

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Transports, enerģētika un vispārējas nozīmes pakalpojumi – ilgtspējīgas izaugsmes veicinātāji Eiropā digitālās revolūcijas ietekmē”

(pašiniciatīvas atzinums)

(2019/C 353/13)

Ziņotājs: **Alberto MAZZOLA**

Līdzziņotāja: **Evangelia KEKELEKI**

Pilnsapulces lēmums:	24.1.2019.
Juridiskais pamats	Reglamenta 32. panta 2. punkts Pašiniciatīvas atzinums
Atbildīgā specializētā nodaļa:	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	3.7.2019.
Pieņemts plenārsesijā	17.7.2019.
Plenārsesija Nr.	545
Balsojuma rezultāts (par/pre/atturas)	183/13/19

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK uzskata, ka stabilām Eiropas transporta, enerģētikas un vispārējas nozīmes pakalpojumu sistēmām ir būtiska nozīme, lai Eiropa būtu pilnībā integrēta un varētu risināt globālos uzdevumus – proti, virzīties uz ilgtspējīgu un konkurētspējīgu izaugsmi mūsdienīgā, digitalizētā un viedā vidē, – un spētu sasniegt ANO izvirzītos ilgtspējīgas attīstības mērķus, kas attiecas uz ekonomikas izaugsmi, labklājību, nodarbinātības iespējām, nabadzību, nevienlīdzību, klimata aizsardzību, mieru un tiesiskumu. EESK uzskata, ka politikas iespēju un pasākumu centrā jābūt ES iedzīvotāju – uzņēmēju, ražotāju, darba ņēmēju, patērētāju, ražojošo patērētāju, investoru un galapatērētāju – aktīvai līdzdalībai un iesaistei.

1.2. EESK ir pārliecināta, ka ES vienotā tirgus izveides pabeigšana joprojām ir svarīgākais pīlārs, kas veicinās Eiropas digitālo izaugsmi. EESK aicina Eiropas Komisiju panākt un pārliecināties, ka apstiprinātie tiesību akti, kas attiecas gan uz uzņēmumiem, gan uz patērētājiem, tiek pareizi īstenoti, **un mudina Eiropas Komisiju pārskatīt Balto grāmatu par vienoto tirgu**, lai izstrādātu stratēģiju vienotā tirgus izveides pabeigšanai līdz 2025. gadam, jo tas pavērs iespēju veidot spēcīgākus uzņēmumus, kā arī nodrošināt plašāku aizsardzību darba ņēmējiem un patērētājiem un veidot jaunas, pilnībā savstarpēji savienotas un sadarbspējīgas viedas Eiropas transporta, enerģētikas un vispārējas nozīmes pakalpojumu sistēmas.

1.3. EESK iesaka radīt **normatīvo vidi, kas veicina konkurenci un inovāciju** un vairo iedzīvotāju un uzņēmumu uzticēšanos un izpratni par ieguvumiem, ko digitālo tehnoloģiju izmantošana transporta, enerģētikas un vispārējas nozīmes pakalpojumu jomā sniedz iedzīvotājiem, patērētājiem, uzņēmumiem un darba ņēmējiem, kurus visus kopā var dēvēt par vienu “e-personu”. EESK ierosina atteikties no jēdziena “datu īpašumtiesības” un to aizstāt ar personu un tiesību subjektu “datu tiesību” definīciju. Lai nodrošinātu patērētāju privātumu, patērētājiem vajadzētu būt iespējai kontrolēt datus, ko rada tīklā savienotas ierīces

1.4. **Datu brīva plūsma ir būtiska.** Tāpēc EESK aicina izstrādāt efektīvus risinājumus, kas novērstu problēmas, kuras saistītas ar piekļuvi datiem, to sadarbību un nodošanu, vienlaikus nodrošinot datu pienācīgu aizsardzību un privātumu, godīgu konkurenci un plašākas izvēles iespējas patērētājiem. Uz publiskiem un privātiem uzņēmumiem jāattiecinā vienādi nosacījumi, kas attiecas uz datu apmaiņu un izmaksu kompensācijas savstarpīgumu.

1.5. EESK aicina Eiropas Komisiju un dalībvalstis piešķirt pietiekami daudz resursu un pilnvaru, lai varētu efektīvi uzraudzīt spēkā esošos tiesību aktus un panākt to izpildi. Turklāt EESK aicina dalībvalstis ātri pieņemt Eiropas Komisijas priekšlikumu par **ES kolektīvās tiesiskās aizsardzības sistēmu**. Jānodrošina, ka tiek izskatītas tikai pietiekami pamatotas lietas, tādējādi novēršot pārmērīgu tiesvedību.

1.6. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai ir skaidrs viedoklis jautājumā par to, cik no ētikas viedokļa ir pieņemami atbildību par veicamo izvēli deleģēt **uz mākslīgo intelektu (MI) balstītām sistēmām**. Lai arī kāda būtu automatizētu sistēmu sarežģītības pakāpe, visu automatizēto sistēmu darbība ir jākontrolē cilvēkam atbilstoši principam "cilvēka kontrole pār iekārtām".

1.7. **EESK aicina Eiropas Komisiju publicēt norādes un skaidrojumus par Vispārīgo datu aizsardzības regulu (GDPR)**, lai panāktu vienveidīgu izpildi un datu un patērētāju aizsardzību augstā līmenī, tostarp savienotu un automatizētu automobiļu izmantošanas jomā, un pārskatīt produktatbildības un apdrošināšanas noteikumus, lai tos pielāgotu situācijai, kurā lēmumus aizvien biežāk pieņems programmatūra. Lai nodrošinātu drošu un sabiedrības atbalstītu pārveidi, ļoti svarīga ir kiberdrošība.

1.8. EESK mudina **Eiropas Komisiju izstrādāt atbilstošu satvaru**, lai saskaņā ar Vispārīgo datu aizsardzības regulu, proti, stingri respektējot privātumu un anonimitāti, nodrošinātu **digitalizētām valstu veselības aprūpes sistēmām** iespēju ES iestāžu un uzņēmumu veiktās pētniecības un inovācijas nolūkos kopīgot datus par ES iedzīvotāju veselību.

1.9. Tā kā **mobilās un interneta tehnoloģijas**, pateicoties **5G**, kļūs par **vispārējas nozīmes tehnoloģijām**, kas ievērojami sekmē rūpniecības pārveides procesu, kurš nepārtraukti no iekšpuses kardināli maina ekonomikas struktūru, pastāvīgi noārda veco struktūru un rada jaunu, **EESK mudina ES iestādes un dalībvalstis pabeigt digitālā vienotā tirgus izveidi, tostarp attīstīt spējas integrēt un izmantot 5G pakalpojumus, lai aizsargātu un uzlabotu to Eiropas nozaru** (piemēram, transporta un autobūves, enerģētikas, ķīmijas un farmācijas nozares, rūpniecības, tostarp MVU, un finanšu nozares) **konkurētspēju**, kurās Eiropa ir līderis pasaules mērogā.

