

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Транспорт, енергетика и УОИ като фактори за устойчив растеж на ЕС посредством цифровата революция“

(становище по собствена инициатива)

(2019/C 353/13)

Докладчик: **Alberto MAZZOLA**

Съдокладчик: **Evangelia KEKELEKI**

Решение на Пленарната асамблея	24.1.2019 г.
Правно основание	член 32, параграф 2 от Правилника за дейността Становище по собствена инициатива
Компетентна секция	„Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“
Приемане от секцията	3.7.2019 г.
Приемане на пленарна сесия	17.7.2019 г.
Пленарна сесия №	545
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	183/13/19

1. **Заклучения и препоръки**

1.1. ЕИСК счита, че стабилните европейски системи в областта на транспорта, енергетиката и услугите от общ интерес са жизненоважни за постигането на напълно интегриран континент, който да посреща глобалните предизвикателства на устойчивия конкурентен растеж в съвременна, цифровизирана и интелигентна среда, способна да се справи с въпроси като икономическия растеж, благоденствието, възможностите за работа, бедността, неравенството, климата, мира и правосъдието, както изискват целите на ООН за устойчиво развитие. Според ЕИСК активното участие и ангажираността на гражданите на ЕС — в качеството им на предприемачи, производители, работници, потребители, произвеждащи потребители, инвеститори и крайни потребители — трябва да бъде в центъра на вариантите и действията на политиката.

1.2. ЕИСК изразява твърдото си убеждение, че пълното изграждане на единния пазар на ЕС все още продължава да бъде най-важният фактор за засилване на европейския цифровизиран растеж. ЕИСК отправя искане към Европейската комисия (ЕК) да наложи и да се увери в правилното прилагане на одобреното законодателство както за предприятията, така и за потребителите, и **настоятелно я призовава да преразгледа Бялата книга за единния пазар**, за да разработи стратегия за пълното изграждане на единния пазар до 2025 г., гарантираща по-силни предприятия и същевременно по-широка защита на работниците и потребителите, и обхващаща нови, напълно взаимно свързани и оперативни съвместими европейски транспортни, енергийни и цифрови инфраструктури.

1.3. ЕИСК препоръчва да се развие **регулаторна среда, която да насърчава конкуренцията и иновациите**, и да позволи на гражданите и предприятията да се доверят и да се информират за ползите от цифровите технологии в транспорта, енергетиката и услугите от общ интерес за гражданите, потребителите, предприятията и работниците, включително за всички тях, обединени под формата на едно „електронно лице“. ЕИСК предлага да се премине от концепциите за „собственост върху данните“ към определение за „права върху данните“ за физическите и юридическите лица. Потребителите следва да упражняват контрол върху данните, създавани от свързаните устройства, така че да бъде гарантирана неприкосновеността на личния им живот.

1.4. **Свободното движение на данни е от съществено значение.** Затова ЕИСК призовава за ефективни решения на проблемите във връзка с достъпността, оперативната съвместимост и прехвърлянето на данни, като същевременно се осигури подходяща защита на данните и неприкосновеност на личния живот, лоялна конкуренция и по-широк избор на потребителите. Същите условия трябва да важат реципрочно за публичните и частните дружества във връзка с обмена на данни и компенсирането на разходите.

1.5. ЕИСК призовава ЕК и държавите членки да предоставят достатъчно ресурси и правомощия за ефективното наблюдение и прилагане на съществуващото законодателство. Освен това ЕИСК призовава държавите членки бързо да приемат предложението на ЕК за **схема за колективна защита на ЕС**. Тя ще гарантира, че се поемат само добре обосновани случаи, като по този начин се избегне прекомерното прибягване до съдебни спорове.

1.6. ЕИСК има ясна позиция по въпроса до каква степен от етична гледна точка е приемливо да се делегира вземането на решения на **системи, основани на изкуствен интелект (ИИ)**: независимо от тяхната сложност, всички автоматизирани системи трябва да функционират съгласно принципа, при който човекът запазва контрол върху машината.

1.7. **ЕИСК призовава ЕК да публикува насоки и разяснения относно Общия регламент за защита на данните (ОРЗД)**, за да се постигне еднакво прилагане и високо ниво на защита на данните и потребителите, включително за свързаните и автоматизирани автомобили, и да преразгледа правилата за застраховането и отговорността за вреди, причинени от стоки, за да ги адаптира за случаите, в които решенията във все по-голяма степен ще бъдат вземани от софтуер. Киберсиурността е от изключително значение за гарантирането на безопасен и приемлив преход.

1.8. ЕИСК настоятелно призовава **ЕК да разработи подходяща рамка за цифровизирани национални здравни системи, които да споделят здравните данни на гражданите на ЕС** в съответствие с ОРЗД, т.е. при стриктни условия за неприкосновеност на личния живот и анонимност, за целите на изследванията и иновациите, осъществявани от институциите и дружествата на ЕС.

1.9. Тъй като **5G** ще превърне **мобилната и интернет технологията** в **технология с общо предназначение**, която допринася значително за „процеса на индустриални промени, който непрекъснато революционизира икономическата структура отвътре, непрекъснато унищожавайки старата, непрекъснато създавайки нова...“, **ЕИСК настоятелно призовава институциите на ЕС и държавите членки да завършат цифровия единен пазар, включително развитието на капацитет за интегриране и използване на 5G услуги за защита и подобряване на конкурентоспособността на европейските отрасли**, като например транспорта и автомобилната промишленост, енергетиката, химическата и фармацевтичната промишленост, производството, включително МСП, и финансите, в които Европа е водеща световна сила.

1.10. ЕИСК призовава ЕК да наблюдава внимателно напредъка във внедряването и реалното използване на 5G и приканва държавите членки допълнително да ускорят този процес. ЕИСК предлага да се приеме **европейска политика, която да изисква всяка държава да има най-малко двама доставчици, като поне един от тях е европейски**.

