

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Společenské výzvy ekologizace námořní a vnitrozemské vodní dopravy**(stanovisko z vlastní iniciativy)**

(2022/C 275/03)

Zpravodaj: **Pierre Jean COULON**

Rozhodnutí plenárního shromáždění	25. 3. 2021
Právní základ	čl. 32 odst. 2 jednacího řádu stanovisko z vlastní iniciativy
Odpovědná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato v sekci	2. 2. 2022
Přijato na plenárním zasedání	23. 2. 2022
Plenární zasedání č.	567
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	207/1/2

1. Závěry a doporučení

1.1. EHSV potvrzuje, že si stojí za závěry a doporučeními uvedenými v jeho stanoviscích Iniciativa FuelEU Maritime ⁽¹⁾ a NAIADES III ⁽²⁾.

1.1.1. V oblastech, kterými se tato stanoviska zabývají, je k „dosažení tohoto cíle [...] nezbytně nutná úzká spolupráce se všemi zúčastněnými stranami v námořním klastru a dodavatelském řetězci“.

1.1.2. Totéž platí pro nezbytný „zájem budovat intermodální terminály“ umožňující „rozvoj vnitrozemské vodní dopravy ve městech [, který by] pomohl zkvalitnit lidem život“.

1.2. EHSV je toho názoru, že ekologizace námořní a vnitrozemské vodní dopravy musí nutně brát ohled na zdraví a kvalitu života obyvatel žijících v blízkosti vodních cest nebo přístavů.

1.3. Přístavní orgány, místní a regionální orgány a subjekty v odvětví dopravy proto musí spolupracovat a nalézt nový přístup k vazbám mezi městem, přístavem a subjekty v odvětví dopravy.

1.4. Přejít k ekologické dopravě nelze realizovat, aniž by byla zavedena odpovídající odborná příprava zaměstnanců v tomto odvětví.

1.5. Tato doporučení musí být plně zohledňována v rámci budoucího využívání modré ekonomiky.

2. Úvod

2.1. Sdělení Evropské komise NAIADES III, které bylo zveřejněno dne 24. června 2021 a týká se modernizace vnitrozemské plavby v Evropě, a návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání obnovitelných paliv v námořní dopravě (iniciativa s názvem *FuelEU Maritime*), který byl zveřejněn dne 14. července 2021, dávají podnět k dekarbonizaci těchto odvětví.

2.2. NAIADES III je akční plán pro využití vnitrozemské vodní dopravy, který obsahuje 35 bodů a vychází z velmi prosté premisy vyjádřené komisařkou pro dopravu Adinou Vălean: „říční doprava patří k druhům dopravy s nejnižšími emisemi CO₂ a vnitrozemské vodní cesty mohou hrát zásadní úlohu při dekarbonizaci našich dopravních systémů“. A přesto se naše řeky a kanály využívají k přepravě pouhých 6 % nákladu v EU, a to navzdory tomu, že má síť vnitrozemských vodních cest délku 41 000 kilometrů.

⁽¹⁾ Stanovisko EHSV Iniciativa FuelEU Maritime (Úř. věst. C 152, 6.4.2022, s. 145).

⁽²⁾ Stanovisko EHSV NAIADES III (Úř. věst. C 194, 12.5.2022, s. 102).

2.3. Cílem sdělení je umožnit, aby byl po evropských řekách a kanálech přepravován větší objem zboží, a napomoci tomu, aby se do roku 2050 přešlo k plavidlům s nulovými emisemi.

2.4. Komise proto navrhuje revidovat směrnici o intermodální dopravě z roku 1992⁽³⁾, která je jediným právním nástrojem EU, který přímo podporuje přechod ze silniční nákladní dopravy na druhy dopravy s nízkými emisemi (vnitrozemská vodní, námořní a železniční doprava). Dopad této směrnice byl však ovlivněn tím, že nebyla uspokojivě provedena v členských státech. Jedním z hlavních důvodů tohoto nedostatečného provedení ve vnitrostátním právu je skutečnost, že balíček opatření v oblasti mobility z roku 2018 obsahoval skutečný rozpor mezi cílem dosáhnout na vnitřním trhu spravedlivé hospodářské soutěže mezi podniky a zaměstnanci v odvětví silniční dopravy (omezením kabotáže z a do intermodálních terminálů) a přechodem z jednotlivých druhů dopravy na dopravu intermodální tím, že budou sníženy náklady na tuto dopravu.