1.10. EESK aicina Eiropas Komisiju stingri uzraudzīt progresu 5G ieviešanā un reālā izmantošanā un aicina dalībvalstis vēl vairāk paātrināt šo procesu. EESK ierosina **Eiropā noteikt, ka katrā valstī ir jābūt vismaz diviem piegādātājiem, no kuriem vismaz viens ir Eiropas uzņēmums**.

1.11. Turklāt, lai varētu novērtēt elektromagnētiskā starojuma potenciālo apdraudējumu cilvēka veselībai un videi, EESK aicina Komisiju pasūtīt 5G starojuma bioloģiskās ietekmes novērtējumu.

1.12. EESK norāda: lai īstenotu Eiropas enerģētikas un transporta sistēmu digitālo pārveidi, darbaņēmējiem un visos līmeņos nodarbinātajiem ir vajadzīgas jaunas prasmes, un uzsver, ka ir vajadzīga ciešāka saikne starp izglītības un apmācības nodrošinātājiem un rūpniecību, lai pilnveidotu **mehānismus, kas dod iespēju uzlabot daudzu cilvēku digitālo prātību, digitālās mūzizglītības spējas un pastāvīgu apmācību**. Eiropas Sociālajam fondam jāsniedz ieguldījums šajā jomā. Izglītība un apmācība ir nepieciešama arī iedzīvotājiem un patērētājiem, lai viņi elektronisko sakaru tīkla nepieejamības un digitālā analfabētisma dēļ netiktu izslēgti no digitālā tirgus. EESK uzskata, ka ir jāuzlabo kiberhigiēna, šajā nolūkā arī rīkojot sabiedrības un uzņēmumu izpratnes palielināšanas kampaņas⁽¹⁾.

1.13. Saistībā ar pāreju uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti organizēšanu **EESK atbalsta šādus elementus: integrētu un sistēmisku tehnoloģiju ziņā neitrālu pieeju**; mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļus un infrastruktūru; pakāpenisku ilgtermiņa pāreju uz alternatīvām un bezemisiju degvielām; augstāku efektivitāti, kas panākta, piemēram, pateicoties Eiropas vienotajai gaisa telpai, pēc iespējas izmantojot digitālo tehnoloģiju (kā piemēru var minēt Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (ERTMS)) un viedu cenu sniegtās iespējas; centienus vēl vairāk veicināt dažādu transporta veidu integrāciju un pāreju uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem; **iespēju palielināšanu iedzīvotājiem, kuri, pateicoties aizvien labākiem savienojumiem, var izvēlēties mobilitāti kā pakalpojumu**.

(1) OV C 227, 28.6.2018., 86. lpp.

1.14. EESK uzskata, ka emisiju samazināšana enerģētikas nozares būtu jāvirza, īstenojot šādus pasākumus:

- centieni ieviest nozīmīgas jaunas tehnoloģijas, kas orientētas uz klimata ziņā neitrālu, energoefektīvu aprites ekonomiku,
- **uzsvars uz viedajiem tīkliem**, lai integrētu un optimizētu dažādu atjaunojamo enerģijas avotu izmantošanu,
- tīru tehnoloģiju izmantošana enerģijas ražošanā, uzglabāšanā, pārvadē, sadalē un patēriņā, kā arī pieprasījuma reakcija, energoefektivitāte, energoefektīvas ēkas un mikroģenerācija,
- īpaša stratēģija energoietilpīgām nozarēm un reģioniem,
- virzība uz stabilāku sistēmu emisiju tirdzniecībai,
- efektīvāki instrumenti, kas nodrošina struktūru un tīklu drošību un kibernetisko drošību.

1.15. EESK norāda:

- lielas savstarpēji savienotas Eiropas enerģētikas, transporta un sakaru tīklu infrastruktūras ir būtiski vienotā tirgus mezglu punkti, kas ir vajadzīgi, ja ES vēlas saglabāt līderpozīcijas globālās attīstības un konkurences jomā,
- lai varētu īstenot transporta prioritāti, proti, pabeigt Eiropas transporta tīkla TEN-T izveidi, līdz 2030. gadam tikai pamattīklā vien būs jāiegulda aptuveni **500 miljardi EUR**,
- aplēsts, ka Eiropā tirgus dalībnieku ieguldījumiem 5G infrastruktūrā nākamajos piecos gados jāsasniež **60–100 miljardi EUR** gadā; savienojamībai lauku teritorijās būs nepieciešami ieguldījumi 127 miljardu EUR apmērā,
- lai ekonomikā sasniegtu siltumnīcefekta gāzu emisiju neitralitāti, katru gadu būs nepieciešami papildu ieguldījumi 175 līdz 290 miljardu EUR apmērā, kopumā **520–575 miljardi EUR** būs jāiegulda enerģētikā un aptuveni **850–900 miljardi EUR** – transporta nozarē.

1.16. Lai varētu finansēt šādus milzīgus – aptuveni 9–10 % no Eiropas Savienības IKP – galvenokārt privātus un daudzējādā ziņā papildu ieguldījumus, EESK **iesaka veicināt ieguldījumiem labvēlīgu vidi un līdzsvarota budžeta normu nepiemērot ieguldījumiem**, kā arī radīt jaunas finanšu shēmas, izmantojot kohēzijas instrumentus, EIB, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, programmu *InvestEU* un “Apvārsnis Eiropa” un publiskā un privātā sektora partnerības. EESK pauž cerību, ka publiskie un privātie ieguldītāji var veikt lielāko daļu no šiem ieguldījumiem, un šajā saistībā iesaka vienkāršot administratīvās procedūras, paplašināt fondus un finansējumu, internalizēt negatīvus un pozitīvus ārējos faktorus un veicināt ieguldījumiem labvēlīgu vidi. Svarīgs solis ir pašreizējie centieni izveidot ES taksonomiju zaļajam finansējumam.

1.17. EESK tomēr ir visnotaļ pārliecināta, ka tikai **politisks un sociāls kompromiss** – kura pamatā ir kopīgs sistēmisks redzējums un pārbaudāmu starpposma mērķu skaidra sasniegšana īstermiņā un vidējā termiņā – nodrošinātu, ka privātie ieguldītāji piekrist uzņemties tik milzīgas finansiālas saistības un ka tiek atbalstīti tik lieli publiskie ieguldījumi, ko sedz Eiropas nodokļu maksātāji.

2. Transversāli problēmjautājumi

2.1. Ilgtspējīgas attīstības mērķi ir aicinājums visām valstīm rīkoties, lai panāktu labāku un ilgtspējīgāku nākotni visiem. Tie izvirzīti, lai risinātu globālās problēmas, ar kurām mēs saskaramies, tostarp tās, kas saistītas ar ekonomikas izaugsmi, labklājību, nabadzību, nevienlīdzību, klimatu, nodarbinātības iespējām un mieru un tiesiskumu. Ilgtspējīgas attīstības mērķi ir arī steidzams aicinājums pasaulei pāriet uz ilgtspējīgāku attīstību. Digitalizācija ir cieši saistīta ar ilgtspējīgas attīstības mērķiem, jo tā sekmē virzību uz tiem, nodrošinot iespējas rūpniecībai, inovācijai, infrastruktūrai un sabiedrībai kopumā. Pierādīts, ka pastāv pozitīva saikne starp digitalizāciju un daudzu ilgtspējīgas attīstības mērķu sasniegšanu.