1.11. Освен това, за да може да се оценят потенциалните рискове на електромагнитното излъчване за човешкото здраве и околната среда, ЕИСК призовава Комисията да възложи извършването на оценка на биологичното въздействие на излъчването от 5G.

1.12. ЕИСК посочва, че цифровата трансформация на европейската енергийна и транспортна система изисква нови набори от умения от страна на работниците и служителите на всички равнища, и подчертава нуждата от по-силни връзки между доставчиците на образование и обучение и промишлеността, като се насърчават **широкомащабни механизми за повишаване на цифровата грамотност и цифровите умения през целия живот** и постоянното обучение: Европейският социален фонд трябва да допринася за тези въпроси. Образованието и обучението са необходими за гражданите и потребителите също и за да не бъдат те изключени от цифровия пазар заради липса на достъп до мрежа за електронни комуникации или заради цифрова неграмотност. Според ЕИСК е необходимо да се подобри кибернетичната хигиена, включително чрез кампании за повишаване на осведомеността сред гражданите и предприятията ⁽¹⁾.

1.13. С оглед на организирането на прехода към мобилност с нулеви и ниски емисии, **ЕИСК подкрепя: интегриран и системен подход, който е технологично неутрален**; превозни средства и инфраструктура с нулеви и ниски емисии; постепенно дългосрочно преминаване към алтернативни горива и горива с нулеви нетни въглеродни емисии; увеличена ефективност, както при ЕЕН, чрез извличане на максимална полза от цифровите технологии, както при Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), и интелигентно ценообразуване и допълнително насърчаване на интегрирането на мултимодалния транспорт и преминаването към по-устойчиви видове транспорт; **предоставяне на правомощия на гражданите с разрастването на свързаността да избират „мобилността като услуга“**.

⁽¹⁾ ОВ С 227, 28.6.2018 г, стр. 86.

1.14. Според ЕИСК приносът на енергийния сектор за декарбонизацията следва да се канализира в различни действия:

- внедряване на ключови нововъзникващи технологии за неутрална по отношение на климата, енергийно ефективна и кръгова икономика;
- **концентриране върху интелигентните мрежи**, за да се интегрира и оптимизира използването на различни възобновяеми източници;
- чисти технологии в производството, съхранение, пренос, разпределение и потребление на енергия, оптимизация на потреблението, енергийна ефективност, сграден фонд и микропроизводство;
- специална стратегия за енергоемките отрасли и региони;
- по-стабилна система за търговия с емисии;
- засилени инструменти за сигурност и киберсигурност на структурите и мрежите.

1.15. ЕИСК посочва, че:

- големите взаимосвързани европейски енергийни, транспортни и комуникационни инфраструктури са основните възлови точки на единния пазар и са необходими, за да може ЕС да запази водещата си позиция в световния напредък и конкуренция;
- приоритетът в областта на транспорта за пълно изграждане на мрежата TEN-T изисква инвестиции от около **500 милиарда евро** само за основната мрежа до 2030 г.;
- инвестициите от участниците на пазара в Европа за 5G се оценяват на **60—100 милиарда евро** годишно за следващите пет години; свързаността в селските райони ще изисква инвестиции на стойност 127 милиарда евро;
- постигането на икономика с нулеви нетни парникови газове ще изисква допълнителни инвестиции от порядъка на 175—290 милиарда евро годишно, като инвестициите ще достигнат общо **520—575 милиарда евро** в енергетиката и около **850—900 милиарда евро** в транспорта.

1.16. За да се финансират такива огромни инвестиции, възлизащи на около 9—10 % от БВП на ЕС, които са предимно частни и до голяма степен допълнителни, ЕИСК **препоръчва насърчаване на благоприятна за инвестиции среда, включително прилагането на „златното правило“ за инвестициите** и нови финансови схеми чрез инструменти за сближаване, ЕИБ, МСЕ и InvestEU, „Хоризонт Европа“ и публични и частни съвместни инициативи. ЕИСК изразява надежда, че публичните и частните инвеститори ще могат да поемат тези инвестиции и за тази цел препоръчва административните процедури да се опростят, обхващат на фондовете и финансирането да се разшири, да се интернализират отрицателните и положителните външни фактори и да се насърчава благоприятна среда за инвестиции. Текущата работа по създаването на таксономия на ЕС за зелено финансиране е важна стъпка.

1.17. ЕИСК обаче изразява дълбокото си убеждение, че приемането на такъв огромен финансов ангажимент от страна на частните инвеститори и на такива огромни публични инвестиции от страна на европейските данъкоплатци може да се гарантира единствено чрез **политически и социален компромис**, основан на обща системна визия и ясно постигане на междинни проверими цели в краткосрочен и средносрочен план.

2. Междусекторни предизвикателства

2.1. Целите за устойчиво развитие са призив за действие от страна на всички държави за постигане на по-добро и по-устойчиво бъдеще за всички. Те отговарят на глобалните предизвикателства, с които се сблъскваме, включително свързаните с икономическия растеж, благоденствието, бедността, неравенството, климата, възможностите за работа, мира и правосъдието. ЦУР са и настоятелен призив светът да поеме по по-устойчив път. Цифровизацията е тясно свързана с ЦУР, тъй като позволява те да бъдат постигнати чрез създаване на възможности за промишлеността, иновациите, инфраструктурата и обществото като цяло. Налице са ясни доказателства за положителната връзка между цифровизацията и постигането на много от ЦУР.

2.2. ЕИСК счита, че Европа трябва да бъде отворена за разработването и въвеждането на нови видове бизнес модели, основаващи се на цифрови платформи, при условие че се гарантират прозрачност и социални клаузи.

