

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego dotyczącego zarządzania ryzykiem celnym i bezpieczeństwa łańcucha dostaw

COM(2012) 793 final

(2013/C 327/04)

Sprawozdawca: **Antonello PEZZINI**

Dnia 18 marca 2013 r. Komisja, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego dotyczącego zarządzania ryzykiem celnym i bezpieczeństwa łańcucha dostaw

COM(2012) 793 final.

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 27 czerwca 2013 r.

Na 491. sesji plenarnej w dniach 10–11 lipca 2013 r. (posiedzenie z 10 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 168 do 1 – nikt nie wstrzymał się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet uważa, że wspólne podejście do zarządzania ryzykiem celnym oraz bezpieczeństwem łańcucha dostaw ma kluczowe znaczenie dla zagwarantowania jednolitego i niedyskryminującego stosowania przepisów UE przez wszystkie zainteresowane organy na całym terytorium unii celnej, która zgodnie z art. 3 TFUE leży w wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej.

1.2 Komitet zdecydowanie popiera propozycje Komisji mające na celu zapewnienie większej skuteczności i wydajności zarządzania ryzykiem oraz przemieszczania towarów przez granice UE dzięki **wspólnej strategii** obejmującej odpowiednie systemy informatyczne służące ogólnounijnemu zarządzaniu ryzykiem.

1.3 Unia celna, ustanowiona w traktacie rzymskim w 1957 r., realizowana jest od 1968 r. jako wspólna polityka gwarantująca jednolity obszar handlowy, na którym osoby i towary swobodnie się przemieszczają, i zapewniająca punkt kompleksowej obsługi dla praktyk celnych wszystkich podmiotów gospodarczych w całej UE bez różnic w traktowaniu. EKES wyraża jednak głębokie zaniepokojenie faktem, że unia celna opiera się wciąż na odmiennym ukierunkowaniu i zastosowaniu, które utrudniają skuteczne i wydajne zarządzanie ryzykiem celnym, spowalniając w ten sposób przepływy handlowe i swobodny przepływ towarów w UE.

1.4 EKES uważa, że zasadnicze znaczenie ma poprawienie na całym terytorium UE zdolności służb celnych do zapewnienia wysokiego poziomu zarządzania ryzykiem w całej unii celnej w odniesieniu do jednolitego stosowania definicji i klasyfikacji, a także gromadzenia i przekazywania danych do wspólnotowego banku danych, zgodnie ze wspólnymi jednoznacznymi

kryteriami weryfikowanymi w oparciu o jeden system gwarancji jakości i monitorowanymi za pomocą sankcji wobec popełniających wykroczenie.

1.5 EKES zaleca opracowanie wspólnych norm techniczno-prawnych, by umożliwić jednolite i wysokiej jakości zarządzanie ryzykiem na wszystkich granicach zewnętrznych UE, a także podjęcie wysiłków na szczeblu wspólnotowym w zakresie szkolenia specjalistów z uwzględnieniem różnego zakresu zadań wynikających z różnorodnych realiów krajowych.

1.6 EKES nalega, by zagwarantowano pełną interoperacyjność różnych banków danych istniejących w ramach europejskiego systemu nadzoru rynku w oparciu o wspólną strategię, przy silnym wsparciu programów wspólnotowych na rzecz rozwoju technologicznego, tak by zapewnić wymianę informacji w czasie rzeczywistym między poszczególnymi organami na różnych szczeblach i nasilić walkę z ewentualnym zagrożeniem dumpowaniem sanitarnym, ekologicznym i socjalnym.

1.7 EKES zwraca się o wzmocnienie działań wspólnotowych na rzecz rozwoju wykwalifikowanych zasobów ludzkich i doskonalenia umiejętności zarządzania, między innymi poprzez działania na rzecz równiejszego rozłożenia zadań kontrolnych i utworzenie wspólnej komórki celnej gwarantującej, na żądanie, szybką interwencję i wsparcie w trudnych sytuacjach.