2.5. Součástí politického a legislativního balíčku „Fit for 55“, který byl vypracován s cílem snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o 55 %, je i návrh nařízení o námořní dopravě. Zaměřuje se především na cíle snížení emisí a ukládá dopravcům povinnost vykazovat, jaký druh lodí a paliv používají. Nestanoví tedy příliš přísné požadavky. Důvodem je skutečnost, že námořní doprava v obecném slova smyslu je podle Evropské komise původcem pouhých 10 % emisí z dopravy v Unii.

2.6. EHSV politiku Evropské komise v oblasti ekologizace námořní a vnitrozemské vodní dopravy jednoznačně podporuje.

2.7. Svou podporu Výbor vyjádřil v nedávno přijatých stanoviscích Iniciativa FuelEU Maritime⁽⁴⁾ a NAIADES III⁽⁵⁾. Přeje si rovněž využít této příležitosti a naděst několik úvah o společenských výzvách, které jsou s ekologizací námořní a vnitrozemské vodní dopravy spojeny, a upozornit občanskou společnost na skutečnost, že tato ekologizace předpokládá rovněž územní plánování námořních prostor, díky nimž by se tato odvětví dopravy mohla přizpůsobit změně klimatu s ohledem na „modrou ekonomiku“⁽⁶⁾.

3. Obecné připomínky

3.1. Toto stanovisko z vlastní iniciativy sestává ze dvou částí, které pojednávají o různých tématech: prvním tématem je především povaha vnitrozemské vodní dopravy a říčních přístavů a druhým pak sociální otázky týkající se zaměstnanců v námořní a vnitrozemské vodní dopravě. EHSV zdůrazňuje, že námořní doprava představuje odvětvový trh, který sahá od místní trajektové dopravy po řekách a krátkých námořních trasách, kterou je zajišťována dopravní obsluha měst a souostroví, po dálkové plavby trajektů, lodí pro dopravu hromadného nákladu, kontejnerových nákladních lodí a výletních lodí.

Toto stanovisko se nezabývá všemi těmito odvětvími, ale zaměřuje se na společenský rozměr v souvislosti s místní a regionální dopravou.

3.2. Ekologizace námořní a vnitrozemské vodní dopravy vyžaduje integrovaný přístup. Budoucí dopravní infrastruktura bude totiž muset zohlednit i obavy týkající se zdraví místních obyvatel a pracovníků.

3.3. EHSV by v tomto stanovisku z vlastní iniciativy věnovaném společenským výzvám, které přináší ekologizace námořní a vnitrozemské vodní dopravy, rád uvedl, že považuje za prvořadé, aby Komise měla k dispozici spolehlivé studie o zdravotních dopadech činností říčních a námořních přístavů. Tyto studie by měly spočívat v analýze systémů environmentálního řízení ve velkém měřítku a měly by obsahovat doporučení pro provoz říčních a námořních přístavů s ohledem na otázky týkající se zdraví.

3.4. Zásadní význam pro hospodářskou, sociální a územní soudržnost – zejména pro ostrovní území – má námořní kabotáž. Přispívá k nízkouhlíkové politice, snižuje dopad na životní prostředí a podporuje zásadu multimodality.

⁽³⁾ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

⁽⁴⁾ Stanovisko EHSV Iniciativa FuelEU Maritime (Úř. věst. C 152, 6.4.2022, s. 145).

⁽⁵⁾ Stanovisko EHSV NAIADES III (Úř. věst. C 194, 12.5.2022, s. 102).

⁽⁶⁾ Stanovisko EHSV Nový přístup pro udržitelnou modrou ekonomiku v EU, zpravodaj: Simo Tiainen (Úř. věst. C 517, 22.12.2021, s. 108) a stanovisko EHSV Inovace v modré ekonomice, zpravodaj: Séamus Boland (Úř. věst. C 12, 15.1.2015, s. 93).