2.3. Въпреки че все повече хора имат достъп до цифровите технологии, при тяхното използване продължава да съществува цифрово разделение, тъй като някои хора нямат достъп до тях или някои са по-способни от други да се възползват от цифровата трансформация за по-добър живот.

2.4. Цифровата трансформация на европейската икономика изисква нови набори от умения на всички равнища. В много държави членки липсва връзка между доставчиците на образователни услуги и промишлеността, докато напротив, тези промени изискват засилване на сътрудничеството, така че да се предотвратят пропуските и несъответствията между търсените и предлаганите умения. Продължавашото образование и обучение и ученето през целия живот са изключително важни елементи от процеса на приспособяване към преобразуването на работните места и насърчаване на професионалното развитие. Образованието и обучението, включително чрез научноизследователски проекти, е основен начин за насърчаване на талантите и за осигуряване на умения на високо равнище, за да може ЕС да запази своята конкурентоспособност.

2.5. Освен това ЕИСК счита, че ЕС и държавите членки трябва да подкрепи работниците, които са изложени на опасност да загубят работните си места в резултат както на цифровия, така и на енергийния преход. За тази цел ЕИСК призовава ЕК, Европейския парламент и Съвета на ЕС да гарантират правилното разработване и финансиране на Европейския социален фонд и Европейския фонд за приспособяване към глобализацията с оглед на справянето с тези предизвикателства.

2.6. Свободното движение на данни е от съществено значение. Затова ЕИСК призовава за ефективни решения на проблемите във връзка с достъпността, оперативната съвместимост и прехвърлянето на данни, като същевременно се осигури подходяща защита на данните и неприкосновеност на личния живот. Същите условия трябва да важат реципрочно за публичните и частните дружества във връзка с обмена на данни и компенсирането на разходите.

2.7. ЕИСК призовава ЕК да гарантира справедлива конкуренция и избор на потребителите в сферата на достъпа до данни. В автомобилната промишленост справедливият достъп до данните в превозните средства ще бъде от съществено значение, за да се гарантира, че потребителите имат достъп до конкурентни, удобни и иновативни услуги за мобилност. ЕИСК препоръчва ЕК да предостави насоки по отношение на начина, по който ОРЗД и правилата за неприкосновеност на личния живот се прилагат за свързаните и автоматизирани автомобили. Може да възникнат подобни предизвикателства и в областта на обществения транспорт във връзка с мобилността като услуга (MaaS).

2.8. ЕИСК също така призовава ЕК да преразгледа правилата за застраховането и отговорността за вреди, причинени от стоки, за да ги адаптира за случаите, в които решенията във все по-голяма степен ще бъдат вземани от софтуер. Принципиите на сигурност и безопасност при проектирането и по подразбиране следва да се прилагат систематично, за да се повиши доверието в използването на тези технологии.

2.9. Киберсигурността е от изключително значение за гарантирането на безопасен преход. Трябва да се отговори напълно на предизвикателствата за секторите от съществено значение на равнището на ЕС, като се насърчава ролята на агенцията на Европейския съюз за киберсигурност, за да се намали рискът от наличие на слаби звена във все по-взаимосвързаната европейска мрежа. ЕИСК приветства по-специално работата на Европейската мрежа на операторите на преносни системи за електроенергия (ENTSO-E) в това отношение.

2.10. От сензорите и от прогресивното въвеждане на интелигентни електромери се генерират големи обеми от данни. Тези данни трябва да бъдат обработени и предоставени на разположение от съответните заинтересовани лица по безопасен и прозрачен начин, при който се запазват личните свободи. ЕИСК подчертава, че макар и потенциалът на интелигентните технологии да е значителен, той все пак подлага на изпитание множество утвърдени принципи на защитата на потребителите, като неприкосновеност на личния живот, отговорност и безопасност, както и усилията за борба с енергийната бедност. Що се отнася до данните, регулаторните органи трябва да намерят подход, чрез който потребителите винаги да имат достъп до своите данни и да упражняват контрол върху тях и който да насърчава конкуренцията и да предлага иновативни услуги.

2.11. Изкуственият интелект е на път да преобразува всички сектори и поражда редица предизвикателства. Например трябва да има гаранции във връзка с прозрачността на автоматичното вземане на решения и предотвратяването на дискриминацията на потребителите.

2.12. Потребителите трябва също така да имат достъп и до опростени и стандартизирани продукти, особено потребителите, които не са експерти, възрастните потребители и всички лица в уязвимо положение.

3. **Транспорт**

3.1. В единния пазар на ЕС транспортният сектор заема 6,3 % от БВП на ЕС и пряко осигурява работни места на около 13 милиона души в ЕС: повече от 7 % от общата заетост в ЕС, включително на около 2,3 милиона души в автомобилостроенето.

3.1.1. Транспортът е жизненоважен фактор за постигането на няколко цели за устойчиво развитие (ЦУР), свързани с икономическото развитие, промишлеността и МСП, както и с търговията и инвестициите. Междувременно транспортът поставя много предизвикателства по отношение на ЦУР 2, както и на целите на Парижкото споразумение⁽²⁾.

3.1.2. Разработването на политики в областта на транспорта трябва да се концентрира върху пълното изграждане на справедлив, ефективен и напълно цифровизиран единен пазар, който носи осезаеми ползи за всички. Днес той все още е разнороден/фрагментиран, включително по отношение на международната конкуренция. Транспортният сектор изпълнява и важна функция като един от основните фактори на единния пазар като цяло.

⁽²⁾ ОВ С 367, 10.10.2018 г., стр. 9.

