

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, milník na cestě ke spolupracujícím, propojené a automatizované mobilitě**

[COM(2016) 766 final]

(2017/C 288/12)

Zpravodaj: **Stefan BACK**

Konzultace	Evropská komise, 27. 1. 2017
Právní základ	článek 304 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná specializovaná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato ve specializované sekci	16. 5. 2017
Přijato na plenárním zasedání	31. 5. 2017
Plenární zasedání č.	526
Výsledek hlasování	150/0/0
(pro/proti/zdrželi se hlasování):	

## 1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV vítá sdělení Komise o evropské strategii týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů (COM (2016) 766) (dále jen „strategie“) a jeho ambiciózní cíl zavést v roce 2019 první soubor služeb (služby kategorie „Day 1“), po němž by měl následovat druhý soubor služeb (služby kategorie „Day 1.5“).

1.2 EHSV bere na vědomí četné potenciální přínosy plynoucí z provádění strategie, včetně efektivnější nákladní a osobní dopravy – i co se týče transevropské dopravní sítě –, vyšší energetické účinnosti, snížených emisí a nižšího rizika nehod v oblasti silniční dopravy. Strategie představuje důležitý milník na cestě k vývoji spolupracujících inteligentních dopravních systémů (Cooperative Intelligent Transport Systems – C-ITS) a v konečném důsledku i k automatizované mobilitě. EHSV tento projekt podporuje a bere na vědomí vysokou míru spolupráce mezi jednotlivými odvětvími, jako jsou doprava, energetika a telekomunikace, potřebnou pro vybudování digitálních dopravních systémů včetně infrastruktury, vozidel a inovativních služeb.

1.3 EHSV oceňuje přidanou hodnotu služeb kategorie „Day 1“ a „Day 1.5“ pro mobilitu, zejména pro osobní a nákladní dopravu, včetně distribučních systémů, a bere na vědomí několik probíhajících zkušebních projektů v evropských aglomeracích, které překračují meze strategie a které zahrnují testování automatizovaných vozidel pro osobní dopravu. V této souvislosti si EHSV rovněž uvědomuje význam, který strategie přikládá předcházení zpětným účinkům, jako je nárůst objemu provozu a emisí, pomocí opatření, která budou integrovat spolupracující, propojená a automatizovaná vozidla do plánování udržitelné mobility a logistiky a prosazování veřejné dopravy.

1.4 EHSV také bere na vědomí příznivé účinky na úroveň kompetencí v oblasti IT, rozvoj nových dovedností a lepší konkurenceschopnost odvětví zpracování údajů, automobilového průmyslu a odvětví dopravy v EU především z dlouhodobého hlediska.

1.5 EHSV též upozorňuje na význam ochrany soukromí a údajů, jak již uvedl ve svém stanovisku týkajícím se směrnice o inteligentních dopravních systémech (Intelligent Transport Systems – ITS) <sup>(1)</sup>. Zdůrazňuje, že údaje ze spolupracujících inteligentních dopravních systémů by měly být používány pouze pro účely C-ITS a neměly by být uchovávány ani používány za žádným jiným účelem, pokud k tomu uživatel nedá souhlas. EHSV zastává názor, že je mimořádně důležité tuto otázku vyjasnit vypracováním právně závazných předpisů, jednak v zájmu vytváření důvěry v systém a jednak v souladu s právními předpisy EU včetně článku 8 Listiny základních práv EU <sup>(2)</sup>.

1.6 EHSV upozorňuje, že z hlediska provádění vnitřního digitálního trhu a zajištění účinné přeshraniční dopravy jsou významné společné normy a přeshraniční interoperabilita.

1.7 EHSV zdůrazňuje, že je důležité, aby provádění strategie ponechávalo určitý prostor pro místní a/nebo podniková specifická řešení, a to i – je-li to řádně odůvodněné a přiměřené – na úkor obecně zaručené interoperability a požadavků na zveřejňování, kdykoli taková řešení přinášejí přidanou hodnotu. Obdobně nesmí být požadavky týkající se normalizace a transparentnosti prováděny způsobem, který by bránil inovacím.

