

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Doprava, energetika a služby obecného zájmu jako hnací síla udržitelného růstu v Evropě prostřednictvím digitální revoluce

(stanovisko z vlastní iniciativy)

(2019/C 353/13)

Zpravodaj: **Alberto MAZZOLA**

Spoluzpravodajka: **Evangelia KEKELEKI**

Rozhodnutí plenárního shromáždění	24.1.2019
Právní základ	čl. 32 odst. 2 jednacího řádu stanovisko z vlastní iniciativy
Odpovědná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato v sekci	3.7.2019
Přijato na plenárním zasedání	17.7.2019
Plenární zasedání č.	545
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	183/13/19

1. Závěry a doporučení

1.1. EHSV se domnívá, že spolehlivé evropské systémy dopravy, energetiky a služeb obecného zájmu jsou zásadním předpokladem plné integrace evropského kontinentu, který bude čelit globálním výzvám spojeným s udržitelným konkurenceschopným růstem v moderním, digitalizovaném a inteligentním prostředí schopném řešit výzvy týkající se hospodářského růstu, prosperity, pracovních příležitostí, chudoby, nerovností, klimatu, míru a spravedlnosti, jak vyžadují cíle udržitelného rozvoje OSN. Aktivní účast a zapojení občanů EU – jako podnikatelů, výrobců, pracovníků, spotřebitelů, prozumentů, investorů a konečných uživatelů – musí být podle EHSV ústředním bodem politických možností a opatření.

1.2. EHSV je pevně přesvědčen o tom, že dokončení jednotného trhu EU zůstává nejdůležitějším pilířem podporujícím růst v Evropě prostřednictvím digitalizace. EHSV vyzývá Evropskou komisi, aby prosazovala provádění přijaté legislativy pro firmy i spotřebitele a ověřovala jeho správnost, a **důrazně ji žádá o revizi bílé knihy o jednotném trhu** za účelem přípravy strategie pro dokončení jednotného trhu do roku 2025, jejímž výsledkem by měly být silnější firmy a širší ochrana pracovníků a spotřebitelů a která by měla zahrnovat novou, plně propojenou, interoperabilní a inteligentní evropskou dopravu, energetiku a služby obecného zájmu.

1.3. EHSV doporučuje vytvořit **právní prostředí podporující konkurenci a inovace** a posilující postavení občanů i podniků prostřednictvím důvěry a informovanosti o výhodách digitálních technologií aplikovaných v oblasti dopravy, energetiky a služeb obecného zájmu pro občany, spotřebitele, podniky i pracovníky, jakož i pro kombinaci všech uvedených skupin do jediné „elektronické osoby“. EHSV navrhuje upustit od koncepce vlastnictví údajů a místo toho definovat práva fyzických i právnických osob v oblasti údajů. Spotřebitelé by měli mít v zájmu zajištění ochrany soukromí kontrolu nad údaji generovanými prostřednictvím propojených přístrojů.

1.4. **Zásadní význam má volný tok dat.** EHSV proto vyzývá k nalezení účinných řešení, jež odstraní problémy týkající se dostupnosti, interoperability a přenosu dat a zajistí přiměřenou ochranu údajů a soukromí, spravedlivou hospodářskou soutěž a širší nabídku pro spotřebitele. Stejně podmínky se musí vztahovat na veřejné i soukromé společnosti, přičemž je třeba zajistit reciprocitu při výměně údajů a kompenzaci nákladů.

1.5. EHSV vyzývá Evropskou komisi a členské státy k přidělení dostatečného množství zdrojů a pravomocí pro účinné prosazování a monitorování stávající legislativy. EHSV dále vyzývá členské státy, aby urychleně přijaly návrh Evropské komise na vytvoření **systému kolektivní právní ochrany EU**. Je třeba zajistit, že budou řešeny pouze řádně odůvodněné případy, čímž se zabrání nadměrnému počtu soudních sporů.

1.6. EHSV má jednoznačný postoj k otázce, do jaké míry je eticky přijatelné přenést nezbytné rozhodování na **systémy založené na umělé inteligenci**: všechny automatizované systémy bez ohledu na to, jak dokonalé mohou být, musí fungovat podle zásady, která člověku ponechává kontrolu nad strojem.

1.7. **EHSV vyzývá Evropskou komisi, aby zveřejnila pokyny a vysvětlení týkající se obecného nařízení o ochraně osobních údajů**, aby bylo možné dosáhnout jednotného uplatňování a vysoké úrovně ochrany údajů a spotřebitelů, a to i v případě propojených a automatizovaných automobilů. Dále ji vyzývá, aby přezkoumala pravidla týkající se odpovědnosti za výrobky a jejich pojištění a uzpůsobila je situaci, kdy bude rozhodování stále častěji provádět software. Kybernetická bezpečnost je nanejvýš důležitá proto, aby byl zajištěn bezpečný a obecně přijímaný přechod.

1.8. EHSV naléhavě vyzývá **Evropskou komisi, aby vytvořila vhodný rámec pro digitalizované vnitrostátní systémy zdravotní péče** tak, aby byly zdravotní údaje občanů EU pro účely výzkumu a inovací, které provádějí orgány a podniky EU, sdíleny v souladu s obecným nařízením o ochraně osobních údajů, tj. aby byly dodržovány striktní podmínky pro zachování soukromí a anonymity.

1.9. Díky **síti 5G** se mobilní technologie stanou **všeobecně používanými technologiemi** a budou výraznou měrou přispívat k „průmyslové mutaci, která neustále revolucionizuje ekonomickou strukturu zevnitř, nepřetržitě boří starou a vytváří novou“. **EHSV proto vyzývá orgány EU a členské státy k tomu, aby dokončily jednotný digitální trh a rozvinuly kapacity pro integraci a využívání služeb 5G za účelem posílení a zlepšení konkurenceschopnosti evropských průmyslových odvětví**, mezi něž patří například doprava a automobilový průmysl, energetika, chemický a farmaceutický průmysl, výroba (včetně malých a středních podniků) a finanční sektor, kde je Evropa vedoucí globální silou.

