeru, ki ga preučujemo, pa bi bilo treba posebej upoštevati povečanje obsega zaradi uporabe malih RPAS pri krepitvi in uporabi predpisov o varstvu osebnih podatkov in podatkov o podjetjih ter varstvu temeljnih pravic. Nujno je treba opredeliti ustrezne predpise. Postopno uvajanje teh predpisov in ustreznega usposabljanja bi lahko spremljali začasni ukrepi in „kodeks ravnanja“ ali „listina o spoštovanju zasebnosti“ za podjetja.

5. Posebne ugotovitve

5.1 Podpora evropskemu trgu

5.1.1 EESO pozdravlja, da tudi Komisija posveča pozornost poslovnim interesom operaterjev na področju malih RPAS. Evropa lahko posebej dobro izkoristi ugodnosti industrije RPAS, ki je v polnem razmahu. Močan sektor RPAS spodbuja zaposlovanje in utrjuje vlogo Evrope kot središča znanja za tehnologijo in razvoj.

5.1.2 Razdrobljen sektor, v katerem bo zelo verjetno prišlo do konsolidacije, ponuja zmago samo najbolj inovativnim, finančno trdnim in/ali tistim, za katerimi stojijo velike korporacije. Zato je pomembno tem podjetjem dati sredstva, poskrbeti za njihovo prepoznavnost in jim omogočiti stabilnost na področju predpisov, saj je vse to povezano z razvojnimi izzivi in možnostmi v tem sektorju. Pri tem so na prvem mestu zmogljivosti na področju inovacij ter raziskav in razvoja, podprte z dostopom do financiranja. Ta podjetja morajo imeti tudi možnost lažje uporabe pravnih in zakonodajnih instrumentov. Kot dobičkonosna se lahko izkaže tudi skupna ponudba storitev več akterjev.

5.1.3 Da bi lahko izkoristili možnosti, ki jih nudi evropski notranji trg, morajo zakonodajalci odgovoriti na izziv sprejetja jasnega pravnega okvira, ki ga je možno prožno ocenjevati in prilagajati ter ki odpira vrata naložbam v nove tehnologije in rabe na področju RPAS, kot so tiskalniki 3D in industrijski internet. V tem okviru lahko obstoječa evropska sredstva, ki so na voljo MSP, dodatno spodbudijo razvoj industrije RPAS. Tudi skupno podjetje SESAR je odlična platforma, ki omogoča pospešeno financiranje raziskav in razvoja v prid hitrejšemu vključevanju RPAS. V programih SESAR 2020 in Obzorje 2020 je treba to v zadostni meri upoštevati.

5.1.4 Po eni strani bodo morali proizvajalci preiti s sedanje proizvodnje majhnih serij na proizvodnjo večjih serij, kar jih bo prisililo k spremembi načina proizvodnje. Ta sprememba pa ne sme biti na račun visoke kakovosti proizvodov, poleg tega bodo morali še naprej razvijati svoj način trženja. Po drugi strani pa lahko pri drugih vrstah RPAS inovacije in proizvodnja po meri spodbudijo ustanavljanje in razvoj podjetij, zlasti MSP.

5.1.5 Pričakovani razvoj uporabe dronov v civilne namene prinaša velike spremembe na tem področju. Da bi se izognili izgubam delovnih mest in podprli nove poklice, bi bilo treba vnaprej predvideti spremembe na področju zaposlovanja, v kar morajo biti že od samega začetka vključeni vsi socialni partnerji. V zvezi s tem so potrebne ustrezne raziskave in predhodne študije, ki bi se nanašale tudi na možnosti trajnostnih in ekoloških rešitev ter na boj proti elektrosmog. Pred tem pa je treba poskrbeti tudi za učinkovito usposabljanje.

5.1.6 Poslovnim interesom industrije RPAS bo zelo koristil proaktiven pristop Evropske unije v okviru pogajanj Mednarodne telekomunikacijske zveze (ITU) o podeljevanju frekvenc, da bi preprečili nelojalno konkurenco tretjih strani. To vprašanje je ključnega pomena, zlasti zdaj, ko potekajo pogajanja o prostotrgovinskem sporazumu z Združenimi državami Amerike.