3.5. Citlivým tématem je zlepšení kvality ovzduší v přístavech a její vliv na zdraví místních obyvatel. EHSV považuje za vhodné, aby byly v námořních a říčních přístavech dále rozvíjeny systémy elektrického napájení – po vzoru rotterdamského přístavu. Loď jakékoli velikosti by pak totiž mohla v přístavišti vypnout motory, což by přispělo k ochraně zdraví místních obyvatel a pracovníků. To se týká i výletních lodí, které často kotví v centrálně položených přístavních oblastech.

3.6. Hlukové znečištění způsobené činnostmi v námořních přístavech nelze přehlížet, neboť má dopad jak na kvalitu života místních obyvatel, tak na zdraví pracovníků. Totéž platí pro obyvatele žijící poblíž vnitrozemských vodních cest. Zvýšení výkonnosti říční dopravy jde ruku v ruce se socioekonomickým rozvojem vnitrozemí. Tento rozvoj by nicméně neměl být na úkor kvality života zdejších obyvatel, ačkoli vnitrozemská vodní doprava způsobuje menší škody a menší zátěž než doprava silniční.

3.7. Ekologizaci námořní a vnitrozemské vodní dopravy nelze realizovat, aniž by byla věnována pozornost otázkám, které se týkají odborné přípravy zaměstnanců, pracovních příležitostí a nerovného zacházení s muži a ženami v těchto odvětvích, a aniž by byly zohledněny společenské výzvy spojené s dalekosáhlými změnami, jež přináší digitalizace a automatizace těchto povolání.

3.8. Pro snížení závislosti vnitrozemské vodní dopravy na fosilních palivech je naprosto nezbytná obnova loďstva. V tomto odvětví však většinou působí lodníci s nevelkou živností a malé a střední podniky a ti mají momentálně ekonomické obtíže (pokles obrátu o zhruba 2,7 miliardy EUR, propad osobní dopravy nejméně o 70 %). Má-li být nezbytná obnova loďstva sociálně akceptovatelná, je zapotřebí, aby ji přijali lodníci, což lze zajistit pouze tehdy, bude-li prostřednictvím dlouhodobých investic a finanční podpory získána jejich důvěra.

3.9. Přechod na vnitrozemskou vodní dopravu s nulovými emisemi CO₂ proto vyžaduje nejen finanční podporu pro již činné lodníky, ale také zvýšené úsilí v oblasti odborné přípravy stávajících i budoucích členů lodních posádek. Úspěch ekologizace námořní a vnitrozemské vodní dopravy závisí rovněž na schopnosti tohoto odvětví zvládnout transformaci v oblasti práce a dovedností.

4. Konkrétní připomínky

Přístavy

4.1. V oblasti námořní dopravy vede politika ekologizace k hledání nového přístupu k vazbám mezi městem a přístavem. Projekty výstavby vycházející z hospodářství založeného pouze na ropě a z globalizované „superkontejnerizace“ ve druhé polovině 20. století vedly k tomu, že přístavy byly přesunuty ven z měst, která se pro ně stala příliš těsná, a v návaznosti na to byly vytvořeny průmyslové a přístavní zóny na periferiích. U velkých projektů výstavby či přestavby přístavů nebo velkých urbanistických projektů je však zásadní, aby byly akceptovány téměř jednomyslně, což znamená, že je zde třeba zohlednit často velmi komplexní soubor argumentů, v němž se veřejné zájmy prolínají s individuálními představami. Tyto požadavky s občanským a společenským rozměrem jsou poměrně novým prvkem v charakteristickém odvětvím vztahu mezi městem a jeho přístavem.

4.2. Pokud jde o společenské a environmentální aspekty, které jsou nyní neopomenutelné, mohou přístavní orgány a obce táhnout za jeden provaz nebo se naopak mohou postavit zcela proti sobě (?). V přístavních městech, kde lodě sdílí společný prostor s obyvateli, průmyslem, obchodem a činnostmi cestovního ruchu, se kvalita životního prostředí a škodlivé či obtěžující prvky stávají faktory, které mobilizují veřejnost. Obyvatele mnoha evropských přístavů například každý den sužuje znečištění ovzduší, poněvadž plavidla mívají spuštěné motory ve dne i v noci.