3.1.3. „В автомобилния транспорт все още не е намерен подходящ, валиден за целия ЕС баланс между либерализацията и социалните клаузи за водачите в автомобилния транспорт, въпреки предложените неотдавна промени в законодателството за движението по пътищата“⁽³⁾. Липсата на правоприлагане днес е призната като главен проблем в сферата на автомобилния транспорт, заедно с недостига на около 20 % водачи в автомобилния транспорт.

3.1.4. Железопътният товарен транспорт на ЕС, либерализиран през 2007 г., все още не е оперативен съвместим, въпреки че 50 % от движението е международно. Удовлетвореността на пътниците би трябвало да бъде повишена още повече. Внедряването на ERTMS следва да бъде централен елемент на стратегията на ЕС за цифровите железници, за да може предимствата ѝ да бъдат приложени на практика (напр. техническа и оперативна хармонизация, повишен капацитет на мрежата, подобрена надеждност, намалени разходи за поддръжка, автоматична експлоатация на влаковете и др.).

3.1.5. Във въздухоплаването пазарите функционират по-ефективно. Въздушните такси са намалели десет пъти от момента на либерализацията, а маршрутите са се увеличили седем пъти, но разходите за инфраструктурата и услугите са се удвоили. Все още има много проблеми и несигурност при различните форми на заетост на летателните екипажи, понякога включващи практики, които представляват нарушения или заобикаляне на приложимото право. За да се постигне по-голяма ефективност, единното европейско небе (ЕЕН) би трябвало да бъде реализирано напълно, което ще доведе до повече преки полетни маршрути, по-малко време за пътуване и около 10 % намаление на емисиите на CO₂. Съветът би трябвало да спре да го блокира. ЕИСК призовава за бързо приемане в Съвета на преразгледания Регламент относно правата на пътниците във въздушния транспорт, тъй като той трябва да бъде разяснен основно, за да се намали значително броят на съдебните дела.

3.1.6. Наскоро приетият Регламент за пристанищните услуги най-накрая осигурява на пристанищата и на заинтересованите страни в тази област стабилна, но гъвкава законодателна рамка заедно с Общия регламент за групово освобождаване за пристанищата.

3.2. **Декарбонизация и нулеви емисии**

3.2.1. Транспортът все още зависи от нефта за 94 % от своите енергийни нужди. При автомобилния транспорт този процент е около 73 %. Транспортът е единственият отрасъл на ЕС, който е увеличил емисиите си на CO₂ от 1990 г. насам.

3.2.2. През 2018 г. ЕК представи визията си за 2050 г. за неутрално по отношение на климата бъдеще. „Постигането на съществено намаляване на емисиите ще изисква интегриран системен подход. Това включва насърчаване на i) общата ефективност на превозните средства, превозните средства и инфраструктурата с ниски и нулеви емисии; ii) преминаване до 2050 г. към алтернативни горива и горива с нулеви нетни въглеродни емисии за транспорта; iii) повишена ефективност на транспортната система – чрез извличане на максимална полза от цифровите технологии и интелигентното ценообразуване и допълнително насърчаване на интегрирането на мултиmodalния транспорт и преминаването към по-устойчиви видове транспорт“, със значително финансиране за прехода към мрежи от обществен транспорт и разширяването им както в селските, така и в градските райони. Преминаването към по-екологична икономика обаче е трудна и мъчителна стъпка⁽⁴⁾.

3.2.3. Според прогнозите постигането на 100 % намаляване на емисиите на CO₂ в транспорта до 2050 г. изисква инвестиции в размер на около 800 милиарда евро годишно, финансирани предимно от частния сектор⁽⁵⁾. За да бъдат подкрепени тези инвестиции, е необходима силна регулаторна рамка за устойчиво финансиране.

3.2.4. По отношение на технологично неутралния подход ЕИСК желае да подчертае, че технологиите за задвижване, различни от електроенергията, като например водорода или напълно неизкопаемите течни горива, например HVO100, също предоставят голям потенциал за чиста мобилност⁽⁶⁾. Преминаването към обществен транспорт представлява и ефективно средство за защита на климата. Производството на електрически батерии ще бъде фактор за енергийната независимост.

3.2.5. ЕИСК изразява съгласие, че изпълнението на целта на Международната морска организация (ММО) за корабоплаването следва да бъде признато за първостепенен приоритет за отрасъла, като 2023 г. представлява междинен етап за извършване на пробив в разгръщането на мерките за намаляване на емисиите и за определяне на посоката по отношение на бъдещите горива.

3.2.6. Инвестирането в инфраструктура за чисти и алтернативни горива е времеемко и свързано с високи разходи за всички видове транспорт и следва да бъде придружено от съответни стимули за използване на предвидената инфраструктура, на първо място чрез предоставяне на цялата информация, необходима на ползвателите посредством открити платформи.

⁽³⁾ ОВ С 81, 2.3.2018 г., стр. 195.

⁽⁴⁾ ESPAS, *Challenges and choices for Europe* („Предизвикателства и варианти за избор за Европа“), април 2019 г.

⁽⁵⁾ COM(2018) 773 final.

⁽⁶⁾ ОВ С 345, 13.10.2017 г., стр. 52, ОВ С 262, 25.7.2018 г., стр. 75.

3.3. Нулева смъртност при пътнотранспортни произшествия, автономно шофиране, мобилността като услуга

3.3.1. Човешка грешка е причината за 95 % от всички пътнотранспортни произшествия по пътищата на Европа, в които през 2017 г. са загинали повече от 25 300 души, 1,2 милиона души са били ранени, а щетите от произшествията възлизат на 1 20 милиарда евро годишно.

3.3.2. По всяка вероятност наземните транспортни технологии ще претърпят радикални промени поради **цифровизацията** и автоматизацията: ЕИСК отбелязва, че тази нова технология има капацитета както да подобри ефективността на транспортния пазар, така и да предостави аналитични данни за подпомагане на контрола и прилагането на съществуващото законодателство и защитата на правата на човека и социалните права.