1.10. EHSV žádá Evropskou komisi, aby striktně monitorovala průběh zavádění a skutečné využívání sítě 5G, a vyzývá členské státy k dalšímu urychlení tohoto procesu. EHSV doporučuje, aby byla přijata **evropská politika, podle níž by každá země měla mít k dispozici alespoň dva poskytovatele, z toho alespoň jednoho evropského**.

1.11. Aby bylo rovněž možné posoudit potenciální rizika elektromagnetického záření pro lidské zdraví a životní prostředí, vyzývá EHSV Komisi, aby provedla posouzení biologického dopadu záření 5G.

1.12. EHSV upozorňuje na to, že digitální transformace evropských energetických a dopravních systémů vyžaduje nové soubory dovedností pro pracovníky a zaměstnance na všech úrovních, a zdůrazňuje, že jsou nutné silnější vazby mezi poskytovateli vzdělání a odborné přípravy a průmyslem a že je třeba podporovat **rozsáhlé mechanismy zlepšující digitální gramotnost a celoživotní digitální schopnosti** a průběžnou odbornou přípravu. K řešení těchto otázek musí přispět Evropský sociální fond. Vzdělávání a odborná příprava jsou nezbytností i pro občany a spotřebitele, aby nebyli z důvodu nedostatečného přístupu k síti elektronických komunikací nebo digitální ngramotnosti vyloučeni z digitálního trhu. Podle EHSV je třeba zlepšit „kybernetickou hygienu“ mimo jiné i prostřednictvím osvětových kampaní pro jednotlivce i podniky⁽¹⁾.

1.13. Za účelem organizace přechodu k bezemisní či nízkoeemisní mobilitě **EHSV podporuje: technologicky neutrální, integrovaný a systémový přístup**; vozidla a infrastrukturu s nízkými či nulovými emisemi; postupný dlouhodobý přechod na alternativní paliva a paliva s nulovou uhlíkovou bilancí; zvýšenou účinnost, jako je tomu v rámci projektu jednotné evropské nebe, díky maximálnímu využití digitálních technologií, jako je tomu v evropském systému řízení železničního provozu (ERTMS), inteligentnímu stanovování cen a další podpoře multimodální integrace a přechodu na udržitelnější druhy dopravy; **posílení postavení občanů díky rostoucí propojenosti umožňující výběr „mobility jako služby“**.

(1) Úř. věst. C 227, 28.6.2018, s. 86.

1.14. Přínos energetiky k dekarbonizaci by měl být podle EHSV umožněn prostřednictvím různých opatření, mezi něž patří například:

- zavádění klíčových vznikajících technologií pro dosažení klimaticky neutrálního, energeticky účinného a oběhového hospodářství,
- **zaměření na inteligentní sítě** za účelem integrace a optimalizace využití různých obnovitelných zdrojů energie,
- čisté technologie v oblastech výroby, skladování, přenosu, distribuce a spotřeby energie, koncepce „odezva na straně poptávky“, energetická účinnost, budovy a mikrogenerace,
- speciální strategie pro energeticky náročná průmyslová odvětví a regiony,
- posílený systém pro obchodování s emisemi,
- silnější nástroje pro ochranu a kybernetickou bezpečnost struktur a sítí.

1.15. EHSV poukazuje na to, že:

- rozsáhlá a vzájemně propojená infrastruktura v oblasti energetiky, dopravy a komunikací v Evropě je zásadně důležitým a ústředním prvkem jednotného trhu a je naprostou nezbytností, má-li EU zůstat v čele celosvětového pokroku a hospodářské soutěže,
- dopravní prioritou v podobě dokončení sítě TEN-T vyžaduje do roku 2030 investice ve výši zhruba **500 miliard EUR** jen pro hlavní síť,
- investice ze strany účastníků na evropských trzích do sítí 5G se během příštích 5 let odhadují na **60–100 miliard EUR** ročně; zajištění připojení ve venkovských oblastech by vyžadovalo investici ve výši 127 miliard EUR,
- dosažení hospodářství s nulovými čistými emisemi skleníkových plynů bude vyžadovat další investice v rozsahu 175 až 290 miliard EUR ročně, přičemž celkově by investice měly činit **520–575 miliard EUR** ročně v odvětví energetiky a **850-900 miliard EUR** ročně v odvětví dopravy.

1.16. Aby bylo možné financovat takové rozsáhlé investice, které představují přibližně 9–10 % HDP EU, pocházejí převážně ze soukromé sféry a jsou do značné míry doplňkové, EHSV **doporučuje podporovat prostředí příznivé pro investice a provádění „zlatého investičního pravidla“** a nové finanční programy na základě nástrojů soudržnosti, EIB, Nástroje pro propojení Evropy a Invest EU, programu Horizont Evropa a společných iniciativ partnerství veřejného a soukromého sektoru. EHSV doufá, že veřejní a soukromí investoři dokážou tyto investice zajistit, a za tímto účelem doporučuje, aby byly zjednodušeny administrativní postupy, byly navýšeny finanční prostředky a rozšířilo se financování, byly internalizovány negativní i pozitivní externality a bylo podporováno prostředí příznivé pro investice. Důležitým krokem je probíhající úsilí o vytvoření taxonomie EU pro ekologické financování.

1.17. EHSV je však hluboce přesvědčen o tom, že pouze **politický a sociální kompromis** založený na společné systémové vizi a jasné plnění ověřitelných postupných cílů v krátkodobém a střednědobém horizontu umožní přijetí tak velkého finančního závazku ze strany soukromých investorů a tak vysokých veřejných investic evropskými daňovými poplatníky.