4.3. Smíšené nákladní lodě a trajekty na mnoha trasách vypouštějí do ovzduší plyn a jemné částice. Škodlivý a obtěžující je rovněž hluk motorů, který je neúnosný, neboť se jedná o hluk nepřetržitý, který je ještě výrazněji slyšitelný v noci.

4.4. Problém spočívá v tom, že pouze část míst pro ukotvení lodí v přístavech je vybavena elektrickým připojením. V důsledku toho musí některé lodě zapnout vlastní generátory elektriny.

4.5. Citlivým tématem je zlepšení kvality ovzduší v přístavech a její vliv na zdraví místních obyvatel. Volání po preventivních a nápravných opatřeních, pokud jde o kvalitu ovzduší v blízkosti přístavů, je ze strany společnosti čím dál naléhavější, zejména pak na sociálních sítích.

(?) Daudet, B., a Alix, Y., „Gouvernance des territoires ville-port: empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux“ (Správa území město-přístav: místní dopad, regionální konkurence, celosvětové výzvy), *Organisations et Territoires*, 2012.

4.6. Totéž platí pro hlukové znečištění, jež způsobují činnosti v přístavech. EHSV se domnívá, že v souvislosti s ekologizací námořní a vnitrozemské vodní dopravy je nezbytné identifikovat a posoudit dopady přístavů na životní prostředí, zejména v zónách na rozhraní mezi městem a přístavem. Tento krok by měl předcházet přijetí jakýchkoli opatření a umožnil by inteligentní environmentální správu rozhraní mezi městem a přístavem, k níž by mohl přispět rozvoj vnitrozemských přístavů.

4.7. O ekologizaci námořní a vnitrozemské vodní dopravy se totiž nemůže rozhodnout bez předchozího posouzení dopadu, který má rozptyl emisí plynů (a to i nízkouhličkových), a posouzení týkajících se lodí, topografického profilu přístavní oblasti, rozložení obyvatelstva v oblastech ovlivněných činnostmi v přístavech a toho, zda jsou v daném místě instalovány meteorologické stanice (neboť počasí má vliv na rozptyl nebo stagnaci plynů ve vzduchu) a senzory měřící znečištění a hladiny hluku.

Zaměstnanci v námořním odvětví

4.8. Ignorovat nelze ani jinou velkou výzvu pro společnost, kterou je zaměstnanost a odborná příprava v nových námořnických profesích. Přesné a srovnatelné údaje o námořnících sice nejsou k dispozici, obecně se však má za to, že se námořní odvětví potýká s nedostatky v oblasti dovedností a že je obtížné obsazovat pracovní místa a námořníky si udržet.

4.9. Toto odvětví ztratilo do určité míry na atraktivitě mimo jiné proto, že plavba po moři již není považována za způsob, jak se dostat do světa. Cestování se totiž zlevnilo a zjednodušilo. Podle nezávislé studie vypracované pro Evropskou komisi je toto odvětví rovněž vnímáno jako neslučitelné s takzvaně normálním společenským a rodinným životem a jako odvětví, které nabízí špatné pracovní podmínky a nevalné možnosti profesního rozvoje, a to navzdory Úmluvě o práci na moři z roku 2006 („MLC 2006“), která stanoví minimální podmínky, pokud jde o práci a život námořníků světového obchodního loďstva⁽⁸⁾.

4.10. Z některých údajů obsažených ve zprávě Svazu provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství se nicméně zdá, že v některých vrstvách společnosti je námořní doprava vnímána jako prestižní a seriózní, zejména díky veřejným informačním kampaním o tomto odvětví, vzdělávacím stipendiím atd.

Zastoupení žen v oblasti dopravy

4.11. Počet žen v námořní dopravě je i nadále poměrně nízký (tj. ženy zde nejsou dostatečně zastoupeny) a nic nenasvědčuje tomu, že by se to v průběhu času mohlo zlepšit. S výjimkou některých severovýchodních zemí a Nizozemska vykonávají ženy v tomto odvětví podřadnější povolání a jsou hůře placeny než muži.