3.3.3. Цифровизацията ще бъде от решаващо значение и за разработването на нови пазарни модели, включително различни видове платформи и концепции за **икономиката на споделянето**, която все още далеч не е напълно развита и най-вероятно няма да обхване селските райони, в които липсва обществен транспорт. ЕИСК призовава ЕК да гарантира безопасността на превозните средства за споделено ползване, като се започне с електрическите скутери.

3.3.4. Чрез въвеждането на **автоматизираното управление** следва да е възможно да се намалят значително или дори да бъдат изцяло елиминирани смъртните случаи. ЕИСК обаче счита, че автомобилите без водач ще бъдат приети само ако осигуряват същото равнище на безопасност, както другите пътнически транспортни системи, като влаковете или големите въздухоплавателни средства. ЕИСК отбелязва, че следните проблемни области могат да бъдат препятствие пред приемането от обществото: 1) допълнителни разходи; 2) все по-голямо усложняване на управлението на превозно средство ⁽⁷⁾; 3) дългият период от време за използването на „смесен трафик“ (автоматизиран и ръчен), през който броят на произшествията би могъл да нарасне, а капацитетът на пътищата би могъл да намалее; 4) притеснения за сигурността и киберсигурността, и 5) правна несигурност относно отговорността в случай на злополуки.

3.3.5. Според ЕИСК „нулевата смъртност“ може да се доразвие допълнително в анализа: спешно необходимо е да се пристъпи към хармонизиране на националните правила за движението по пътищата и на съответните санкции; новите „безопасни“ превозни средства да са на достъпни цени за потребителите и предприятията; само човекът, като такъв, може да прави „етичен“ избор, а машините, независимо от това до каква степен са усъвършенствани, трябва да подпомагат човека, а не да го изместват; намаляване на премията от страна на застрахователните компании като начин хората да се стимулират да закупуват по-безопасни превозни средства; всяко ново регулиране на достъпа до данни за превозни средства трябва да съблюдава принципа за поставяне на безопасността на първо място.

3.3.6. Решенията за свързана и автоматизирана мобилност в различните видове транспорт, включително обществения, представляват важна област за иновации, в която ЕС има потенциала да се превърне в световен лидер. Това може да се постигне единствено чрез сътрудничество с публични и частни усилия и инвестиции.

3.3.7. „Мобилността като услуга“ (Маас) описва преминаването от видове транспорт, които са лична собственост, към решения за обществен транспорт и мобилност, които се потребяват като услуга ⁽⁸⁾. Основната идея на Маас е да предложи на пътуващите решения за мобилност, които се основават на техните транспортни нужди. Маас разглежда цялата транспортна система като един субект. Мобилността по заявка може също така да спомогне за подобряване на достъпа до мобилност за граждани, които живеят в отдалечени райони или се сблъскват със затруднения при мобилността си (например възрастни хора и/или лица с увреждания).

3.4. Инвестиции

3.4.1. ЕИСК признава, че в много райони на Европа днешната мрежа на транспортната инфраструктура не постига очакваните резултати. Предвид прогнозите за постоянно нарастване на търсенето на транспортни услуги, за изграждането и подобряването на транспортната инфраструктура са необходими значителни публични и частни инвестиции.

3.4.2. Своевременното **пълно изграждане на мрежата TEN-T** с оптимизирано географско покритие трябва да бъде абсолютен приоритет: основната мрежа TEN-T до 2030 г., а широкообхватната мрежа до 2050 г. или по-рано. Само изграждането на основната мрежа изисква инвестиции от около 500 милиарда евро, без да се вземат под внимание устойчивостта и модернизиранието на съществуващата инфраструктура. Тези инвестиции не могат да бъдат финансирани само с безвъзмездни средства по МСЕ или инструменти на ЕС, а ресурсите на държавните членки вероятно не са достатъчни. Има конкретен риск от значителни забавяния във времето.

⁽⁷⁾ ОВ С 440, 6.12.2018 г., стр. 191.

⁽⁸⁾ ОВ С 345, 13.10.2017 г., стр. 52.

3.4.3. Безвъзмездните средства ще продължат да играят важна роля в инвестиционната политика на ЕС в транспортния сектор, особено в случаите, когато пазарните инвестиции са по-трудни за реализиране. Смесването обаче на безвъзмездните средства с други източници на финансиране, като например Европейската инвестиционна банка или кредити от частния сектор, и мобилизирането на инвеститори от публичния и частния сектор, включително сътрудничество между двата сектора, са много важни допълнителни инструменти.

3.4.4. „ЕИСК призовава да се инвестира в технологии и инфраструктура, на базата на които може да се изгради цифров транспорт, и по-конкретно в системи за управление и контрол на движението: SESAR [...], ERTMS [...] и C-ITS. Освен това по основната TEN-T мрежа трябва да се осигури 5G връзка. Финансовите инструменти на ЕС като Механизма за свързване на Европа, InvestEU и „Хоризонт 2020“ следва да дадат приоритет на тези инициативи“⁽⁹⁾.

3.4.5. ЕИСК счита [...], че една [...] **система за пътните такси**, която съответства на принципите „ползвателят плаща“ и „замърсителят плаща“, ще има положително въздействие, при условие че средствата се заделят за определена цел.“⁽¹⁰⁾

4. **Енергетика**

4.1. **Единен енергиен пазар**

4.1.1. През 2016 г. оборотът на енергийния сектор на ЕС беше 1 881 млрд. евро, а пряко заетите лица наброяваха около 16 30000.