2. Průřezové výzvy

2.1. Cíle udržitelného rozvoje jsou výzvou k přijetí opatření pro všechny země za účelem dosažení lepší a udržitelnější budoucnosti pro všechny. Týkají se globálních problémů, jimž čelíme, včetně těch, které souvisejí s hospodářským růstem, prosperitou, chudobou, nerovnostmi, klimatem, pracovními příležitostmi a mírou a spravedlností. Jsou také naléhavou výzvou k tomu, aby svět zvolil udržitelnější cestu svého rozvoje. Digitalizace je s cíli udržitelného rozvoje úzce spojena, protože umožňuje jejich dosažení tím, že posiluje průmysl, inovace, infrastrukturu a společnost jako celek. Existují jasné důkazy o pozitivní vazbě mezi digitalizací a splněním řady cílů udržitelného rozvoje.

2.2. EHSV se domnívá, že Evropa musí být otevřena rozvoji a zavádění nových druhů obchodních modelů založených na digitálních platformách, pokud bude zajištěna transparentnost a sociální doložky.

2.3. Ačkoli přístup k digitálním technologiím má čím dál více lidí, digitální propast v používání digitálních technologií stále existuje, jelikož někteří lidé k nim nemají přístup a jiní jsou více schopni využít digitální transformaci k lepšímu životu.

2.4. Digitální transformace evropského hospodářství vyžaduje nové soubory dovedností na všech úrovních. V řadě členských států chybí vazby mezi poskytovateli vzdělávání a průmyslem, ačkoli tento vývoj vyžaduje naopak zintenzivněnou spolupráci, aby bylo možné zabránit šíření nedostatků v oblasti dovedností a nesouladu mezi nabízenými a požadovanými dovednostmi. Klíčovými prvky pro přizpůsobení měnícím se pracovištím a pro podporu profesního rozvoje jsou další vzdělávání, odborná příprava a celoživotní učení. Vzdělávání a odborná příprava, a to i prostřednictvím výzkumných projektů, je důležitým způsobem, jak podpořit talenty a zajistit vysokou úroveň dovedností, a zachovat tak konkurenceschopnost EU.

2.5. EHSV dále považuje za nezbytné, aby EU a členské státy poskytovaly podporu pracovníkům, jimž v důsledku digitální transformace a transformace energetiky hrozí ztráta zaměstnání. EHSV proto vyzývá Evropskou komisi, Evropský parlament a Radu Evropské unie, aby zajistily náležitou koncepci a financování Evropského sociálního fondu a Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci, a tyto problémy tak bylo možné řešit.

2.6. Zásadní význam má volný tok dat. EHSV proto vyzývá k nalezení účinných řešení, jež odstraní problémy týkající se dostupnosti, interoperability a přenosu dat a zajistí přiměřenou ochranu údajů a soukromí. Stejně podmínky se musí vztahovat na veřejné i soukromé společnosti, přičemž je třeba zajistit reciprocitu při výměně údajů a kompenzaci nákladů.

2.7. EHSV žádá Evropskou komisi, aby zajistila spravedlivou hospodářskou soutěž a poskytla spotřebitelům možnost volby v oblasti přístupu k údajům. V automobilovém průmyslu bude spravedlivý přístup k údajům obsaženým v systémech vozidel klíčovým faktorem, který zákazníkům přinese konkurenceschopné, praktické a inovativní služby v oblasti mobility. EHSV doporučuje Evropské komisi, aby vytvořila pokyny týkající se způsobu, jak se na propojená a automatizovaná vozidla vztahují pravidla obecného nařízení o ochraně osobních údajů a ochrany soukromí. V oblasti veřejné dopravy také mohou vzniknout podobné výzvy ohledně pojetí mobility jako služby.

2.8. EHSV rovněž vyzývá Evropskou komisi k tomu, aby přezkoumala pravidla týkající se odpovědnosti za výrobky a jejich pojištění, aby bylo možné je upravit pro situace, kdy bude rozhodování stále častěji provádět software. Pro zvýšení důvěry při zavádění těchto technologií by se měly systematicky uplatňovat zásady bezpečnosti a zabezpečení již od fáze návrhu a zásady jejich standardního nastavení.

2.9. Kybernetická bezpečnost je nanejvýš důležitá proto, aby bylo možné zaručit bezpečný přechod. Výzvy identifikované v klíčových odvětvích je třeba plně řešit na úrovni EU, a to podporou úlohy Agentury Evropské unie pro kybernetickou bezpečnost, aby se snížilo riziko slabých článků ve stále více propojené evropské síti. EHSV v tomto ohledu zvláště vítá činnost Evropské sítě provozovatelů elektroenergetických přenosových soustav (ENTSO-E).

2.10. Velké množství údajů je generováno prostřednictvím čidel a díky postupnému zavádění inteligentních měřičů. Tyto údaje je třeba zpracovat a zpřístupnit příslušným zúčastněným stranám, a to bezpečným, transparentním způsobem, který chrání svobody jednotlivce. EHSV zdůrazňuje, že zatímco potenciál inteligentních technologií je významný, je nicméně zkouškou pro mnoho zavedených zásad ochrany spotřebitele, jako jsou soukromí, odpovědnost a bezpečnost, jakož i úsilí v boji proti energetické chudobě. Pokud jde o údaje, regulační orgány musí najít přístup, díky němuž budou mít spotřebitelé k údajům, které produkují, vždy přístup a kontrolu nad nimi, a který bude podporovat hospodářskou soutěž a přinášet inovativní služby.

2.11. Umělá inteligence brzy promění všechna odvětví a přináší řadu výzev. Například je třeba zajistit záruky, pokud jde o transparentnost automatického rozhodování a prevenci diskriminace spotřebitelů.

2.12. I spotřebitelé musí mít přístup k jednoduchým a standardizovaným výrobkům, zejména v případě spotřebitelů, kteří nepatří mezi odborníky, starších spotřebitelů a všech osob ve zranitelném postavení.

3. **Doprava**

3.1. V rámci jednotného trhu EU představuje dopravní odvětví 6,3 % HDP EU a přímo zaměstnává zhruba 13 milionů lidí v EU (více než 7 % celkové zaměstnanosti v EU), a to včetně zhruba 2,3 milionu lidí v automobilové výrobě.