2.2. EESK uzskata, ka Eiropai jābūt atvērtai pret centieniem izstrādāt un ieviest jauna veida darījumdarbības modeļus, kas balstās uz digitālām platformām, bet ar nosacījumu, ka tiek aizsargāta pārredzamība un sociālās klauzulas.

2.3. Arvien vairāk cilvēku var piekļūt digitālām tehnoloģijām, taču digitālā plaisa digitālo tehnoloģiju izmantošanā pastāv, jo daļai cilvēku tās nav pieejamas un daļa cilvēku vairāk nekā citi spēj digitālo pārveidi izmantot dzīves uzlabošanai.

2.4. Tā kā notiek Eiropas ekonomikas digitālā pārveide, ir vajadzīgas jaunas prasmes visos līmeņos. Daudzās dalībvalstīs trūkst saiknes starp izglītības nodrošinātājiem un tautsaimniecības nozarēm, kaut arī šajos apstākļos vairāk nekā jebkad būtu jāstiprina sadarbība, lai novērstu prasmju trūkumu un to piedāvājuma un pieprasījuma neatbilstību. Nepārtraukta izglītība, apmācība un mūžizglītība ir būtiski elementi, kas ietekmē pielāgošanos darbvieta pārveidei un profesionālās attīstības veicināšanu. Izglītība un apmācība, arī īstenojot pētniecības projektus, ir svarīgs veids, kā attīstīt talantus un nodrošināt augsta līmeņa prasmes, lai ES saglabātu konkurētspēju.

2.5. EESK arī uzskata, ka Eiropas Savienībai un dalībvalstīm ir jāatbalsta darba ņēmēji, kuri var zaudēt darbu gan digitālās pārveides, gan enerģētikas pārkārtošanas dēļ. Tāpēc EESK aicina Eiropas Komisiju, Eiropas Parlamentu un Eiropas Savienības Padomi nodrošināt pienācīgu Eiropas Sociālā fonda un Eiropas Globalizācijas fonda veidošanu un finansēšanu, lai varētu risināt šīs problēmas.

2.6. Būtiska ir datu brīva plūsma. Tāpēc EESK aicina izstrādāt efektīvus risinājumus problēmām, kas saistītas ar piekļuvi datiem, to sadarbību un nodošanu, un vienlaikus nodrošināt datu pienācīgu aizsardzību un privātumu. Uz publiskiem un privātiem uzņēmumiem jāattiecinā vienādi nosacījumi, kas attiecas uz datu apmaiņu un izmaksu kompensācijas savstarpīgumu.

2.7. EESK aicina Eiropas Komisiju datu pieejamības jomā nodrošināt godīgu konkurenci un izvēles iespējas patērētājiem. Autobūves nozarē taisnīga piekļuve transportlīdzekļa datiem būs būtiska, lai nodrošinātu, ka patērētājiem ir pieejami konkurētspējīgi, ērti un novatoriski mobilitātes pakalpojumi. EESK ieteic Eiropas Komisijai sniegt norādes, kā uz savienotiem un automatizētiem transportlīdzekļiem attiecas Vispārīgā datu aizsardzības regula un privātuma noteikumi. Saistībā ar koncepciju "mobilitāte kā pakalpojums" problēmas varētu rasties arī sabiedriskā transporta jomā.

2.8. EESK arī aicina Eiropas Komisiju pārskatīt produktatbilstības un apdrošināšanas noteikumus, lai pielāgotu tos situācijai, kurā lēmumus aizvien biežāk pieņem programmatūra. Sistemātiski būtu jāpiemēro tādi principi kā integrēta drošība un drošums un drošība un drošums pēc noklusējuma, lai varētu vairoj uzticēšanos šo tehnoloģiju ieviešanai.

2.9. Kiberdrošība ir ārkārtīgi svarīga centienos nodrošināt drošu pārveidi. Pilnībā jārisina problēmas, kas ES līmenī konstatētas būtiskās nozarēs. Tāpēc ir jāpalielina Eiropas kiberdrošības aģentūras nozīme, lai mazinātu risku, ko arvien ciešāk savstarpēji savienotajā Eiropas tīklā rada tā vājie posmi. EESK jo īpaši atzinīgi vērtē elektroenerģijas pārvades sistēmu operatoru Eiropas tīkla (ENTSO-E) šajā saistībā veikto darbu.

2.10. Lielu datu daudzumu ģenerē sensori un viedo skaitītāju pakāpeniska ieviešana. Attiecīgajām ieinteresētajām personām šādi dati jāapstrādā un jānodrošina to pieejamība drošā un pārredzamā veidā, saglabājot personas brīvības. EESK uzsver: lai gan viedo tehnoloģiju potenciāls ir ievērojams, tās tomēr ir pārbaudījums daudziem vispārattīstītiem patērētāju aizsardzības principiem, piemēram, tādiem kā privātums, atbildība un drošība, kā arī centieniem mazināt enerģētisko nabadzību. Regulatoriem jārod pieeja, kas dod iespēju patērētājiem vienmēr piekļūt saviem radītajiem datiem un tos kontrolēt un kas veicina konkurenci un novatorisku pakalpojumu radīšanu.

2.11. Tuvākajā laikā mākslīgais intelekts izraisīs pārmaiņas visās nozarēs, un tāpēc radīsies vairākas problēmas. Piemēram, ir vajadzīgas garantijas saistībā ar automātiskas lēmumu pieņemšanas pārredzamību un patērētāju diskriminācijas novēršanu.

2.12. Patērētājiem ir vajadzīga piekļuve arī vienkāršiem un standartizētiem produktiem. Tas jo īpaši attiecas uz patērētājiem, kas nav eksperti, uz vecāka gadagājuma patērētājiem un personām, kuras atrodas mazāk aizsargātā situācijā.

3. **Transports**

3.1. ES vienotajā tirgū transporta nozare veido 6,3 % no Eiropas Savienības IKP, un tajā ir tieši nodarbināti aptuveni 13 miljoni ES iedzīvotāju: tas ir vairāk nekā 7 % no visiem darba ņēmējiem Eiropas Savienībā, to skaitā 2,3 miljoni cilvēku ir nodarbināti automobiļu ražošanas nozarē.

3.1.1. Transporta nozare būtiski sekmē vairāku ilgtspējīgas attīstības mērķu sasniegšanu tādās jomās kā ekonomikas attīstība, rūpniecība un MVU, kā arī tirdzniecība un ieguldījumi. Bet transporta nozarei ir arī problēmas sasniegt 2. ilgtspējīgas attīstības mērķi, kā arī Parīzes nolīguma mērķus⁽²⁾.