1.8 Zdaniem EKES-u niezbędne jest rozwinięcie partnerstwa między organami celnymi, przewoźnikami i upoważnionymi przedsiębiorcami poprzez podniesienie ich statusu i zwiększenie ich korzyści w celu zapewnienia optymalnej współpracy w zakresie zarządzania ryzykiem, w oparciu o jednorazowe przekazywanie danych bez zbędnego powielania czynności administracyjnych.

1.9 EKES zwraca się o wdrożenie odnowionego systemu zarządzania, który obejmowałby wszystkie organy krajowe i wspólnotowe, europejskie agencje oraz systemy ostrzegawcze i informacyjne, by zapewnić bardziej zorganizowaną współpracę między służbami celnymi i innymi organami działającymi na rynku wewnętrznym.

1.10 EKES wnosi, by realizacja pakietu działań określonych w wieloletnim planie nadzoru rynku odbywała się w spójny i skoordynowany sposób, co pozwoli uniknąć powielania kontroli, rozbieżności stosowanych kryteriów, sporządzania wielu wniosków o te same dane, odmiennej wizji poszczególnych organów kontroli i nadzoru rynku, a także niewystarczającej interoperacyjności.

2. Wprowadzenie

2.1 Na mocy art. 3 TFUE unia celna leży w wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej.

2.2 Już w 2004 r. EKES podkreślił potrzebę „zmiany podejścia strategicznego do polityki w zakresie usług celnych, które kładłoby słusznie większy nacisk na wyzwania związane z realizacją wspólnej polityki celnej na nowych granicach zewnętrznych UE po rozszerzeniu. Uznaje również, że kontekst zmienił się w związku z zaniepokojeniem procedurami bezpieczeństwa służącymi ochronie obywateli UE, zwłaszcza po wydarzeniach w Stanach Zjednoczonych”⁽¹⁾.

2.3 Unia celna musi stawić czoła poważnym problemom wynikającym z różnic w stosowaniu przepisów wspólnotowych, które mogą zmniejszyć ogólną skuteczność z powodu nieprawidłowości, marnotrawstwa i braku koordynacji między potrzebami a dostępnymi zasobami. W związku z tym EKES podkreślił, że konieczne jest „realizowanie spójnej polityki celnej, opartej na jednolitych procedurach – aktualnych, przejrzystych, skutecznych i uproszczonych – która mogłaby przyczynić się do zwiększenia gospodarczej konkurencyjności Unii Europejskiej w skali światowej [...]”⁽²⁾.

2.4 W ramach unii celnej, która jest filarem operacyjnym wielu środków polityki handlowej UE, wdraża się liczne porozumienia międzynarodowe w sprawie przepływów handlowych UE, rozwijając – za pośrednictwem administracji państw członkowskich – istotne procesy horyzontalne w zakresie zarządzania danymi, zarządzania podmiotami handlowymi i „zarządzania ryzykiem, obejmującego identyfikację, ocenę, analizę i łagodzenie niezliczonych rodzajów i poziomów ryzyka związanego z międzynarodowym handlem towarami”⁽³⁾.

2.5 Wprowadzenie wspólnego podejścia do zintegrowanego zarządzania ryzykiem w punktach wjazdu i wyjazdu towarów miałyby na celu:

— lepsze przydzielenie zasobów ludzkich i finansowych poprzez skoncentrowanie ich tam, gdzie jest to konieczne;

— zintegrowane i jednolite zastosowanie wspólnotowych przepisów celnych;

— zintegrowany system współpracy między organami, podmiotami i przewoźnikami;

— usprawnienie praktyk i skrócenie czasu oraz kosztów transakcji.

3. Rola organów celnych w dziedzinie bezpieczeństwa

3.1 Jak stwierdzono w sprawozdaniu Komisji na temat stanu unii celnej pod koniec 2012 r.: „Służba celna jest jedynym organem władz publicznych mającym pełne kompetencje w zakresie nadzoru i kontroli nad wszystkimi towarami przewożonymi przez granice zewnętrzne UE, które po dopuszczeniu do swobodnego obrotu przez służby celne w dowolnym miejscu w UE mogą być swobodnie przewożone po całym obszarze celnym UE”⁽⁴⁾.