4.12. EHSV se podílí na evropské platformě, jejímž cílem je integrovat ženy do profesí v oblasti dopravy obecně – včetně námořní a vnitrozemské vodní dopravy – a využít zde jejich potenciál. Z on-line průzkumu, který provedla Evropská federace pracovníků v dopravě od 7. října do 29. listopadu 2019, totiž vyplývá, že na ženy připadá pouhých 22 % mzdových nákladů ve všech dopravních odvětvích dohromady⁽⁹⁾. Tato studie ukazuje, že v tomto odvětví přetrvává mnoho překážek vyplývajících z nerovnosti a genderových stereotypů. Námořní doprava je odjakživa mužským odvětvím a EHSV se domnívá, že je třeba to změnit, a řešit tak společenskou výzvu v souvislosti s postavením žen v tomto odvětví.

4.13. Vhodnou příležitostí by mohla být ekologizace námořní dopravy. EHSV má totiž za to, že technologický vývoj, k němuž tato ekologizace dá impuls, by měl podnítit rozvoj zaměstnanosti v odvětví námořní dopravy a měl by změnit pohled na námořní dopravu, stanou-li se z tradičních pracovních míst na moři pracovní místa s vysokou přidanou hodnotou na pevnině, což umožní zaměstnat více žen.

4.14. Zásadní význam pro zajištění bezpečné lodní dopravy, která je zároveň šetrná k životnímu prostředí, mají náležitě kvalifikovaní námořníci. Životaschopnost tohoto dynamického odvětví závisí na tom, nakolik se bude nadále dařit přilákat dostatečný počet kvalitních nových pracovníků a udržet zkušené námořníky, včetně žen a dalších nedostatečně zastoupených skupin.

4.15. EHSV se domnívá, že pro nalezení vhodných a proveditelných řešení v rámci ekologizace námořní dopravy je nezbytné zapojení všech zúčastněných stran, včetně sociálních partnerů⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ Coffey, Consultores em Transportes Inovação e Sistemas, Oxford Research a World Maritime University, *Study on social aspects within the maritime transport sector* (Studie o sociálních aspektech v rámci odvětví námořní dopravy), Úřad pro publikace Evropské unie, 2020.

⁽⁹⁾ <https://www.etf-europe.org/make-transport-fit-for-women-to-work-in-etf-sounds-alarm-over-industrys-growing-gender-divide/>.

⁽¹⁰⁾ <https://www.ecsa.eu/index.php/etf-ecsa-declaration-enhanced-participation-women-european-shipping>.

Námořníci

4.16. Automatizace lodí by nicméně mohla vést ke snížení počtu členů posádek a lodního personálu, což povede k menší poptávce po námořnících a zároveň ke zvýšení pracovní zátěže a odpovědnosti těch, kteří již tuto práci zastávají. Je málo pravděpodobné, že by vyhlídka na ztrátu zaměstnání nebo rekvalifikaci byla z hlediska společnosti akceptovatelná.

4.17. Mimoto by digitalizace a automatizace mohly zlepšit pracovní podmínky vysoce kvalifikovaných členů posádek, kteří mají dovednosti v oblasti výpočetní techniky a elektrotechniky. Mohou rovněž snížit administrativní zátěž, která je často uváděna jako příčina únavy lodních posádek, a umožnit rozvoj prakticky autonomních operačních systémů, což není bezvýznamné z hlediska pracovní doby a atraktivity námořní dopravy.

4.18. Digitalizace a automatizace související s ekologizací námořní dopravy přinesou zásadní proměnu tohoto odvětví. Nikoli však v krátkodobém horizontu, neboť majitelé lodí na to ještě nejsou zcela připraveni. Tyto nové technologie jsou nicméně přizpůsobeny stávajícím lodím. K váhavosti majitelů lodí přispívají mimo jiné náklady spojené s obnovou loďstva.

4.19. Přehlížet nelze ani riziko, že by měnící se potřeby v oblasti dovedností mohly mít negativní dopad na zaměstnanost kvůli tomu, že by někteří námořníci zůstali vyloučeni nebo že by budoucí námořníci nebyli správně odborně připraveni. To představuje značnou výzvu pro námořnické školy, s níž se mohou vypořádat jen ty z nich, jež úzce spolupracují s námořním odvětvím, a to s cílem přizpůsobit se jeho potřebám.