3.1.2. Transporta politikas veidošanā uzsvar jāliek uz to, lai tiktu izveidots taisnīgs, efektīvs un pilnībā digitalizēts vienotais tirgus, kas sniedz reālus ieguvumus visiem. Pašlaik tas joprojām ir sadrumstalots, tostarp, kad runa ir par starptautisko konkurenci. Transporta nozare pilda arī svarīgu funkciju kā viens no galvenajiem virzītājspēkiem, kas veicina vienoto tirgu kopumā.

(2) OV C 367, 10.10.2018., 9. lpp.

3.1.3. "Neraugoties uz nesen ierosinātajām izmaiņām autotransporta jomas tiesību aktos, šajā nozarē Eiropas Savienībā vēl nav atrasts atbilstošs līdzsvars starp liberalizāciju un sociālajām klauzulām, kas piemērojamas autotransportlīdzekļu vadītājiem ⁽³⁾." Mūsdienās atzīts, ka lielākās autotransporta problēmas ir nepietiekama izpildes nodrošināšana un autotransportlīdzekļu vadītāju trūkums (trūkst aptuveni 20 % vadītāju).

3.1.4. ES dzelzceļa kravu pārvadājumi, kas liberalizēti 2007. gadā, vēl joprojām nav savietojami, lai gan puse no tiem ir starptautiski pārvadājumi. Būtu jāturpina centieni panākt pasažieru apmierinātības pieaugumu. ES dzelzceļa digitalizācijas stratēģijā uzsvars būtu jāliek uz Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) ieviešanu, lai radītu iespēju praktiski izmantot tās sniegtās priekšrocības (piemēram, tehnisko un darbības saskaņošanu, palielinātu tīklu jaudu, uzlabotu uzticamību, samazinātas uzturēšanas izmaksas, vilcienu automatizētu darbību utt.).

3.1.5. Aviācijas nozarē tirgus darbojas efektīvāk. Kopš liberalizācijas gaisa pārvadājumu tarifi ir samazinājušies desmit reizes un maršrutu skaits ir pieaudzis septiņas reizes, bet infrastruktūras un pakalpojumu izmaksas ir palielinājušās divas reizes. Runājot par gaisa kuģa apkāpes nodarbinātības veidiem, joprojām vērojamas daudzas problēmas un nenoteiktība, ko dažkārt papildina prakse, kad piemērojamās tiesības tiek pārkāptas vai apietas. Lai varētu paaugstināt efektivitāti, būtu jāpabeidz Eiropas vienotās gaisa telpas izveide, kas nodrošinātu tiešākus lidojumu maršrūtus, īsāku lidojumu laiku un CO₂ emisiju samazinājumu par apmēram 10 %. Padomei būtu jāpārtrauc tās bloķēšana. EESK aicina Padomi ātri pieņemt pārskatīto Gaisa transporta pasažieru tiesību regulu, jo ir nepieciešami būtiski precizējumi, lai ievērojami samazinātu tiesvedību skaitu.

3.1.6. Nesen pieņemtā Regula par ostas pakalpojumiem, kā arī vispārējais grupu atbrīvojums ostām visbeidzot nodrošina ostām un ieinteresētajām personām stabilu, bet elastīgu tiesisko regulējumu.

3.2. Dekarbonizācija un nulles emisijas līmenis

3.2.1. Transporta nozares enerģijas vajadzības 94 % apmērā joprojām ir atkarīgas no naftas. Autotransporta īpatsvars ir aptuveni 73 %. Transporta nozare ir vienīgā ES nozare, kurā kopš 1990. gada CO₂ emisijas ir palielinājušās.

3.2.2. Eiropas Komisija 2018. gadā nāca klajā ar savu redzējumu, kā līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Lai panāktu būtisku emisiju samazinājumu, būs vajadzīga integrētu sistēmu pieeja. Tā ietver centienus veicināt i) transportlīdzekļu kopējās efektivitātes paaugstināšanu, bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļus un infrastruktūru; ii) līdz 2050. gadam veicamu pāreju uz alternatīvām transportlīdzekļu degvielām, kas nerada oglekļa emisijas; iii) transporta sistēmas efektivitātes paaugstināšanu, pēc iespējas izmantojot digitālo tehnoloģiju un viedu cenu sniegtās iespējas un vēl vairāk veicinot dažādu transporta veidu integrāciju un pāreju uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, piešķirot pietiekamu finansējumu sabiedriskā transporta tīkla pārkārtošanai un paplašināšanai gan lauku, gan pilsētu teritorijās. Taču pāreja uz zaļāku ekonomiku ir sarežģīts un sāpīgs solis ⁽⁴⁾.

3.2.3. Aplēsts: lai līdz 2050. gadam transporta nozarē par 100 % samazinātu CO₂ emisijas, katru gadu būs vajadzīgi ieguldījumi aptuveni 800 miljardu EUR apmērā, ko galvenokārt finansēs privātais sektors ⁽⁵⁾. Lai atbalstītu šādus ieguldījumus, ir vajadzīgs stabils ilgtspējīgs finansēšanas tiesiskais regulējums.

3.2.4. Saistībā ar tehnoloģiju ziņā neitrālu pieeju EESK vēlētos uzsvērt, ka plašas iespējas tirai mobilitātei nodrošina arī ar elektroenerģijas izmantošanu nesaistītas dzinējtehnoloģijas, piemēram, ūdeņraža degvielas vai tādas pilnībā no fosilā kurināmā brīvas šķidrās degvielas kā HVO100 ⁽⁶⁾. Aktīvas klimata aizsardzības līdzeklis ir arī pārvadājumu novirzīšana uz sabiedrisko transportu. Svarīgs enerģētiskās neatkarības faktors būs elektrisko akumulatoru ražošana.

3.2.5. EESK piekrīt, ka Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) mērķa īstenošana – samazināt kuģošanas radītās emisijas – būtu jāatzīst par nozares pirmo prioritāti, savukārt 2023. gads ir atskaites punkts virzībā uz to, lai sāktu īstenot emisiju samazināšanas pasākumus un noteiktu, kādas degvielas izstrādājamas nākotnei.

3.2.6. Ieguldījumi tīras un alternatīvas degvielas infrastruktūrā visiem transporta veidiem ir saistīti ar ievērojamu laika patēriņu un izmaksām, un tie būtu jāpapildina ar atbilstīgiem stimuliem iecerētās infrastruktūras izmantošanai, vispirms atvērtās platformās sniedzot visu lietotājiem nepieciešamo informāciju.

⁽³⁾ OV C 81, 2.3.2018., 195. lpp.

⁽⁴⁾ ESPAS, *Challenges and choices for Europe* (Eiropas problēmas un izvēles), 2019. gada aprīlis.

⁽⁵⁾ COM(2018) 773 final.

⁽⁶⁾ OV C 345, 13.10.2017., 52. lpp.; OV C 262, 25.7.2018., 75. lpp.

3.3. **Satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita samazināšana līdz nullei, autonomā braukšana, mobilitāte kā pakalpojums**

3.3.1. Cilvēka kļūdas dēļ uz Eiropas ceļiem notiek 95 % visu ceļu satiksmes negadījumu, kuros 2017. gadā bojā gāja vairāk nekā 25300 cilvēku un 1,2 miljoni cilvēku tika ievainoti, un ar negadījumiem saistītās izmaksas sasniedz 120 miljardus EUR gadā.