4.1.2. Всички европейци следва да имат достъп до сигурна, устойчива и достъпна енергия. Това е основната цел на енергийния съюз. ЕИСК изразява своето разочарование във връзка със значителните различия в цените на енергията в държавите членки, което разкрива важен дефект в **единния енергиен пазар**. С осъществяването на енергийния съюз на ЕС и единния цифров пазар Комитетът очаква цените, с изключение на данъчния компонент, да се сближат.

Ориентираната към човека цифровизация на енергийния сектор е от решаващо значение за ЕС, тъй като може да даде възможност потребителите на енергия и произвеждащите потребители да бъдат поставени в центъра на въпроса и да допринесе за нова структура на енергийните пазари.

4.2. **Цифровизация и нови технологии**

4.2.1. В контекста на европейския стратегически план за енергийните технологии цифровизацията осигурява нови възможности за доставчиците, като оптимизира техните ценни активи, интегрира възобновяемите енергийни източници от различни и разпределени ресурси и намалява оперативните разходи; в същото време тя следва да е от полза за всички, като намали сметките за електроенергия на гражданите и дружествата чрез енергийна ефективност и участие в гъвкави механизми на потребление. ЕИСК призовава ЕК да направи оценка на постигнатите резултати и при необходимост да предприеме по-нататъшни действия.

4.3. **Интелигентна енергийна мрежа и възобновяеми енергийни източници (ВЕИ)**

4.3.1. Цените на някои възобновяеми енергийни източници се изчисляват на стойност, близка до текущите пазарни цени.

4.3.2. Решенията за разпределена енергия и интелигентните устройства за регулиране стават все по-евтини. Интелигентните мрежи са ключов компонент на тази нова система; с цифровизацията те ще спомогнат за свързването на новите енергийни среди. Интелигентните енергийни системи на бъдещето няма да се развиват изолирано една от друга, а ще свързват – цифрово и физически – различните видове енергийни и транспортни мрежи, като възможностите ще се увеличават все повече. Електроенергията вероятно ще бъде първият засегнат енергиен сектор, като цифровизацията ще дава възможност за по-силни връзки със сектора на отоплението и охлаждането, по-специално в сектора на строителството и сектора на мобилността, насърчавайки засиленото участие на заинтересованите страни в местните, регионалните и европейските вериги за създаване на стойност, ангажирайки местните общности и произвеждащите потребители в енергийните общности и енергийните сделки и стимулирайки европейските иновации и предприятия.

4.3.3. По програма „Хоризонт 2020“ се предоставя финансиране за редица демонстрационни проекти за разпределителни мрежи, мрежи за пренос, разпределено съхранение, широкомащабно съхранение, ВЕИ и отопление и охлаждане, обхващащи технологии за потребителите, мрежови технологии, спомагателни услуги за пазара, съхранение на енергията от водноелектрическите централи, батерии, вятърни турбини, фотоволтаични системи, слънчева енергия, топлинна енергия, биогаз и микропроизводство. ЕИСК приветства създаването на фонда за иновации, който ще предоставя все по-голяма подкрепа за демонстрационни проекти.

⁽⁹⁾ ОВ С 345, 13.10.2017 г., стр. 52.

⁽¹⁰⁾ ОВ С 81, 2.3.2018 г., стр. 195.

4.3.4. ЕИСК настоятелно призовава ЕС да предприеме повече мерки за премахване на енергийната бедност. Следва да се предприемат конкретни мерки за улесняване на основното саниране на сградите, като за лицата, които изпитват или са изложени на риск от енергийна бедност, следва да се инсталират слънчеви панели, когато това е целесъобразно. ЕС следва да има предвид, че бедните не могат да си позволят такива мерки.

4.3.5. ЕИСК приветства работата на платформата за въгледобивните региони в преход. Влиянието на енергийния преход върху някои региони наистина е по-голямо, отколкото върху други, особено там, където е концентриран добивът на изкопаеми горива и енергоемко производство. Поради това структурната промяна във въгледобивните и въглеродно интензивните региони и отрасли ще трябва да се наблюдава внимателно и да се управлява ефективно, като се гарантира справедлив и социално приемлив преход, при който няма да бъде забравен нито един работник и нито един регион.

4.3.6. Енергоемките отрасли осигуряват над 6 милиона преки работни места в Европа и са в основата на множество вериги за създаване на стойност, включително системи за чиста енергия. Емисиите от енергоемките отрасли имат дял от 60 – 80 % от емисиите от промишлеността. Предизвикателствата пред декарбонизацията на енергоемките отрасли са огромни и ще изискват както технологични, така и нетехнологични иновации (напр. нови стопански модели).

4.4. **Инвестиции в енергетиката**

4.4.1. Укрепването на европейския енергиен пазар, улесняването на енергийния преход и гарантирането на сигурното функциониране на системата разчитат на адекватни, добре развити и ефективни от гледна точка на разходите преносни мрежи в Европа.

4.4.2. Иновациите, като например използването на „електроенергия в газ“ или на водород в мрежата, могат да постигнат съществени резултати и да станат икономически жизнеспособни, ако бъдат подкрепени ефективно.

4.4.3. Средните годишни инвестиции в енергийния сектор при сценариите за намаляване на емисиите на CO₂ със 100 %⁽¹¹⁾ ще възлизат на 547 милиарда евро годишно (2,8 % от БВП) за периода 2031—2050 г., в сравнение с 377 милиарда евро (1,9 % от БВП) при базовия сценарий. Тези цифри представляват значителна сума, дори за развита икономика.

5. **Услуги от общ интерес**

5.1. Основната стратегическа линия е да се прилага ориентиран към хората подход при предоставянето на услуги от общ интерес като движеща сила на устойчивия европейски растеж. Двадесетият и последен принцип от Европейския стълб на социалните права е свързан с „достъпа до основни услуги“ и гласи, че всеки има право на достъп до основни услуги с добро качество, включително водоснабдяване, канализация, енергия, транспорт, финансови услуги и цифрови комуникации. За постигането на тази цел са необходими специфични мерки за устойчиво развитие и сближаване.