3.2 Dzięki tej wyjątkowej pozycji służba celna UE ponosi główną odpowiedzialność za nadzór nad wymianą międzynarodową UE i przyczynia się do realizacji aspektów zewnętrznych rynku wewnętrznego, wspólnej polityki handlowej oraz innych kierunków polityki dotyczących handlu i bezpieczeństwa całego łańcucha logistycznego.

3.3 EKES podkreślił, że „skutecznie funkcjonująca unia celna stanowi konieczny warunek integracji europejskiej dzięki zapewnieniu swobodnego [...] przepływu towarów, maksymalnej ochrony konsumentów i środowiska, oraz dzięki skutecznej [...] walce z oszustwami i podrabianiem na całym obszarze Unii”⁽⁵⁾, i zalecił jednolitą politykę celną opartą na jednolitych, zaktualizowanych, przejrzystych, skutecznych i uproszczonych procedurach.

3.4 Chociaż funkcjonowanie operacyjne unii celnej opiera się na wspólnych przepisach i politykach, to jest bardzo złożonym procesem, realizowanym wciąż przez 27 odrębnych służb w UE, który polega na połączeniu czynników ludzkich, technicznych i finansowych na różnych szczeblach zarówno w celu zastosowania procedur odprawy celnej i kontroli, jak i zarządzania danymi i ich przetwarzania, zarządzania podmiotami gospodarczymi i różnymi poziomami ryzyka związanego z międzynarodową wymianą towarów oraz bezpieczeństwem łańcucha dostaw.

3.5 EKES podkreśla, że nie można dopuścić do tego, by państwa członkowskie nie miały żadnej swobody w zakresie stosowania przepisów celnych, gdyż muszą nadal uwzględniać wielkość swych przepływów handlowych. W tym względzie EKES stwierdza, że państwa członkowskie zwiększyły liczbę instrumentów ułatwiających wymianę, wprowadzając elektroniczną i uproszczenie procedur, a także statut upoważnionego przedsiębiorcy.

3.6 Cała harmonizacja powinna opierać się na „dobrych praktykach”, a nie na średnim poziomie europejskim.

⁽¹⁾ Dz.U. C 110 z 30.4.2004, s. 72.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 31.7.2012, s. 68.

⁽³⁾ COM(2012) 791 final.

⁽⁴⁾ COM(2012) 791 final.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 229 z 31.7.2012, s. 68.

3.7 Jeżeli celem jest racjonalizacja kosztów, ukierunkowanie prac na wyniki, również w aspekcie finansowym pod względem dochodów, oraz poczynienie prawdziwych postępów, zdaniem EKES-u kontrole nie powinny dotyczyć transakcji indywidualnych, lecz opierać się na podejściu ukierunkowanym na systemy („systems-based approach”), którego podstawę stanowiłaby ocena ryzyka.

4. Zarządzanie ryzykiem łańcucha dostaw

4.1 W kontekście wciąż rosnącego przepływu towarów, nowych, coraz bardziej złożonych modeli, a także coraz szybszego tempa funkcjonowanie operacyjne unii celnej podlega rosnącej presji, której towarzyszy szybki wzrost liczby wykonywanych zadań i oczekiwań zainteresowanych stron. Unowocześnienie funkcji operacyjnych w z informatyzowanym środowisku celnym wymaga:

- zastosowania nowych procedur na skalę europejską;
- większych inwestycji w technologie informatyczne;
- nowych umiejętności personelu.

4.2 By opracować skuteczne, wspólne strategie analizy, kontroli i zarządzania ryzykiem, konieczna jest zmiana kulturowa we wszystkich zainteresowanych organach administracji. Powinna ona polegać na dążeniu do wspólnych celów strategicznych i metod w ramach wspólnego zarządzania ryzykiem z innymi agencjami i partnerami międzynarodowymi, zwłaszcza w dziedzinie bezpieczeństwa, zdrowia i środowiska.

4.3 By zapewnić skuteczne zarządzanie ryzykiem, konieczna jest zwłaszcza ściślejsza współpraca służb celnych i organów nadzoru rynku na szczeblu krajowym i unijnym, gdyż bez niej dopracowanie wspólnych kryteriów i szczególnych profili ryzyka byłoby znacznie utrudnione.