3.3.2. Sauszemes transporta tehnoloģijā, visticamāk, revolucionāras pārmaiņas ievieš **digitalizācija** un automatizācija. EESK norāda, ka šī jaunā tehnoloģija spēj gan paaugstināt transporta tirgus efektivitāti, gan arī sniegt analītiskus datus, kas palīdz kontrolēt un panākt spēkā esošo tiesību aktu izpildi un nodrošināt cilvēktiesību un sociālo tiesību aizsardzību.

3.3.3. Digitalizācija ievērojami ietekmēs jaunu tirgus modeļu attīstību, tostarp dažādus platformu veidus un **sadarbīgo ekonomiku**, kas nebūt nav pilnībā izstrādāta un, visticamāk, neaptvers lauku apvidus, kuros nav pieejams sabiedriskais transports. EESK prasa Eiropas Komisijai nodrošināt kopīgoto transportlīdzekļu drošumu, sākot ar elektriskajiem motorolleriem.

3.3.4. Ieviešot **automatizētu braukšanu**, vajadzētu pavērties iespējai ievērojami samazināt nāves gadījumu skaitu vai pat pilnībā tos novērst. Tomēr EESK uzskata, ka bezvadītāja automobiļus sabiedrība akceptēs tikai tad, ja tie nodrošinās tādu pašu drošumu kā citas pasažieru transporta sistēmas, piemēram, vilcieni vai lieli gaisa kuģi. EESK norāda, ka šķērslis sabiedrības atbalsta iegūšanā var būt šādas problemātiskas jomas: 1) papildu izmaksas; 2) arvien lielāka autovadīšanas sarežģītība (?); 3) ilgais laika posms, kad būtu "jaukta" (automātisku un manuāli vadītu transportlīdzekļu) satiksme un varētu palielināties negadījumu skaits un ceļu infrastruktūras jauda varētu samazināties; 4) bažas par drošumu un kiberdrošību; un 5) juridiskas neskaidrības par atbildību, notiekot negadījumiem.

3.3.5. EESK uzskata, ka saistībā ar negadījumos bojāgājušo skaita tuvināšanu nullei būtu sīkāk jāanalizē šādi aspekti: nepieciešamība steidzami saskaņot valstu tiesību aktus par ceļu satiksmes noteikumiem un attiecīgās sankcijas; jaunu, drošu automobiļu pieejamība patērētājiem un uzņēmumiem; "ētisku" izvēli būtībā var izdarīt tikai cilvēks, un mašīnām jādarbojas kopā ar cilvēku, nevis viņi jāaizstāj; apdrošināšanas aģentūrām, samazinot apdrošināšanas iemaksas, būtu jāstimulē drošāku transportlīdzekļu iegāde; visās jaunajās regulās par datu pieejamību attiecībā uz transportlīdzekļiem jāparedz princips "drošība pirmajā vietā".

3.3.6. Svarīga inovācijas joma, kurā ES var kļūt par pasaules līderi, ir savienoti un automatizēti mobilitātes risinājumi visos transporta veidos, tostarp sabiedriskajā transportā. To var panākt tikai ar publiskā un privātā sektora sadarbību un ieguldījumiem.

3.3.7. Pieeja "mobilitāte kā pakalpojums" (*Mobility-as-a-Service (MaaS)*) paredz pāreju no personīgajā īpašumā esošiem transporta veidiem uz sabiedrisko transportu un mobilitātes risinājumiem, kas tiek patērēti kā pakalpojumi⁽⁸⁾. *MaaS* pieejas galvenais uzdevums ir piedāvāt ceļotājiem mobilitātes risinājumus atkarībā no viņu ceļošanas vajadzībām. *MaaS* pieeja pret visu transporta sistēmu attiecas kā pret vienotu veselumu. Arī mobilitāte pēc pieprasījuma var palīdzēt uzlabot to iedzīvotāju piekļuvi mobilitātei, kuri dzīvo tālākos reģionos vai kuri saskaras ar mobilitātes grūtībām (piemēram, veci cilvēki un/vai personas ar invaliditāti).

3.4. **Ieguldījumi**

3.4.1. EESK atzīst, ka daudzās jomās mūsdienu Eiropas transporta infrastruktūras tīkls nepilda savu funkciju. Tā kā pieprasījums pēc transporta pakalpojumiem nemitīgi pieaug, ir vajadzīgi ievērojami publiskie un privātie ieguldījumi, lai izbūvētu un uzlabotu transporta infrastruktūru.

3.4.2. **TEN-T** savlaicīga **pabeigšana**, nodrošinot optimālu ģeogrāfisko pārklājumu, jāizvirza par absolūtu prioritāti: *TEN-T* pamattīkls jāpabeidz līdz 2030. gadam, bet visaptverošais tīkls – līdz 2050. gadam vai agrāk. Pamattīkla izveidei vien ir vajadzīgi ieguldījumi aptuveni 500 miljardu EUR apmērā, neņemot vērā esošās infrastruktūras izturēšanas spēju un modernizāciju. Šos ieguldījumus nevar finansēt tikai ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta dotācijām vai ES instrumentiem, un dalībvalstu līdzekļi, iespējams, nav pietiekami. Pastāv konkrēts risks, ka būs ievērojama kavēšanās.

⁽⁷⁾ OV C 440, 6.12.2018., 191. lpp.

⁽⁸⁾ OV C 345, 13.10.2017., 52. lpp.

3.4.3. Dotācijām arī turpmāk būs liela nozīme transporta nozarē īstenotajā ES ieguldījumu politikā, it īpaši tajos gadījumos, kad tirgus ieguldījums ir grūtāk veikt. Tomēr būtiski papildu instrumenti ir dotāciju apvienošana ar citiem finansējuma avotiem, piemēram, Eiropas Investīciju bankas vai privātā sektora aizdevumiem, un publiskā un privātā sektora ieguldītāju mobilizēšana, tostarp publiskā un privātā sektora sadarbība.

3.4.4. “EESK aicina veikt ieguldījumus tehnoloģijās un infrastruktūrā, kas var būt pamats digitālā transporta izveidei, jo īpaši satiksmes vadības un kontroles sistēmās: SESAR (..), ERTMS (..) un C-ITS. Turklāt 5G pieslēgumi ir jāpadara pieejami TEN-T pamat-tīklā. Šie pasākumi būtu prioritāri jāatbalsta, izmantojot ES finansējuma instrumentus, piemēram, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, InvestEU un programmu “Apvārsnis 2020”.⁽⁹⁾”

3.4.5. “EESK (..) uzskata, ka (..) **autoceļu lietošanas nodevu sistēma[i]**, kas atbilstu principiem “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā”, (..) būtu pozitīva ietekme, bet ar nosacījumu, ka tiek nodrošināta gūto ieņēmumu mērķiezīmēšana.”⁽¹⁰⁾

4. Energētika

4.1. Vienotais enerģijas tirgus

4.1.1. ES enerģētikas nozares apgrozījums 2016. gadā bija 1881 miljards EUR, un šī nozare tieši nodarbināja aptuveni 1630000 cilvēku.