3.1.1. Doprava je klíčovým prvkem, který umožňuje plnění několika cílů udržitelného rozvoje v oblasti hospodářského rozvoje, průmyslu a malých a středních podniků a také obchodu a investic. Mimoto má toto odvětví rovněž problémy s plněním cílů udržitelného rozvoje i cílů Pařížské dohody^(?).

3.1.2. Při tvorbě dopravní politiky je třeba se zaměřit na dokončení spravedlivého, efektivního a plně digitalizovaného jednotného trhu přinášejícího hmatatelné výhody všem. Současná situace stále připomíná spíše mozaiku, a to i co se týče mezinárodní hospodářské soutěže. Odvětví dopravy plní rovněž důležitou funkci jednoho z klíčových faktorů, které velkou měrou umožňují rozvoj jednotného trhu.

(?) Úř. věst. C 367, 10.10.2018, s. 9.

3.1.3. „V oblasti silniční dopravy nebyla dosud v EU nalezena vhodná rovnováha mezi liberalizací a sociálními doložkami ve vztahu k řidičům, a to navzdory nedávno navrženým změnám právních předpisů v oblasti silniční dopravy“. ⁽³⁾ Nedostatečné prosazování předpisů je dnes společně s nedostatkem řidičů (chybí zhruba 20 % potřebného počtu) pokládáno za jeden z hlavních problémů v silniční dopravě.

3.1.4. Železniční nákladní doprava v EU, která byla liberalizována v roce 2007, dosud není interoperabilní, i když 50 % dopravy probíhá na mezinárodní úrovni. Měla by být dále zlepšována spokojenost cestujících. Ústředním bodem strategie EU v oblasti digitálních železnic, který by umožnil realizovat její výhody (např. technickou a provozní harmonizaci, zvýšení kapacity sítě, větší spolehlivost, snížení nákladů na údržbu, automatický provoz vlaků atd.), by mělo být zavedení ERTMS.

3.1.5. V letecké dopravě fungují trhy efektivněji. Ceny letecké přepravy po liberalizaci klesly na desetinu a počet tras sedminásobně vzrostl, náklady na infrastrukturu a služby se však zdvojnásobily. Pokud jde o různé formy zaměstnávání posádek, přetrvává celá řada problémů a nejistot a někdy souvisejí s praktikami, které představují porušení nebo obcházení platných právních předpisů. Aby se zvýšila účinnost, měl by být plně proveden projekt jednotné evropské nebe (SES), což by mělo za následek přímější letové trasy, kratší lety a přibližně 10 % snížení emisí CO₂. Rada by měla přestat tento projekt blokovat. EHSV požaduje, aby Rada urychleně přijala revidované nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, jelikož je třeba jej značně zpřehlednit, a snížit tak množství soudních sporů.

3.1.6. Nedávno přijaté nařízení o přístavních službách společně s obecnou blokovou výjimkou pro přístavy konečně přináší přístavům a subjektům v nich působícím pevný a zároveň flexibilní legislativní rámec.

3.2. **Dekarbonizace a nulové emise**

3.2.1. Z hlediska energetických potřeb závisí odvětví dopravy z 94 % i nadále na ropě. Zhruba 73 % přitom připadá na silniční dopravu. Doprava je jediným odvětvím v EU, kde se množství emisí CO₂ od roku 1990 zvýšilo.

3.2.2. Evropská komise představila v roce 2018 svou vizi klimaticky neutrální budoucnosti do roku 2050. „Dosažení značného snížení emisí bude vyžadovat integrovaný systémový přístup. Jeho součástmi jsou podpora 1) celkové účinnosti vozidel, vozidel a infrastruktury s nízkými či nulovými emisemi, 2) přechod k alternativním palivům a palivům s nulovou uhlíkovou bilancí v dopravě do roku 2050, 3) zvýšené účinnosti dopravního systému – díky maximálnímu využití digitálních technologií, inteligentnímu stanovení cen a další podpoře multimodální integrace a přechodu k udržitelnějším druhům dopravy“, a to s dostatečným financováním přechodu a rozšířením sítě veřejné dopravy ve venkovských i městských oblastech. Přechod k zelenější ekonomice je však obtížný a bolestivý krok. ⁽⁴⁾

3.2.3. Dosažení 100 % snížení emisí CO₂ v dopravě do roku 2050 bude odhadem vyžadovat investice ve výši zhruba 800 miliard EUR ročně, které by měl poskytnout především soukromý sektor ⁽⁵⁾. Podpora takových investic vyžaduje silný právní rámec pro udržitelné financování.

3.2.4. Co se týče technologicky neutrálního přístupu, EHSV by rád zdůraznil, že velký potenciál pro čistou mobilitu mají také jiné pohonné technologie než elektrina, například vodík nebo zcela bezfosilní kapalná paliva, jako je HVO100 ⁽⁶⁾. Aktivním způsobem ochrany klimatu je rovněž přechod k veřejné dopravě. Při dosahování energetické nezávislosti bude mít důležitou úlohu výroba elektrických baterií.

3.2.5. EHSV souhlasí s tím, že v odvětví lodní dopravy by se hlavní prioritou mělo stát provedení cíle Mezinárodní námořní organizace (IMO) pro oblast lodní dopravy. Průlom při zavádění opatření ke snížení emisí a definování scénářů pro paliva používaná v budoucnu by měl přinést rok 2023.

3.2.6. Investice do infrastruktury pro čistá a alternativní paliva jsou zdlouhavé a nákladné pro všechny druhy dopravy, a využívání dané infrastruktury by mělo doprovázet odpovídajícími pobídkami, a to především co se týče poskytování veškerých informací, které uživatelé potřebují, prostřednictvím otevřených platform.

⁽³⁾ Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 195.

⁽⁴⁾ ESPAS, *Challenges and choices for Europe (Výzvy a volby pro Evropu)*, duben 2019.

⁽⁵⁾ COM(2018) 773 final.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 345, 13.10.2017, s. 52, Úř. věst. C 262, 25.7.2018, s. 75.