5.2. **Гражданите и предприятията изискват по-открито, по-прозрачно, по-отговорно и по-ефективно управление.** Постигането на икономии от мащаба и гъвкавост чрез въвеждането на изчислителни архитектури в облак ще спомогне за преминаването към електронно управление, електронно здравеопазване, електронни обществени поръчки и електронно фактуриране, което ще позволи публичните служби да споделят информация и ще улесни взаимодействието между гражданите и предприятията.

5.3. Съществува риск възрастни хора или цифрово неграмотни потребители да бъдат изключени в резултат на пълната цифровизация на УОИ. Следователно би трябвало да бъдат запазени някои конвенционални пунктове за предоставяне на тези услуги.

5.4. ЕИСК препоръчва европейският семестър да включва разпоредби относно отчетността и прозрачността на предоставянето на услуги от общ интерес в държавите членки, както и достъпа до тях и правилното им функциониране.

5.5. Много граждани в Европейския съюз, в различна степен, изпитват сериозни икономически трудности, свързани с достъпа до основни услуги, сред които услуги в областта на жилищното настаняване, енергетиката, електронните комуникации, транспорта, водоснабдяването, здравеопазването и социалните услуги.

5.6. Липсата на достъп до УОИ може да зависи от редица фактори: те могат да бъдат икономически, географски, социални (неравно третиране), физически (при увреждания) или факта, че не са адаптирани нуждите и/или развитието на технологиите (непригодност/недостатъчно ниво на качество и/или на безопасност). Цифровите технологии могат да спомогнат за преодоляването на някои от тези предизвикателства.

⁽¹¹⁾ COM(2018) 773 final.

5.7. По отношение на здравните услуги цифровизацията има потенциала да осигури по-добра профилактика, диагностика и лечение на болестите. Инструменти като електронното здравно досие (EHR) могат да осигурят на потребителите постоянен достъп до тяхната медицинска история и рецепти за лекарства. Мобилните здравни приложения и медицинските консултации онлайн могат да осигурят отлична подкрепа за пациентите и потребителите в усилията им да поддържат здравето си и да предотвратят болести, особено за тези, които живеят в отдалечени райони. Ползите от цифровите продукти и услуги в областта на здравеопазването обаче пораждаат сериозни рискове, що се отнася до неприкосновеността на личния живот, сигурността и безопасността на пациентите, тъй като нарушенията, свързани с личните здравни досиета и данните, съхранявани в здравни заведения, могат да станат по-чести. ЕС би трябвало да разработи всеобхватна регулаторна рамка, която да гарантира хармонизиран подход.

5.8. Като се има предвид нарастващото използване на цифрови здравни услуги и продукти, не на последно място в трансгранична среда, от ключово значение е и да се хармонизира подходът към отговорността по отношение на тези услуги и продукти в целия ЕС. Трябва да се въведат законодателни мерки, като например засилени надзор на пазара и правоприлагане, както и ефективни инструменти за правна защита за цифрови продукти и услуги в областта на здравеопазването, за да се допринесе за ефективната защита на потребителите в ЕС.

5.9. ЕИСК настоятелно призовава ЕК да разработи подходяща рамка за националните системи на здравеопазване, за да се споделят научните изследвания и иновациите, разработени от институциите и дружествата на ЕС, във връзка със здравните данни на гражданите на ЕС в съответствие с ОРЗД, т.е. при строги условия на поверителност и анонимност.

5.10. Когато става въпрос за УОИ, операторите следва да предоставят обслужване по цифров път, като същевременно оставят и други канали, отворени за тези, които нямат връзка по собствен избор или поради необходимост.

5.11. УОИ в обществения транспорт са от решаващо значение за подобряване на качеството на живот и за постигане на основните цели на ЕС. Необходими са широки правомощия за публичните органи, за да могат да предоставят, възлагат и организират УОИ.

6. 5G

6.1. *Разгръщане на 5G на единния пазар*

6.1.1. Публичните органи започнаха да предприемат мерки за улесняване на въвеждането на 5G на единния пазар, включително на радиочестотен спектър за 5G. През следващите месеци европейските мобилни оператори следва да се подготвят за внедряването и провеждането на тестове в „реални“ условия, тъй като първите 5G смартфони и терминали се очаква да се появят през първата половина на 2019 г. Към началото на декември 2018 г. обаче едва дванадесет държави членки бяха приключили или започнали поне един търг за радиочестоти.

6.1.2. На международно равнище всички държави се конкурират да бъдат сред първите, които ще въведат 5G в цялата страна. ЕС също участва в тази конкуренция. Петимата основни оференти на инфраструктура включват двама европейски, двама китайски и един корейски доставчик. Първите производители на 5G устройства и чипсетове не включват нито едно от големите европейски дружества.

6.1.3. ЕИСК предупреждава, че конкурентоспособността на европейските отрасли, например транспорта и автомобилната промишленост, енергетиката, химическата и фармацевтичната промишленост, производството, включително МСП, и финансите, в които Европа е водеща сила, ще зависи от капацитета за интегриране и използване на 5G услуги.

6.1.4. ЕИСК е запознат с факта, че учените предупреждават за опасностите, на които електромагнитното излъчване от 5G може да изложи човешкото здраве и околната среда, и по-специално силните, дълбокопроникващи радиочестотни сигнали в сградите и други затворени помещения. ЕИСК призовава Комисията да възложи извършването на оценка на биологичното въздействие на излъчването от 5G и на риска от интерференция с други честотни диапазони.