4.1.2. Visiem Eiropas iedzīvotājiem vajadzētu būt piekļuvei drošai, ilgtspējīgai un cenas ziņā pieejamai enerģijai. Tas ir enerģētikas savienības galvenais mērķis. EESK pauž vilšanos par ievērojamajam enerģijas cenu atšķirībām dalībvalstīs, jo tās liecina par būtisku **vienotā enerģijas tirgus** nepilnību. Komiteja pauž cerību, ka līdz ar ES enerģētikas savienības un vienotā enerģijas tirgus izveidi cenas, izņemot nodokļu komponentu, izlīdzināsies.

Uz cilvēku vērsta enerģētikas nozares digitalizācija Eiropas Savienībai ir būtiska, jo tādējādi var nodrošināt, ka enerģijas patērētāji un ražojošie patērētāji ir šā jautājuma centrā, un sniegt ieguldījumu jauna veida enerģijas tirgus izveidē.

4.2. Digitalizācija un jaunas tehnoloģijas

4.2.1. SET plāna kontekstā digitalizācija sniedz jaunas iespējas piegādātājiem, optimizējot to vērtīgos aktīvus, integrējot atjaunojamus energoresursus no mainīgiem un sadalītiem resursiem un samazinot darbības izmaksas, vienlaikus tai vajadzētu sniegt labumu visiem, samazinot enerģijas rēķinus sabiedrībai un uzņēmumiem, kas būs iespējams, pateicoties energoefektivitātei un līdzdalībai elastīgos pieprasījuma mehānismos. EESK aicina Eiropas Komisiju izvērtēt gūtos rezultātus un vajadzības gadījumā veikt vēl citus pasākumus.

4.3. Viedie energotīkli un atjaunojamie energoresursi

4.3.1. Aprēķini liecina, ka dažu atjaunojamo energoresursu izmaksas jau ir tuvu pašreizējām tirgus cenām.

4.3.2. Decentralizēti enerģijas risinājumi un viedās kontroles sistēmas kļūst lētākas. Viedie tīkli ir šīs jaunās sistēmas svarīgs elements: izmantojot digitalizāciju, tie palīdzēs savstarpēji sasaistīt jaunas enerģētikas vides. Nākotnē viedās energosistēmas neattīstīsies izolēti, tās – digitāli un fiziski – savienos dažādus enerģijas un transporta tīklu veidus, aizvien palielinot iespējas. Pirmais enerģijas sektors, ko skars pārmaiņas, visticamāk, būs elektroenerģijas nozare, un digitalizācija dos iespēju veidot spēcīgākus savienojumus ar siltumapgādes un aukstumapgādes nozari, jo īpaši ēkās un mobilitātes sektorā, veicinot ieinteresēto personu ciešāku līdzdalību vietējās, reģionālās un Eiropas vērtību ķēdēs, iesaistot vietējās kopienas un ražojošos patērētājus enerģētikas kopienās un enerģijas darījumos, kā arī veicinot Eiropas inovācijas un uzņēmumus.

4.3.3. No programmas “Apvārsnis 2020” ir finansēta virkne demonstrējumu projektu, kas attiecas uz tīklu sadali, pārvades tīkliem, decentralizētu uzglabāšanu, plaša mēroga uzglabāšanu, RES un siltumapgādi un aukstumapgādi un ir saistīti ar patērētājiem paredzētām tehnoloģijām, tīkla tehnoloģijām, papildpakalpojumiem tirgū, enerģijas uzglabāšanu un hidroakumulāciju, akumulatoriem, vēja turbīnām, fotoelementu iekārtām, saules enerģiju, siltumenerģiju, biogāzi un mikroģenerāciju. EESK atzinīgi vērtē Inovācijas fonda izveidi, jo tas sniegs lielāku atbalstu demonstrējumu projektiem.

⁽⁹⁾ OV C 345, 13.10.2017., 52. lpp.

⁽¹⁰⁾ OV C 81, 2.3.2018., 195. lpp.

4.3.4. EESK mudina Eiropas Savienību veikt vairāk pasākumu enerģētiskās nabadzības izskaušanai. Būtu jāveic konkrēti pasākumi, lai veicinātu ēku padziļinātu renovāciju, un, kur tas ir lietderīgi, vajadzētu uzstādīt saules enerģijas paneļus tiem, ko skar enerģētiskā nabadzība vai kas ir pakļauti tās riskam. ES jāpatur prātā, ka nabadzīgie iedzīvotāji šādus pasākumus nevar atļauties.

4.3.5. EESK atzinīgi vērtē darbu, ko veic platforma ogļu ieguves reģionu pārkārtošanai. Enerģētikas pārkārtošana dažus reģionus patiešām ietekmē vairāk nekā citus, jo īpaši tos, kur ir koncentrēta fosilā kurināmā ieguve, enerģijas ražošana un energoietilpīga ražošana. Tāpēc strukturālās pārmaiņas nozarēs un reģionos, kuri ir ļoti atkarīgi no ogļu izmantošanas un oglekļietilpīgām darbībām, būs rūpīgi jāuzrauga un efektīvi jāpārvalda, nodrošinot taisnīgu un sociāli pieņemamu pāreju, kurā nepaliek neievērots neviens darbaņēmējs un neviens reģions.

4.3.6. Energoietilpīgās nozarēs ir vairāk nekā 6 miljoni tiešo darbvietu Eiropā, un tās veido pamatu dažādām vērtības ķēdēm, tostarp tīras enerģijas sistēmām. Energoietilpīgo nozaru radītās emisijas rada 60 līdz 80 % rūpniecisko emisiju. Problēmas energoietilpīgo nozaru dekarbonizācijā ir milzīgas, un būs vajadzīgi gan tehnoloģiski, gan ar tehnoloģijām nesaistīti jauninājumi (piemēram, jauni darījumdarbības modeļi).

4.4. **Ieguldījums enerģētikā**

4.4.1. Lai stiprinātu Eiropas enerģijas tirgu, atvieglotu enerģētikas pārkārtošanu un nodrošinātu sistēmas drošu darbību, Eiropā ir vajadzīgi piemēroti, labi attīstīti un rentabli pārvades tīkli.

4.4.2. Inovācijas, piemēram, elektroenerģijas-gāzes tīkls vai ūdeņraža tehnoloģijas, var sniegt būtiskus rezultātus un kļūt ekonomiski dzīvotspējīgas, ja tās efektīvi atbalsta.

4.4.3. Lai CO₂ samazināšanas scenārijus īstenotu 100 % apmērā ⁽¹⁾, ieguldījumi enerģētikas nozarē no 2031. līdz 2050. gadam vidēji sasniegtu 547 miljardus EUR gadā (2,8 % no IKP) salīdzinājumā ar 377 miljardiem EUR (1,9 % no IKP), kas vajadzīgi pamatscenārija īstenošanai. Šie skaitļi ir ievērojama summa pat attīstītai ekonomikai.