3.3. **Dopravní nehody bez obětí, autonomní řízení, mobilita jako služba**

3.3.1. U 95 % všech dopravních nehod na evropských silnicích hraje roli selhání lidského faktoru. Za rok 2017 přišlo při nehodách o život více než 25 300 osob a 1,2 milionu jich bylo zraněno. Náklady spojené s nehodami činily 120 miliard EUR ročně.

3.3.2. V technologii pozemní dopravy s největší pravděpodobností proběhnou díky **digitalizaci** a automatizaci revoluční změny: EHSV konstatuje, že tyto nové technologie mají potenciál nejen zlepšit dopravní trh, ale rovněž poskytovat analytické údaje napomáhající kontrole a prosazování stávajících právních předpisů a ochraně lidských a sociálních práv.

3.3.3. Digitalizace bude také klíčem k rozvoji nových tržních modelů včetně různých druhů platform a konceptů **ekonomiky sdílení**, k jejichž kompletnímu dokončení je stále daleko a které s největší pravděpodobností nebudou pokrývat venkovské oblasti, kde není veřejná doprava k dispozici. EHSV vyzývá Evropskou komisi, aby zaručila bezpečnost sdílených dopravních prostředků, počínaje elektrickými koloběžkami.

3.3.4. Díky zavedení **automatizovaného řízení** by mělo být možné výrazně snížit počty obětí při nehodách, nebo se jim dokonce zcela vyhnout. EHSV se však domnívá, že automobily bez řidiče veřejnost přijme pouze tehdy, pokud budou poskytovat stejnou bezpečnost jako jiné systémy přepravy osob, např. vlaky nebo velká letadla. EHSV podotýká, že překážkou pro přijetí ze strany veřejnosti mohou být tyto problematické oblasti: 1) vyšší náklady, 2) čím dál složitější řízení automobilů (?), 3) dlouhé období „smíšeného provozu“ (vozidel s automatickým a ručním řízením), kdy by mohl vzrůst počet nehod a klesnout kapacita silnic, 4) obavy týkající se bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti, 5) právní nejistota ohledně odpovědnosti v případě nehod.

3.3.5. Podle ESHV by bylo možné podrobněji analyzovat otázku nulového počtu obětí na životech: naléhavá potřeba harmonizace vnitrostátních právních předpisů týkajících se pravidel silničního provozu a příslušných sankcí; dostupnost nových, „bezpečných“ automobilů pro spotřebitele a podniky; zásada, podle níž jen člověk může provádět „etická“ rozhodnutí a stroje musí člověka doplňovat, nikoli jej nahrazovat; snižování pojistného ze strany pojišťovacích společností jako způsob, jak motivovat k nákupu bezpečnějších vozidel; jakékoli nové předpisy o přístupu k údajům o vozidlech se musí řídit zásadou, že na prvním místě je bezpečnost.

3.3.6. Síťově propojená a automatizovaná řešení v oblasti mobility ve všech druzích dopravy, a to i ve veřejné dopravě, představují důležitou oblast inovací, v níž má EU potenciál stát se světovým lídrem. To může být rozvíjeno pouze prostřednictvím spolupráce veřejného a soukromého sektoru a investic.

3.3.7. Pojetí mobility jako služby označuje přechod od osobně vlastněných dopravních prostředků ke veřejné dopravě a k řešení mobility využívaným ve formě služeb. (8) Klíčovým konceptem tohoto pojetí je nabídnout cestujícím řešení mobility vycházející z jejich potřeb. Pojetí mobility jako služby chápe celý dopravní systém jako jeden celek. Mobilita jako služba na vyžádání může rovněž pomoci zlepšit přístup k mobilitě pro občany, kteří žijí v odlehlých oblastech, nebo pro osoby se ztíženou mobilitou (např. starší nebo zdravotně postižené osoby).

3.4. **Investice**

3.4.1. ESHV uznává, že současná síť dopravní infrastruktury v mnoha oblastech Evropy nesplňuje očekávání. Abychom se připravili na stále rostoucí poptávku po dopravních službách, je třeba budovat a zlepšovat dopravní infrastrukturu pomocí rozsáhlých veřejných a soukromých investic.

3.4.2. Naprostou prioritou musí být včasné **dokončení sítě TEN-T** společně s optimalizovaným geografickým pokrytím: hlavní síť TEN-T by měla být hotová do roku 2030, globální síť pak do roku 2050 nebo dříve. Vybudování samotné hlavní sítě vyžaduje investice ve výši zhruba 500 miliard EUR, a to bez zohlednění odolnosti a modernizace stávající infrastruktury. Tyto investice není možné financovat pouze z grantů poskytovaných v rámci Nástroje pro propojení Evropy či pomocí nástrojů EU a zdroje členských států pravděpodobně nebudou dostačující. Existuje zde konkrétní riziko výrazných zpoždění.

(7) Úř. věst. C 440, 6.12.2018, s. 191.

(8) Úř. věst. C 345, 13.10.2017, s. 52.

3.4.3. Důležitou úlohu v investiční politice EU v odvětví dopravy budou i nadále plnit granty, zejména v těch případech, kdy je obtížnější uskutečnit tržní investice. Mezi další nezbytné nástroje však patří kombinace grantů s jinými zdroji financování (např. Evropská investiční banka nebo úvěry ze soukromého sektoru), mobilizace investorů z veřejného a soukromého sektoru a také spolupráce obou těchto sektorů.

3.4.4. EHSV vyzývá k tomu, aby se investovalo do technologií a infrastruktury, o něž by se mohla digitální doprava opírat. Jde především o systémy řízení a kontroly dopravy – projekty SESAR [...], ERTMS [...] a C-ITS. Mímoto je třeba zajistit v celé hlavní síti TEN-T připojení 5G. Tyto iniciativy by měly být podporovány především prostřednictvím finančních nástrojů EU, jako jsou Nástroj pro propojení Evropy, Program InvestEU a program Horizont 2020⁽⁹⁾.