4.4 Wspólne podejście do zarządzania ryzykiem w punktach wprowadzenia do UE i opuszczenia jej musi uwzględniać, że obecnie ponad sześćdziesiąt aktów prawnych⁽⁶⁾ powierza odpowiedzialność za kontrolę organom celnym, podczas gdy organom nadzoru powierza się łańcuch wzajemnie zależnych procesów, które obejmują rewizję, pobieranie próbek, badania laboratoryjne, interpretację wyników, ocenę ryzyka, działania naprawcze i kary mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa produktów będących w obrocie na rynku, tak jak przewiduje Akt o jednolitym rynku I⁽⁷⁾ i II⁽⁸⁾.

4.5 Metody oceny ryzyka powinny zostać zgromadzone w ramach wspólnej platformy systemowej służb celnych i organów nadzoru rynku na różnych szczeblach – między

innymi za pośrednictwem grup współpracy administracyjnej – a także wykorzystywać doświadczenia zdobyte w różnych bankach danych, które działają w rozmaitych dziedzinach.

4.6 Służby celne i organy nadzoru rynku powinny połączyć swe zasoby i umiejętności, by „zastosować metody przyjazne wobec MŚP”⁽⁹⁾, między innymi poprzez realizację wytycznych przez oba organy, a także rozwój koordynacji, współpracy, wymiany informacji i wspólnych działań, a także po to, by w sposób celowy pokierować wysyłką towarów stanowiących duże zagrożenie dla bezpieczeństwa.

5. Rola partnerstwa organów celnych, przedsiębiorstw handlowych i przewoźników

5.1 Partnerstwo między służbami celnymi, przedsiębiorstwami handlowymi i przewoźnikami ma zasadnicze znaczenie dla zagwarantowania integralności łańcucha dostaw w interesie obywateli, przedsiębiorstw i administracji publicznej.

5.2 Partnerstwo powinno opierać się na silnych mechanizmach obopólnego zaufania:

- dostosowaniu ogólnych obowiązków podmiotów gospodarczych w celu zagwarantowania bezpieczeństwa produktów i wyraźnego określenia zakresu odpowiedzialności producentów, importerów i dystrybutorów dzięki istotnym środkom zapewniającym bezpieczeństwo łańcucha dostaw;
- przekazywaniu przez przedsiębiorstwa handlowe wysokiej jakości zaszyfrowanych danych wszystkim organom zajmującym się zarządzaniem ryzykiem, wraz z identyfikacją i identyfikowalnością towarów oraz stron, które faktycznie stoją za transakcją;
- gwarancji równego traktowania przedsiębiorstwa handlowego w zakresie zarządzania ryzykiem w całej UE, a także w dowolnym punkcie jej granic zewnętrznych bez dopuszczania do jakichkolwiek różnic w traktowaniu;
- ściślejszej współpracy z przedsiębiorstwami przewożącymi towary przez granice;
- zmniejszeniu obciążeń administracyjnych, proceduralnych i biurokratycznych dla przedsiębiorstw handlowych, zwłaszcza MŚP.

5.3 Już w (zrewidowanej) konwencji z Kioto dotyczącej uproszczenia i harmonizacji postępowania celnego Światowej Organizacji Celnej (WCO)⁽¹⁰⁾, podobnie jak w ramach negocjacji WTO w sprawie ułatwienia handlu⁽¹¹⁾, przewidziano ograniczenie uciążliwych kontroli, pomimo pokusy zaostrożenia systematycznej kontroli, zwłaszcza po wydarzeniach 11 września 2001 r.

⁽⁶⁾ Załącznik 2 do SEC(2011) 1317 final: „Ocena wpływu programu działań dla cel i podatków w Unii Europejskiej na lata 2014–2020” (program FISCUS).

⁽⁷⁾ COM(2011) 206 final.

⁽⁸⁾ COM(2012) 573 final.

⁽⁹⁾ COM(2013) 76 final, działanie 9.

⁽¹⁰⁾ WCO 2003 r.

⁽¹¹⁾ Art. VIII GATT, którego celem jest ograniczenie procedur koniecznych do importu i eksportu.