5. **Vispārējās nozīmes pakalpojumi**

5.1. Galvenā stratēģiskā vadlīnija ir šāda: īstenot uz cilvēkiem orientētu pieeju, lai sniegtu vispārējās nozīmes pakalpojumus kā Eiropas ilgtspējīgas izaugsmes virzītājspēkus. Eiropas sociālo tiesību pilāra 20. (pēdējais) princips attiecas uz piekļuvi pamatpakalpojumiem un paredz, ka ikvienam ir tiesības uz piekļuvi kvalitatīviem pamatpakalpojumiem, tostarp ūdensapgādes, sanitārijas, energoapgādes, transporta, finanšu pakalpojumiem un digitālajiem sakariem. Lai šo principu piemērotu, jāīsteno īpaši ilgtspējīgas attīstības un kohēzijas pasākumi.

5.2. **Iedzīvotāji un uzņēmumi pieprasa atvērtāku, pārredzamāku, atbildīgāku un efektīvāku** pārvaldību. Apjomradīti ietaupījumi un ātrdarbība, ko var panākt ar mākoņdatošanas arhitektūru, un palīdzēs pāriet uz e-pārvaldi, e-veselību, e-iepirkumu un e-rēķiniem, ļaujot sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem dalīties ar informāciju un atvieglot iedzīvotāju un uzņēmumu mijiedarbību.

5.3. Pastāv risks, ka veci cilvēki vai patērētāji, kuriem trūkst digitālo līdzekļu lietotprasmes, vispārējās nozīmes pakalpojumu pilnīgas digitalizācijas dēļ tiks atstumti. Tādēļ būtu jāsauglabā dažas tradicionālās šo pakalpojumu sniegšanas vietas.

5.4. EESK iesaka Eiropas pusgadā iekļaut noteikumus attiecībā uz vispārējās nozīmes pakalpojumu sniegšanas pārskatatbildību un pārredzamību dalībvalstīs un attiecībā uz šo pakalpojumu pieejamību un pienācīgu darbību.

5.5. Daudziem Eiropas Savienības iedzīvotājiem ir jāpārvar vairāk vai mazāk būtiskas ekonomiskas grūtības, lai piekļūtu pamatpakalpojumiem, tostarp mājokļa, enerģijas, elektroniskās saziņas, transporta, ūdensapgādes, veselības aprūpes un sociālo pakalpojumu jomā.

5.6. Nepietiekama piekļuve vispārējās nozīmes pakalpojumiem var būt atkarīga no daudziem faktoriem: tie var būt ekonomiski, ģeogrāfiski, sociāli (nevienlīdzīga attieksme), fiziski (invaliditāte) vai arī var būt saistīti ar nepiemērotību vajadzībām un/vai tehniskajam progresam (neatbilstība/nepietiekams kvalitātes un/vai drošības līmenis). Digitālās tehnoloģijas var palīdzēt pārvarēt dažas no minētajām problēmām.

⁽¹⁾ COM(2018) 773 final.

5.7. Veselības aprūpes pakalpojumu gadījumā digitalizācija atvieglo slimību labāku profilaksi, diagnostiku un ārstēšanu. Tādi rīki kā e-veselības pacienta karte (EHR) spēj nodrošināt patērētājiem pastāvīgu piekļuvi savai slimību vēsturei un zāļu receptēm. Mobilās veselības programmas un tiešsaistes medicīniskās konsultācijas var sniegt lielisku atbalstu pacientiem un patērētājiem centienos saglabāt veselību un novērst slimības – jo īpaši personām, kas dzīvo tālākos reģionos. Taču ieguvumi, ko sniedz digitālie veselības produkti un pakalpojumi, ir saistīti ar nopietniem riskiem saistībā ar pacientu privātumu, drošību un drošumu, jo biežāk iespējami veselības aprūpes iestāžu glabāto pacientu medicīnisko karšu un veselības datu aizsardzības pārkāpumi. Eiropas Savienībai būtu jāizstrādā visaptverošs tiesiskais regulējums, kas nodrošinātu saskaņotu pieeju.

5.8. Tā kā digitālie veselības pakalpojumi un produkti tiek izmantoti aizvien plašāk, arī pārrobežu vidē, svarīgi arī ir visā Eiropas Savienībā saskaņot pieeju atbildībai par šādiem pakalpojumiem un produktiem. Lai sekmētu ES patērētāju efektīvu aizsardzību, ir jāveic leģislatīvi pasākumi, piemēram, stingra tirgus uzraudzība un tiesību aktu izpildes panākšana, un jāizmanto iedarbīgi tiesiskās aizsardzības instrumenti attiecībā uz digitālajiem veselības produktiem un pakalpojumiem.

5.9. EESK mudina Eiropas Komisiju izstrādāt atbilstošu satvaru, lai saskaņā ar Vispārīgo datu aizsardzības regulu, proti, stingri respektējot privātumu un anonimitāti, nodrošinātu valstu veselības aprūpes sistēmām iespēju ES iestāžu un uzņēmumu veiktās pētniecības un inovācijas nolūkos kopīgot datus par ES iedzīvotāju veselību.

5.10. Vispārējās nozīmes pakalpojumi būtu jāsniedz digitāli, un pakalpojumu sniedzējiem vienlaikus jānodrošina citas iespējas tām personām, kurām savas izvēles vai nepieciešamības dēļ nav interneta pieslēguma.

5.11. Vispārējās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumiem ir būtiska loma centienos paaugstināt dzīves kvalitāti un sasniegt ES pamatmērķus. Publiskajām iestādēm ir vajadzīga plaša rīcības brīvība, lai tās varētu sniegt, pasūtīt un organizēt vispārējās nozīmes pakalpojumus.

6. 5G

6.1. 5G ieviešana vienotajā tirgū

6.1.1. Publiskās iestādes sākušas īstenot pasākumus, lai veicinātu 5G ieviešanu vienotajā tirgū, un jau piešķir 5G frekvences. Tuvākajos mēnešos Eiropas mobilo sakaru operatoriem būtu jāsaņem ieviest šo tehnoloģiju un veikt testus reālos apstākļos, jo paredzams, ka 2019. gada pirmajā pusē būs pieejami pirmie 5G viedtālruni un galiekārtas. Tomēr līdz 2018. gada decembra sākumam tikai divpadsmit dalībvalstis bija pabeigušas vai uzsākušas vismaz vienu radiofrekvenču spektra izsoli.

6.1.2. Starptautiskā līmenī visas valstis konkurē par to, lai būtu pirmās, kas uzsāk 5G ieviešanu savā valstī. Arī Eiropas Savienība vēlas būt to vidū. No pieciem lielākajiem infrastruktūras pārdevējiem divi piegādātāji ir no Eiropas, divi no Ķīnas un viens no Korejas. Neviena no lielākajiem Eiropas uzņēmumiem nav to uzņēmumu vidū, kas kā pirmie ražo 5G ierīces un mikroshēmas.