3.4.5. „EHSV má za to, že [...] **systém zpoplatnění silnic**, který by byl v souladu se zásadami „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“, by měl pozitivní dopad, pokud by byly příjmy z něj účelově vázány“.⁽¹⁰⁾

4. Energetika

4.1. *Jednotný trh s energií*

4.1.1. V roce 2016 generovalo odvětví energetiky v EU obrat ve výši 1881 miliard EUR a přímo zaměstnávalo 16 30000 pracovníků.

4.1.2. Všichni evropští občané by měli mít přístup k bezpečné, udržitelné a cenově dostupné energii. To je hlavním cílem energetické unie. EHSV lituje, že v cenách energie existují v členských státech podstatné rozdíly, které představují zásadní selhání **jednotného trhu s energií**. EHSV očekává, že po zavedení energetické unie EU a jednotného digitálního trhu se ceny, s výjimkou daňové složky, vyrovnají.

Pro EU je klíčová digitalizace odvětví energetiky zaměřená na člověka, neboť může spotřebitelům a prozumentům energie umožnit, aby se stali ústředním bodem celé problematiky, a přispívá k utváření nové podoby trhů s energií.

4.2. *Digitalizace a nové technologie*

4.2.1. V souvislosti s Evropským strategickým plánem pro energetické technologie (plánem SET) poskytuje digitalizace dodavatelům nové příležitosti prostřednictvím optimalizace jejich cenných aktiv, využívání obnovitelné energie z různých a distribuovaných zdrojů a snížení provozních nákladů. Zároveň by měla napomáhat všem tím, že veřejnosti a podnikům sníží náklady na energii, a to prostřednictvím energetické účinnosti a účasti v mechanismech flexibilní poptávky. EHSV vyzývá Komisi, aby posoudila dosažené výsledky a v případě potřeby přijala další opatření.

4.3. *Inteligentní energetická síť a obnovitelné zdroje energie*

4.3.1. Odhaduje se, že náklady na některé obnovitelné zdroje energie se již blíží stávajícím tržním cenám.

4.3.2. Řešení spočívající v distribuované energii a inteligentním ovládním zlevňují. Klíčovou složkou tohoto vznikajícího systému jsou inteligentní sítě. Za pomoci digitalizace pomohou propojit nová energetická prostředí. Inteligentní energetické systémy budoucnosti se nebudou rozvíjet izolovaně, ale budou propojovat – digitálně i fyzicky – různé typy energetických a dopravních sítí a přinášet nové příležitosti. Elektrická energie pravděpodobně bude prvním dotčeným odvětvím energetiky s tím, že digitalizace umožní silnější propojení se sektorem vytápění a chlazení, zejména v odvětví stavebnictví a mobility, podpoří větší zapojení zúčastněných stran do místních, regionálních a evropských hodnotových řetězců včetně místních komunit a samovýrobců v rámci energetických komunit a energetických transakcí a posílí evropské inovace a podnikání.

4.3.3. Program Horizont 2020 poskytl financování řadě demonstračních projektů týkajících se rozvodu sítí, přenosových soustav, distribuovaného skladování, velkokapacitního skladování, obnovitelných zdrojů energie a vytápění a chlazení a pokrývajících technologie pro spotřebitele, technologie soustav, podpůrné služby pro trh, skladování energie (i v přečerpávacích vodních elektrárnách), baterie, větrné turbíny, fotovoltaickou, solární a termální výrobu elektřiny i výrobu elektřiny z bioplynu a mikrogeneraci. EHSV vítá vytvoření inovačního fondu, který poskytne demonstračním projektům větší podporu.

⁽⁹⁾ Úř. věst. C 345, 13.10.2017, s. 52.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 195.

4.3.4. EHSV naléhavě vyzývá EU, aby zvýšila úsilí o vymýcení energetické chudoby. Je třeba přijmout konkrétní opatření, která by umožnila rozsáhlou renovaci budov. V případě osob, které jsou v situaci energetické chudoby či jim tato chudoba hrozí, by ve vhodných případech mělo dojít k instalaci solárních panelů. EU by měla mít na paměti, že chudí lidé si taková opatření nemohou dovolit.

4.3.5. EHSV vítá činnost platformy pro uhelné regiony procházející transformací. Transformace energetiky má totiž na některé regiony větší dopady než na jiné, zejména tam, kde se soustřeďuje těžba fosilních paliv, výroba elektřiny a energeticky náročná výroba. Strukturální změnu v uhelných regionech a regionech a odvětvích s vysokými emisemi uhlíku bude proto třeba pečlivě sledovat a účinně řídit, aby byla zajištěna spravedlivá a sociálně přijatelná transformace, která neopomine žádného pracovníka ani region.

4.3.6. Energeticky náročná průmyslová odvětví zajišťují v Evropě více než 6 milionů přímých pracovních míst a jsou základem mnoha hodnotových řetězců, včetně systémů čisté energie. Emise z energeticky náročných průmyslových odvětví představují 60–80 % průmyslových emisí. Výzvy v oblasti dekarbonizace energeticky náročných odvětví jsou obrovské a budou vyžadovat jak technologické, tak i netechnologické inovace (např. nové podnikatelské modely).

4.4. **Investování do energetiky**

4.4.1. Posílení evropského trhu s energií, usnadnění transformace energetiky a zajištění bezpečného fungování systému závisí na existenci vhodných, dobře rozvinutých a nákladově efektivních přenosových soustav v Evropě.

4.4.2. Inovace, mezi něž patří technologie umožňující zásobování sítě plynem vyrobeným přeměnou elektřiny nebo vodík, mohou s účinnou podporou přinést rozsáhlé výsledky a stát se ekonomicky životaschopnými.

4.4.3. Průměrná roční investice do odvětví energetiky v případě scénářů se 100 % snížením CO₂ ⁽¹⁾ by činila 547 miliard EUR ročně (2,8 % HDP) v období 2031–2050 v porovnání se základní referenční hodnotou ve výši 377 miliard EUR (1,9 % HDP). I pro rozvinuté ekonomiky představují tato čísla významný obnos.