5.4 Trzeba przeciwdziałać rozproszonemu przepływu informacji i przezwyciężyć trudności wynikające z różnic między państwami członkowskimi w zakresie zdolności zarządzania ryzykiem, by zagwarantować jednolity poziom zarządzania oraz elektronicznej analizy ryzyka. Podstawą pozostaje rozwój wspólnej europejskiej kultury zarządzania ryzykiem i bezpieczeństwa dostaw.

6. Nowe technologie: interoperacyjność systemów i wymiana informacji

6.1 Wieloletnie programy UE w zakresie badań i rozwoju, zwłaszcza siódmy program ramowy, a także IDABC⁽¹²⁾ i ISA⁽¹³⁾ na rzecz interoperacyjności administracji publicznej, położyły podwaliny pod rozwój różnych wspólnych projektów w zakresie zarządzania ryzykiem. Zapewniły nowe instrumenty, które wykraczają poza krajowe procesy i domeny infrastruktury IT oraz aplikacji komputerowych, znacznie się różniących między państwami członkowskimi.

6.2 Niezbędne jest, by wysiłki na rzecz innowacji i B+R w zakresie zarządzania ryzykiem oraz bezpieczeństwa łańcucha dostaw były koordynowane w UE w celu zagwarantowania szybkiego rozpowszechnienia i wprowadzenia technologii do obrotu. Zwłaszcza projekty demonstracyjne *proof-of-concept* (weryfikacja poprawności projektu) oraz pilotażowe linie produkcyjne są niezbędne do rozpowszechnienia technologii na skalę przemysłową. Partnerstwa publiczno-prywatne mogą finansować te inicjatywy za pośrednictwem funduszy strukturalnych, inicjatywy „Horyzont 2020” i innych programów unijnych.

7. Zorganizowana, systematyczna współpraca i koordynacja między służbami celnymi a innymi organami

7.1 Również niedawno EKES podkreślił potrzebę „zacieśnienia współpracy” między administracją celną, organami nadzorującymi rynek, służbami Komisji i agencjami europejskimi w celu ściślejszego kontrolowania jakości towarów przewożonych przez granice⁽¹⁴⁾, zwracając uwagę, że konieczne są odpowiednie wspólne informacje i szkolenia.

7.2 Zdaniem Komisji „na poziomie UE istnieje potrzeba lepszego łączenia możliwości i zasobów państw członkowskich, aby w sposób bardziej skuteczny osiągać unijne cele zarządzania ryzykiem w każdym miejscu na granicy zewnętrznej”, między innymi dzięki „zastosowaniu w czasie rzeczywistym elektronicznych narzędzi analizy ryzyka” i wzmocnieniu zdolności na szczeblu UE.

7.3 Zdaniem EKES-u kwestia współpracy i koordynacji w zakresie zarządzania ryzykiem jest jednym z newralgicznych punktów wniosku Komisji, nie tylko jeżeli chodzi o koordynację systemową organów państw członkowskich, lecz również na

szczeblu samej UE, między poszczególnymi dyrekcjami generalnymi i agencjami operacyjnymi.

8. Uwagi ogólne

8.1 EKES przyjmuje z zadowoleniem inicjatywę Komisji, która ma na celu zapewnienie skuteczności i wydajności zarządzania ryzykiem oraz przemieszczania towarów przez granice UE za pomocą wspólnej strategii na różnych szczeblach. Strategia ta ukierunkowana jest na wskazanie rodzaju i poziomu ryzyka, a także zakresu możliwych reakcji w europejskich ramach koordynacji różnych organów i w oparciu o jednolite podejście oraz uprzednio określone wspólne kryteria.

8.2 EKES jest przekonany o potrzebie centralizacji procesu **elektronicznych odpraw celnych dzięki wyposażeniu** Komisji w odpowiednie systemy informatyczne służące **unijnemu zarządzaniu ryzykiem**, w oparciu o sieć interoperacyjnych banków danych oraz systematyczne zastosowanie standardowych metod pracy, które umożliwiłyby kontrolowanie zagrożeń dla pracowników, konsumentów i przedsiębiorstw, wynikających z dumpingu sanitarnego, ekologicznego i społecznego.