6.1.3. EESK brīdina, ka to Eiropas nozaru konkurētspēja, kurās Eiropa ir vadošā pasaules līmenī – piemēram, transporta un autobūves, enerģētikas, ķīmijas un farmācijas nozares, rūpniecības, tostarp MVU, un finanšu nozares konkurētspēja – būs atkarīga no spējas integrēt un izmantot 5G pakalpojumus.

6.1.4. EESK ir informēta, ka zinātnieki brīdina par iespējamo apdraudējumu cilvēka veselībai un videi, ko varētu radīt 5G elektromagnētiskais starojums, it īpaši lielapjoma datu un augstas caurspiešanās spējas radiofrekvences signāli ēkās un citās slēgtās telpās. EESK aicina Komisiju pasūtīt novērtējumu par 5G starojuma bioloģisko ietekmi un risku, kas saistīts ar 5G un citu frekvences diapazonu mijiedarbību.

6.2. Ar 5G saistītie nepieciešamie ieguldījumi

6.2.1. Tiek lēsts, ka Eiropā tirgus dalībnieku ieguldījumi 5G infrastruktūrā nākamajos piecos gados sasniegs 60–100 miljardus EUR gadā. Tie visiem galvenajiem Eiropas sociālās un ekonomiskās attīstības virzītājiem nodrošinās gigabitu savienojamību. Lai uzlabotu savienojamību lauku apvidos, būs nepieciešami papildu ieguldījumi 127 miljardu EUR apmērā.

6.2.2. 5G pakalpojumi pārvērtīs mobilās un interneta tehnoloģijas par vispārējas nozīmes tehnoloģiju, kas ietekmē produktivitāti un saimniecisko darbību daudzās rūpniecības nozarēs, kurās izmanto lielāku skaitu ierīču un lielākus datu apjomus, un tie ļaus masveidā izmantot lietu internetu un attīstīt kritiski svarīgus pakalpojumus.

7. Īpašas piezīmes

7.1. Turklāt EESK aicina ES iestādes padziļināti pievērsties turpmāk minētajiem uzdevumiem, ar kuriem Komiteja jau ir nodarbojusies un turpinās nodarboties nākotnē, jo tie ir svarīgi ar šo atzinumu saistīti jautājumi:

- visu ārējo izmaksu internalizācija, izmantojot pozitīvus un negatīvus stimulus ⁽¹²⁾,
- Enerģijas nodokļu direktīva, pamatojoties uz CO₂, NO_x, SO_x ⁽¹³⁾,
- izklīdētu enerģijas risinājumu sistēma ⁽¹⁴⁾,
- ETS tirgus stabilitāte nākamajam ETS tirdzniecības periodam (2021. gadā) un ETS pasākumi pēc 2020. gada ⁽¹⁵⁾,
- tīklu digitālās informācijas apmaiņas platforma elektroenerģijas plūsmu pārvaldībai ⁽¹⁶⁾,
- lielo datu pārvaldība enerģijas sektorā ⁽¹⁷⁾,
- sociālie un ekonomiskie izaicinājumi, kas saistīti ar ogļu izmantošanas pakāpenisku pārtraukšanu ⁽¹⁸⁾,
- nelieli moduļāri kodolreaktori (50–300 MW), kas ir lētāki un vieglāk ierīkojami. Nepieciešami ES standarti ⁽¹⁹⁾,
- lielos attālumos izvietoti augstsprieguma tīkli, kas savieno kontinentus: Eiropas–Āzijas perspektīva ⁽²⁰⁾,
- piegādes drošība un ieguldījumu aizsardzība ⁽²¹⁾,
- energoefektivitāte ⁽²²⁾,
- produktu provizoriska sertifikācija ⁽²³⁾,
- mākoņdatošanas noteikumi ⁽²⁴⁾,
- ES ražošanas platformas ⁽²⁵⁾,

⁽¹²⁾ OV C 190, 5.6.2019., 24. lpp.; OV C 110, 22.3.2019., 33. lpp.

⁽¹³⁾ OV C 228, 5.7.2019., 37. lpp.

⁽¹⁴⁾ OV C 34, 2.2.2017., 44. lpp.

⁽¹⁵⁾ OV C 424, 26.11.2014., 46. lpp.; OV C 288, 31.8.2017., 75. lpp.

⁽¹⁶⁾ OV C 34, 2.2.2017., 44. lpp.; OV C 345, 13.10.2017., 52. lpp.; OV C 262, 25.7.2018., 86. lpp.

⁽¹⁷⁾ Galīgais pētījums The ethics of Big Data: Balancing economic benefits and ethical questions of Big Data in EU policy context ("Lielo datu ētika: līdzsvarot lielo datu ekonomiskās priekšrocības un ētikas jautājumus ES politikas kontekstā"); OV C 242, 23.7.2015., 61. lpp.

⁽¹⁸⁾ OV C 303, 19.8.2016., 1. lpp.

⁽¹⁹⁾ OV C 237, 6.7.2018., 38. lpp.; OV C 341, 21.11.2013., 92. lpp.; OV C 110, 22.3.2019., 141. lpp.

⁽²⁰⁾ OV C 228, 5.7.2019., 95. lpp.; OV C 143, 22.5.2012., 125. lpp.

⁽²¹⁾ OV C 143, 22.5.2012., 125. lpp.; OV C 271, 19.9.2013., 153. lpp.; OV C 424, 26.11.2014., 64. lpp.; OV C 264, 20.7.2016., 117. lpp.

⁽²²⁾ OV C 191, 29.6.2012., 142. lpp.

⁽²³⁾ OV C 228, 5.7.2019., 74. lpp.; OV C 75, 10.3.2017., 40. lpp.; OV C 81, 2.3.2018., 176. lpp.

⁽²⁴⁾ OV C 487, 28.12.2016., 86. lpp.

⁽²⁵⁾ Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Rūpniecības pārmaiņu konsultatīvās komisijas informatīvais ziņojums "Pakāpeniska inovācija izteikti rūpnieciskās teritorijās"; OV C 332, 8.10.2015., 36. lpp.; OV C 299, 4.10.2012., 12. lpp.

- telekomunikāciju un datu tīkls ⁽²⁶⁾,
- datu plūsmas jābūt aizsargātai un uzticamai ⁽²⁷⁾,
- datu īpašumtiesības un datu tiesības ⁽²⁸⁾,
- datu uzglabāšana Eiropas Savienībā ⁽²⁹⁾.

Briselē, 2019. gada 17. jūlijā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

⁽²⁶⁾ OV C 125, 21.4.2017., 74. lpp.

⁽²⁷⁾ OV C 440, 6.12.2018., 8. lpp.; OV C 227, 28.6.2018., 86. lpp.

⁽²⁸⁾ OV C 288, 31.8.2017., 107. lpp.; OV C 81, 2.3.2018., 209. lpp.; OV C 237, 6.7.2018., 32. lpp.

⁽²⁹⁾ OV C 345, 13.10.2017., 52. lpp.; OV C 227, 28.6.2018., 11. lpp.