5. **Služby obecného zájmu**

5.1. Hlavní strategickou linií je při poskytování služeb obecného zájmu coby hnací síly udržitelného evropského růstu uplatňovat přístup zaměřený na lidi. Dvacátá a zároveň poslední zásada evropského pilíře sociálních práv stanoví „přístup k základním službám“ a říká, že každý má právo na přístup ke kvalitním základním službám, včetně vody, hygienického zařízení, energie, dopravy, finančních služeb a digitálních komunikací. K tomu, aby se uskutečnila v praxi, jsou zapotřebí specifická opatření zaměřená na udržitelný rozvoj a soudržnost.

5.2. **Občané a podniky požadují otevřenější, transparentnější, odpovědnější a účinnější** správu. Dosažení úspor z rozsahu a pružnosti prostřednictvím systémů cloud computingu pomůže pokročit směrem k elektronické veřejné správě, elektronickému zdravotnictví, elektronickému zadávání zakázek a elektronické fakturaci a zároveň umožní veřejným službám, aby sdílely informace a občanům a podnikům usnadnily interakci.

5.3. Hrozí, že v důsledku úplné digitalizace služeb obecného zájmu budou vyloučeni starší či digitálně negramotní spotřebitelé. Proto by měla být zachována některá tradiční místa, kde by byly tyto služby poskytovány.

5.4. EHSV doporučuje, aby byla do evropského semestru zahrnuta ustanovení o odpovědnosti a transparentnosti při přidělování služeb obecného zájmu v členských státech a rovněž přístup a náležitě fungování těchto služeb.

5.5. Mnoho evropských občanů se v Evropské unii v různé míře setkává se závažnými ekonomickými problémy při přístupu k základním službám, mimo jiné co se týče bydlení, energie, elektronické komunikace, dopravy, vody, zdravotních služeb a sociálních služeb.

5.6. Nedostatečný přístup ke službám obecného zájmu může záviset na řadě faktorů: může být ekonomické, geografické, sociální (nerovné zacházení) a fyzické povahy (z důvodu zdravotního postižení) či není přizpůsoben potřebám nebo technickému pokroku (služby jsou nevhodné nebo nemají dostatečnou kvalitu či úroveň bezpečnosti). Digitální technologie mohou pomoci některé z těchto problémů vyřešit.

(¹) COM(2018) 773 final.

5.7. V případě zdravotnických služeb má digitalizace potenciál zajistit lepší prevenci, diagnózu a léčbu. Nástroje, jako je elektronický zdravotní záznam, mohou spotřebitelům umožnit stálý přístup k lékařské anamnéze a lékařským předpisům. Mobilní zdravotnické aplikace a on-line lékařské konzultace mohou pacientům a spotřebitelům značně pomáhat v úsilí zachovat si dobré zdraví a předcházet nemocem, zejména u osob, které žijí v odlehkých oblastech. Přínosy digitálních zdravotnických produktů a služeb jsou však spojeny se závažnými riziky, pokud jde o soukromí pacientů, bezpečnost a zabezpečení, neboť může častěji docházet k porušování zabezpečení osobních zdravotních záznamů a údajů uchovávaných ve zdravotnických zařízeních. EU by měla vytvořit komplexní regulační rámec s cílem zajistit harmonizovaný přístup.

5.8. Vzhledem k rostoucímu využívání digitálních zdravotnických služeb a produktů, a to i v přeshraničním prostředí, má rovněž klíčový význam harmonizace přístupu k odpovědnosti za tyto služby a produkty v celé EU. Musí být zavedena legislativní opatření, jako je přísný dozor nad trhem, prosazování zákonů a účinné nástroje nápravy pro digitální zdravotnické produkty a služby, aby se posílila účinná ochrana spotřebitelů v EU.

5.9. EHSV naléhavě vyzývá Evropskou komisi, aby vytvořila vhodný rámec pro vnitrostátní systémy zdravotní péče tak, aby byly zdravotní údaje občanů EU pro účely výzkumu a inovací, které provádějí orgány a podniky EU, sdíleny v souladu s obecným nařízením o ochraně osobních údajů, tj. aby byly dodržovány striktní podmínky pro zachování soukromí a anonymity.

5.10. V případě služeb obecného zájmu by provozovatelé měli poskytovat služby digitálně a zároveň zachovat jiné možnosti pro ty, kteří nemohou nebo nechtějí být připojeni.

5.11. Služby obecného zájmu v odvětví veřejné dopravy mají zásadní význam pro zlepšení kvality života a splnění základních cílů EU. Co se týče poskytování, zadávání a organizaci služeb obecného zájmu, musí mít veřejné orgány široké rozhodovací pravomoci.

6. 5G

6.1. **Zavedení sítě páté generace (5G) na jednotném trhu**

6.1.1. Orgány veřejné správy začaly s realizací opatření směřujících ke snazšímu zavádění sítí 5G na jednotný trh, včetně přidělování rádiového spektra těmto sítím. Evropské mobilní operátoři by se v následujících měsících měli připravit na zavedení a provedení zkoušek v „reálných“ podmínkách, protože se čekává, že první chytré telefony a terminály pro síť 5G budou k dispozici v první polovině roku 2019. Pouze dvanáct členských států však do začátku prosince 2018 provedlo nebo spustilo alespoň jednu aukci rádiového spektra.

6.1.2. Na mezinárodní úrovni spolu všechny státy soutěží o to, ve kterém z nich bude nejdříve zavedena síť 5G celostátně. I EU se této soutěže účastní. Mezi pět hlavních poskytovatelů infrastruktury patří dva evropské dodavatele, dva čínští a jeden korejský. Mezi společnostmi, které jako první začaly vyrábět zařízení a čipové sady 5G, není žádný velký evropský podnik.

6.1.3. EHSV varuje, že konkurenceschopnost evropských průmyslových odvětví, jako je doprava a automobilový průmysl, energetika, chemický a farmaceutický průmysl, výroba (včetně malých a středních podniků) a finanční průmysl, kde je Evropa vedoucí silou, bude záviset na schopnosti zavést a používat služby 5G.