8.3 Zdaniem EKES-u zasadnicze znaczenie ma rozwinięcie zdolności służb celnych, by w każdym punkcie terytorium UE można było zagwarantować ten sam poziom zarządzania ryzykiem, zgodnie ze wspólnymi i jednoznacznymi kryteriami, weryfikowanymi w oparciu o jeden system gwarancji jakości i monitorowanymi za pomocą sankcji wobec popełniających wykroczenie.

8.4 EKES uważa, że kwestia ta wpisuje się w ramy **wieloletniego planu nadzoru rynku określającego dwadzieścia praktycznych działań**⁽¹⁵⁾, który ma zostać zrealizowany do 2015 r. ze szczególnym uwzględnieniem:

- wsparcia wdrożenia wytycznych w państwach członkowskich przez organy celne oraz organy nadzoru rynku (działanie 17);
- poprawy skuteczności granicznych kontroli bezpieczeństwa i zgodności (działanie 18);
- wskazania różnic w zakresie kontroli bezpieczeństwa i zgodności produktów wprowadzanych do Unii (działanie 19);
- opracowania wspólnego podejścia do zagrożeń w ramach kontroli celnych w zakresie bezpieczeństwa i zgodności produktów (działanie 20).

8.5 EKES uważa, że zarządzania kontrolą celną i nadzorem rynku nie można rozpatrywać oddzielnie i że do opracowania **wspólnego podejścia na szczeblu europejskim** należy dążyć wspólnie, wraz z pełną interoperacyjnością narzędzi analizy, gromadzenia i przetwarzania danych w sieci przez **różne zainteresowane organy**.

⁽¹²⁾ *Interoperable Delivery of Pan-European e-Government Services to Public Administrations, Businesses and Citizens*. IDABC jest częścią inicjatywy i2010 na rzecz modernizacji europejskiego sektora publicznego.

⁽¹³⁾ *Interoperability Solutions for European Public Administrations Program 2010–15*.

⁽¹⁴⁾ Dz.U. C 229 z 31.7.2012, s. 68.

⁽¹⁵⁾ COM(2013) 76 final.

8.6 EKES opowiada się za systemem wsparcia, by wzmocnić zdolności zarządzania ryzykiem państw członkowskich i by zagwarantować jednolity poziom jakości za pomocą unijnego mechanizmu weryfikacji, kontroli, monitorowania i sankcji, a także większego wysiłku wspólnotowego w zakresie szkolenia wysoko wykwalifikowanych specjalistów, zwłaszcza tam, gdzie wymagania i koszty są szczególnie wysokie, jak np. na granicach obszaru Schengen.

8.7 W tym względzie EKES zwraca się o wzmocnienie działań wspólnotowych na rzecz rozwoju wykwalifikowanych zasobów ludzkich i doskonalenia umiejętności zarządzania, między innymi poprzez utworzenie wspólnej komórki celnej gwarantującej szybką interwencję i wsparcie w trudnych sytuacjach.

8.8 Komitet usilnie apeluje, by w celu zapewnienia jasnych i spójnych wspólnych norm na całym rynku wewnętrznym na

rzecz tego samego poziomu bezpieczeństwa zapewniono **ściślejszą współpracę i wymianę informacji** – w oparciu o wysokie wspólne standardy – między organami celnymi, organami nadzoru rynku, służbami Komisji i agencjami europejskimi. Celem jest zapewnienie lepszej kontroli jakości towarów przewożonych przez granice.

8.9 EKES popiera **konkluzje Rady** w sprawie postępów we wdrażaniu strategii dotyczącej rozwoju unii celnej ⁽¹⁶⁾ w zakresie **poprawy zarządzania unią celną**, zdolności unii celnej do określenia swego wpływu oraz propagowania jednolitego stosowania przepisów, poprawy współpracy między agencjami, a przede wszystkim „przyjęcia bardziej kompleksowego podejścia właściwego dla międzynarodowego łańcucha dostaw”, ułatwienia handlu i zapewnienia „realnych i konkretnych korzyści upoważnionym przedsiębiorcom”.

Bruksela, 10 lipca 2013 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE

⁽¹⁶⁾ Dz.U. C 80 z 19.3.2013, s. 11.