5.2 Odgovornost in zavarovanje

5.2.1 Temeljni pogoj za uporabo RPAS je ustrezna – veljavna ali nova – zakonodaja, ki opredeljuje pristojnosti, kakor tudi civilno odgovornost operaterjev in uporabnikov RPAS do tretjih oseb. Vsi se strinjajo, da mora odgovornost do tretjih oseb temeljiti na določbah, ki se uporabljajo za zrakoplove s pilotom.

5.2.2 Usposabljanje za pilota: zaradi pogojev uporabe civilnih RPAS se lahko pojavijo tveganja za uporabnike ali morebitne žrtve – ki so včasih velika – lahko pa nastane tudi materialna škoda. Da bi delovali v najboljših pogojih, je treba v sodelovanju z zakonodajnimi organi in poklicnimi ali njim enakovrednimi zvezami civilnih RPAS določiti okvir predpisov v zvezi z usposabljanjem za pilota in licencami za pilote ali operaterje, ki zrakoplove upravljajo na daljavo. To bi razjasnilo vprašanja zavarovanja in civilne odgovornosti.

5.2.3 Predvsem zaradi visoke stopnje avtomatizacije lahko predpostavljamo, da bo neposredno odgovoren operater RPAS. Sedanja ureditev področja odgovornosti letalskih prevoznikov in operaterjev zrakoplovov je med drugim določena v Uredbi (ES) št. 785/2004. Ta uredba pa trenutno ne zajema vidikov odgovornosti in zavarovanja v primeru RPAS.

5.2.4 Za tržno uporabo zlasti manjših RPAS bodo potrebne nove prilagoditve (na primer bolj omejena odgovornost do tretjih oseb, uvedba kategorij teže za RPAS pod 500 kg, prilagoditev stopnje tveganja glede na značilnosti leta pri zelo majhnih RPAS itd.).

5.2.5 Zavarovanja za RPAS sicer obstajajo, vendar je povpraševanje majhno, kajti večino nalog z RPAS trenutno opravijo državni zrakoplovi. Izračun premij običajno temelji na poletih s posadko (začetna teža). Ta sistem bi bilo treba prilagoditi tudi manjšim RPAS.

5.3 Spoštovanje zasebnosti

5.3.1 Pri tržni uporabi manjših RPAS (pod 150 kg), ki omogoča zbiranje številnih informacij in slik, je treba že od začetka poskrbeti za jasna jamstva o zaščiti zasebnosti. Med ukrepi, ki jih je mogoče predvideti, je med drugim možnost, da se podobe zakrijejo ali da se kamera prižiga in ugaša, ter zaščita slik in drugih informacij. Zato je očitno treba poostriti sedanje standarde ali pripraviti nove, ki bodo veljali tako za zasebno kot za tržno rabo, in bodo omogočali na primer identifikacijo malih RPAS in zaščito pred piratstvom in možnosti, da nadzor prevzamejo tretje osebe.

5.3.2 Do danes je pregled predlogov za prilagoditev zakonodaje EU s področja varstva osebnih podatkov že precej napredoval. Ti predlogi med drugim jasno določajo odgovornosti in obveznosti proizvajalcev in uporabnikov RPAS. Pričakovanja v zvezi z aktivnim pristopom Komisije so upravičena zlasti glede vprašanja, ali je treba te standarde uvesti in uporabljati na evropski ali na nacionalni ravni.

5.4 Sodelovanje med civilno in vojaško sfero

5.4.1 Uporaba zračnega prostora za civilne in vojaške zrakoplove s posadko ali brez ter ustrezni predpisi glede varnosti bodo povzročili dodatne stroške pri nadzoru zračnega prometa. Zato EESO podpira namero Komisije, da sprejme določene pobude na tem področju, in se zavzema za sodelovanje med civilnimi in vojaškimi dejavnostmi, v okviru katerega bo možno preskusiti različne vrste tržne uporabe in inovacije ter izkoristiti morebitne sinergije. Poleg tega bi bilo treba v okviru prednostnih nalog na področju oblikovanja predpisov upoštevati tudi razmerje med evropsko in mednarodno zakonodajo.

V Bruslju, 15. oktobra 2014

Predsednik
Evropskega ekonomskega-socialnega odbora
Henri MALOSSE