6.1.4. EHSV vnímá varování vědeckých pracovníků před potenciálním nebezpečím elektromagnetického záření vyvolaného sítí 5G pro lidské zdraví a životní prostředí, zejména rádiové signály s velmi silným zářením a silným průnikem do budov a dalších uzavřených objektů. EHSV žádá Komisi, aby provedla posouzení biologického dopadu záření 5G a rizik interference s jinými frekvencemi.

6.2. **Investiční potřeby v oblasti sítí 5G**

6.2.1. Investice ze strany účastníků na evropských trzích do sítí 5G se během příštích pěti let odhadují na 60–100 miliard EUR ročně. Poskytnou všem hlavním evropským socioekonomickým hnacím silám gigabitové připojení. Lepší připojení ve venkovských oblastech bude vyžadovat dalších 127 miliard EUR investic.

6.2.2. Síť 5G zařadí mobilní a internetovou technologii mezi všeobecně používané technologie a ovlivní produktivitu a hospodářskou činnost napříč širokým spektrem odvětví operujících s velkým počtem zařízení a dat většího objemu, čímž umožní masivní rozšíření internetu věcí a rozvoj klíčových služeb.

7. Konkrétní připomínky

7.1. EHSV dále vyzývá orgány a instituce EU, aby náležitě zohlednily následující otázky, k nimž se již vyjadřoval a na nichž bude dále pracovat i v budoucnosti, neboť jsou důležité a v tomto stanovisku by měly být zmíněny:

- internalizace veškerých externích nákladů prostřednictvím pozitivních i negativních pobídek, ⁽¹²⁾
- směrnice o zdanění energie v souladu s emisemi CO₂ i oxidů dusíku a síry, ⁽¹³⁾
- systém řešení spočívajících v distribuované energii, ⁽¹⁴⁾
- stabilita trhu pro obchodování s emisemi (ETS) pro příští obchodovací období ETS (v roce 2021) a opatření v oblasti ETS pro období po roce 2020, ⁽¹⁵⁾
- digitální platforma pro výměnu informací o soustavě pro účely řízení toků elektřiny, ⁽¹⁶⁾
- správa dat velkého objemu o energetice, ⁽¹⁷⁾
- sociální a hospodářské výzvy související s postupným útlumem těžby uhlí, ⁽¹⁸⁾
- levnější a snazší instalace malých modulárních jaderných reaktorů (50–300 MW), nutnost dodržovat normy EU, ⁽¹⁹⁾
- dálkové sítě vysokého napětí propojující kontinenty – euroasijská perspektiva, ⁽²⁰⁾
- bezpečnost dodávek a ochrana investic, ⁽²¹⁾
- energetická účinnost, ⁽²²⁾
- předběžná certifikace výrobků, ⁽²³⁾
- pravidla pro oblast cloudu, ⁽²⁴⁾
- výrobní platformy v EU, ⁽²⁵⁾

⁽¹²⁾ Úř. věst. C 190, 5.6.2019, s. 24, Úř. věst. C 110, 22.3.2019, s. 33.

⁽¹³⁾ Úř. věst. C 228, 5.7.2019, s. 37.

⁽¹⁴⁾ Úř. věst. C 34, 2.2.2017, s. 44.

⁽¹⁵⁾ Úř. věst. C 424, 26.11.2014, s. 46, Úř. věst. C 288, 31.8.2017, s. 75.

⁽¹⁶⁾ Úř. věst. C 34, 2.2.2017, s. 44, Úř. věst. C 345, 13.10.2017, s. 52, Úř. věst. C 262, 25.7.2018, s. 86.

⁽¹⁷⁾ Závěrečná studie o etice dat velkého objemu – vyvážení ekonomických přínosů a etických otázek spojených s daty velkého objemu v kontextu politik EU (The ethics of Big Data: Balancing economic benefits and ethical questions of Big Data in EU policy context), Úř. věst. C 242, 23.7.2015, s. 61.

⁽¹⁸⁾ Úř. věst. C 303, 19.8.2016, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Úř. věst. C 237, 6.7.2018, s. 38, Úř. věst. C 341, 21.11.2013, s. 92, Úř. věst. C 110, 22.3.2019, s. 141.

⁽²⁰⁾ Úř. věst. C 228, 5.7.2019, s. 95, Úř. věst. C 143, 22.5.2012, s. 125.

⁽²¹⁾ Úř. věst. C 143, 22.5.2012, s. 125, Úř. věst. C 271, 19.9.2013, s. 153, Úř. věst. C 424, 26.11.2014, s. 64, Úř. věst. C 264, 20.7.2016, s. 117.

⁽²²⁾ Úř. věst. C 191, 29.6.2012, s. 142.

⁽²³⁾ Úř. věst. C 228, 5.7.2019, s. 74, Úř. věst. C 75, 10.3.2017, s. 40, Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 176.

⁽²⁴⁾ Úř. věst. C 487, 28.12.2016, s. 86.

⁽²⁵⁾ Informační zpráva poradní komise Evropského hospodářského a sociálního výboru pro průmyslové změny Podpora inkrementálních inovací v oblastech s intenzivní výrobní činností, Úř. věst. C 332, 8.10.2015, s. 36, Úř. věst. C 299, 4.10.2012, s. 12.

- telekomunikace a datové sítě, ⁽²⁶⁾
- nutnost zajistit tok dat a učinit jej důvěryhodným, ⁽²⁷⁾
- vlastnictví údajů a práva v oblasti dat, ⁽²⁸⁾
- uchování údajů v EU. ⁽²⁹⁾

V Bruselu dne 17. července 2019.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Luca JAHIER

⁽²⁶⁾ Úř. věst. C 125, 21.4.2017, s. 74.

⁽²⁷⁾ Úř. věst. C 440, 6.12.2018, s. 8, Úř. věst. C 227, 28.6.2018, s. 86.

⁽²⁸⁾ Úř. věst. C 288, 31.8.2017, s. 107, Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 209, Úř. věst. C 237, 6.7.2018, s. 32.

⁽²⁹⁾ Úř. věst. C 345, 13.10.2017, s. 52, Úř. věst. C 227, 28.6.2018, s. 11.