6.2. *Необходимост от инвестиции в 5G*

6.2.1. Инвестициите от участниците на пазара в Европа за 5G се оценяват на 60 – 100 милиарда евро годишно за следващите пет години. Те ще осигурят гигабитова свързаност за всички основни европейски движещи сили на социално-икономическото развитие. Подобряването на свързаността в селските райони ще изисква допълнителни инвестиции в размер на 127 милиарда евро.

6.2.2. 5G ще повиши статута на мобилните и интернет технологии до технологии с общо предназначение, което ще има отражение върху производителността и икономическата дейност в широк спектър от отрасли, работещи с по-голям брой устройства и по-голям обем от данни, ще даде възможност за масово използване на интернет на нещата и ще развие услугите от решаващо значение.

7. **Конкретни бележки**

7.1. Освен това ЕИСК отправя искане към институциите на ЕС да вземат сериозно предвид следните предизвикателства, по които Комитетът вече е работил и ще продължи да работи в бъдеще, като важни проблеми за решаване в контекста на настоящото становище:

- Интернализирани на всички външни разходи чрез положителни и отрицателни стимули ⁽¹²⁾;
- Директива относно данъчното облагане на енергията в съответствие с CO₂, NO_x, SO_x ⁽¹³⁾.
- Система за решения за разпределена енергия ⁽¹⁴⁾;
- Стабилност на пазара на СТЕ за следващия период на търгуване на СТЕ (през 2021 г.) и мерки за СТЕ за периода след 2020 г. ⁽¹⁵⁾;
- Мрежова цифрова платформа за обмен на информация с цел управление на потоците на електроенергия ⁽¹⁶⁾;
- Управление на големи масиви от данни в енергетиката ⁽¹⁷⁾;
- Социални и икономически предизвикателства, свързани с постепенното премахване на въглищата ⁽¹⁸⁾;
- Малките модулни ядрени реактори (с мощност 50 – 300 MW), по-евтини и по-лесни за инсталиране. Необходими са стандарти на ЕС ⁽¹⁹⁾;
- Мрежи за високо напрежение на големи разстояния, свързващи континентите: евроазиатска перспектива ⁽²⁰⁾;
- Сигурност на доставките и защита на инвестициите ⁽²¹⁾;
- Енергийна ефективност ⁽²²⁾;
- Предварително сертифициране на продуктите ⁽²³⁾;
- Правила за изчисленията в облак ⁽²⁴⁾;
- Производствени платформи на ЕС ⁽²⁵⁾;

⁽¹²⁾ ОВ С 190, 5.6.2019 г., стр. 24; ОВ С 110, 22.3.2019 г., стр. 33

⁽¹³⁾ ОВ С 228, 5.7.2019 г., стр. 37.

⁽¹⁴⁾ ОВ С 34, 2.2.2017 г., стр. 44

⁽¹⁵⁾ ОВ С 424, 26.11.2014 г., стр. 46; ОВ С 288, 31.8.2017 г., стр. 75.

⁽¹⁶⁾ ОВ С 34, 2.2.2017 г., стр. 44; ОВ С 345, 13.10.2017 г., стр. 52; ОВ С 262, 25.7.2018 г., стр. 86.

⁽¹⁷⁾ Окончателно проучване на тема „Етиката на големите информационни масиви: постигане на баланс между икономическите ползи и етичните въпроси, свързани с големите информационни масиви, в контекста на политиката на ЕС“; ОВ С 242, 23.7.2015 г., стр. 61.

⁽¹⁸⁾ ОВ С 303, 19.8.2016 г., стр. 1.

⁽¹⁹⁾ ОВ С 237, 6.7.2018 г., стр. 38; ОВ С 341, 21.11.2013 г., стр. 92; ОВ С 110, 22.3.2019 г., стр. 141.

⁽²⁰⁾ ОВ С 228, 5.7.2019 г., стр. 95; ОВ С 143, 22.5.2012 г., стр. 125.

⁽²¹⁾ ОВ С 143, 22.5.2012 г., стр. 125; ОВ С 271, 19.9.2013 г., стр. 153; ОВ С 424, 26.11.2014 г., стр. 64; ОВ С 264, 20.7.2016 г., стр. 117.

⁽²²⁾ ОВ С 191, 29.6.2012 г., стр. 142.

⁽²³⁾ ОВ С 228, 5.7.2019 г., стр. 74; ОВ С 75, 10.3.2017 г., стр. 40; ОВ С 81, 2.3.2018 г., стр. 176.

⁽²⁴⁾ ОВ С 487, 28.12.2016 г., стр. 86.

⁽²⁵⁾ Информационен доклад на Консултативната комисия по индустриални промени на Европейския икономически и социален комитет относно „Насърчаване на поетапните иновации в областите с висока степен на индустриализация“; ОВ С 332, 8.10.2015 г., стр. 36; ОВ С 299, 4.10.2012 г., стр. 12.

- Телекомуникации и мрежа за данни ⁽²⁶⁾;
- Потокът от данни трябва да бъде защитен и надежден ⁽²⁷⁾;
- Собственост върху данните и права върху данните ⁽²⁸⁾;
- Съхранение на данни в ЕС ⁽²⁹⁾.

Брюксел, 17 юли 2019 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Luca JAHIER

⁽²⁶⁾ ОВ С 125, 21.4.2017 г., стр. 74.

⁽²⁷⁾ ОВ С 440, 6.12.2018 г., стр. 8; ОВ С 227, 28.6.2018 г., стр. 86.

⁽²⁸⁾ ОВ С 288, 31.8.2017 г., стр. 107; ОВ С 81, 2.3.2018 г., стр. 209; ОВ С 237, 6.7.2018 г., стр. 32.

⁽²⁹⁾ ОВ С 345, 13.10.2017 г., стр. 52; ОВ С 227, 28.6.2018 г., стр. 11.