4.20. Průběžná odborná příprava námořníků je navíc nutná k tomu, aby se jejich dovednosti přizpůsobovaly aktuálnímu vývoji a aby byl usnadněn přechod z pracovních míst na moři na pracovní místa na pevnině, který s sebou ekologizace námořní dopravy pravděpodobně přinese. Tento aspekt je nezbytný, mají-li se zajistit pozitivní důsledky pro společnost jako celek.

4.21. S vyšší kvalifikací personálu je spojeno zvýšení nákladů na práci, riziko sociálního dumpingu na úkor nejméně kvalifikovaných pracovníků a nekalé soutěže na trhu práce, což znamená, že je třeba chránit pracovní místa evropských námořníků. V této souvislosti je namístě odkázat na studii *Seafarers and digital disruption* z roku 2018⁽¹¹⁾. Zdá se však, že jejich počet klesá a zvyšuje se jejich věk, což vyvolává otázku, zda jsou konkurenceschopní ve srovnání s námořníky z mimoevropských zemí. To je zcela samostatné téma, je však žádoucí, aby bylo v tomto stanovisku z vlastní iniciativy alespoň zmíněno.

4.22. Stěžejní úlohu při zajišťování toho, aby pracovní normy v námořní dopravě byly dodržovány, nebo dokonce zpřísněny, hrají tedy sociální partneři. Kolektivní vyjednávání však může být ohroženo v důsledku rozdílnosti pracovních předpisů platných na palubě plavidel a komplikováno uplatňováním pracovního práva v přeshraničních oblastech a nedostatečnou komunikací, spoluprací a koordinací mezi jednotlivými orgány odpovědnými za kontrolu pracovních podmínek.

Vnitrozemská vodní doprava

4.23. Některé z těchto úvah týkajících se zaměstnanců v námořní dopravě lze někdy extrapolovat na vnitrozemskou vodní dopravu až na to, že trh práce v odvětví vnitrozemské plavby sestává převážně ze stárnoucích nezávislých provozovatelů, a to v důsledku kombinace sociálních, ekonomických a kulturních faktorů⁽¹²⁾. Je třeba poznamenat, že stárnutí se týká i kategorie zaměstnanců, neboť mladí lidé dávají přednost zaměstnání na pevnině s pravidelnou pracovní dobou a možností trávit víkendy doma. Tento faktor je například velmi důležitý v západní Evropě, kde asi 80 % podniků ve vnitrozemské vodní nákladní dopravě tvoří nezávislí vlastníci/provozovatelé s nepravidelnou pracovní dobou. To vede k nedostatku pracovních sil ve vnitrozemské vodní dopravě, a to jak na trhu vnitrozemské vodní přepravy osob, tak na trhu vnitrozemské vodní přepravy nákladu, a tento jev lze pozorovat u kvalifikovaného personálu na řídicí úrovni a kvalifikovaných vůdčích plavidel v segmentu kapalného nákladu.

4.24. EHSV konstatuje, že tento nedostatek lze vysvětlit i technickými faktory: jelikož práce členů posádky je stále odbornější, podniky ve vnitrozemské vodní dopravě hledají specializované profily, které je však obtížné nalézt.

4.25. Zvýšení atraktivity tohoto odvětví, a to zejména pro mladou generaci, vyžaduje přijetí zásadních opatření, především sociálně-kulturní a společenské povahy, jako je např. rozvoj družstev s cílem lépe sladit ekonomické potřeby (účinnost, ziskovost, vysoká pracovní zátěž) se sociálními, kulturními a společenskými aspekty (soukromý a společenský život, rodina atd.).

⁽¹¹⁾ <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2018/10/ics-study-on-seafarers-and-digital-disruption.pdf>.

⁽¹²⁾ Ústřední komise pro plavbu na Rýně, *Tematická zpráva o trhu práce v odvětví evropské vnitrozemské plavby*, únor 2021.

4.26. Závěrem by chtěl EHSV upozornit na to, že již pocívané dopady krize COVID-19 bude v nadcházejících letech možné vyčíslit, a to tím spíše, že trh práce ve vnitrozemské vodní dopravě se bude v důsledku ekologizace tohoto odvětví dále transformovat.

V Bruselu dne 23. února 2022.

Předsedkyně
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Christa SCHWENG