1.8 EHSV upozorňuje na význam přísných bezpečnostních norem pro předcházení útokům hackerů a kybernetickým útokům, přísných norem pro ochranu údajů a účinného posuzování shody. Z těchto důvodů bude často zapotřebí zachovávat důvěrnost specializovaných bezpečnostních řešení.

1.9 Provádění strategie může být vysoce náročný proces, jestliže bude zvolená metoda koordinace od Komise vyžadovat soustavnou komunikaci, monitorování a návazná opatření. Budování důvěry mezi partnery v procesu provádění i vůči veřejnosti, včetně spotřebitelů, může být pro úspěšné provádění rozhodující. EHSV v této souvislosti upozorňuje na práva osob se zdravotním postižením, jak jsou definována v Úmluvě OSN o právech osob se zdravotním postižením z roku 2006. EHSV připomíná, že díky svým vazbám na občanskou společnost by mohl být při navazování dialogu týkajícího se provádění užitečným partnerem.

1.10 Pokud jde o legislativní opatření zmíněná ve strategii, EHSV zdůrazňuje, že je důležité zabránit přílišné preskriptivnosti strategie. Interoperabilita a společné normy proto nesmí být cílem samy o sobě, ale měly by se uplatňovat jen tehdy, pokud slouží účelu, jenž přináší přidanou hodnotu a nebrzdí inovace a nutnost řešit specifické problémy na místní nebo podnikové úrovni.

1.11 Strategie se zabývá prvním krokem provádění spolupracujících inteligentních dopravních systémů s poměrně omezenými účinky na zaměstnanost a pracovní podmínky (služby kategorie „Day 1“ a „Day 1.5“). Poté bude zřejmě následovat zavádění automatizovaných vozidel s významnějšími dopady na pracovní sílu. Z tohoto důvodu a v zájmu vytvoření ovzduší vzájemné důvěry se EHSV domnívá, že je důležité v rané fázi zahájit sociální dialog, aby se vyřešily případné problémy týkající se zaměstnanosti a pracovních podmínek.

1.12 EHSV zdůrazňuje, že je naléhavě nutné přejít k dalšímu kroku provádění spolupracujících inteligentních dopravních systémů, tedy k rozvoji systémů, které zahrnují i komunikaci mezi vozidly navzájem a řízení provozu. Testování projektů a plánování právních předpisů již v členských státech s automobilovým průmyslem patrně intenzivně probíhá a podle názoru EHSV je proto podstatné hledisko času, pokud chce EU hrát významnou úlohu při podpoře evropského úsilí.

1.13 Při provádění strategie má sehrát významnou úlohu platforma C-Roads zřízená v říjnu 2016. Zatím se k ní připojily jen některé členské státy. EHSV považuje za naléhavě nutné, aby k platformě přistoupily všechny členské státy.

1.14 EHSV oceňuje ochotu Komise napomoci provádění finanční podporou. V této souvislosti EHSV rovněž upozorňuje na nutnost ponechat prostor pro přiměřené plánování prováděcích opatření na úrovni podniků, mimo jiné s ohledem na finanční omezení v odvětví silniční nákladní dopravy.

1.15 EHSV vyjadřuje politování nad tím, že neexistuje jasný časový plán pro služby kategorie „Day 1.5“ a pro následující období. EHSV také lituje, že nebylo provedeno posouzení dopadů. Zprávy o platformě C-ITS sice obsahují prvky, které umožňují hodnotit určité aspekty strategie, podle názoru EHSV to však není dostačující.

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1) a Úř. věst. C 277, 17.11.2009, s. 85.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31, Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1, a Úř. věst. C 229, 31.7.2012, s. 90.

## 2. Souvislosti

2.1 Sdělení Komise Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů (C-ITS) [COM (2016) 766] (dále jen „strategie“) je těsně spjata s politickými prioritami Komise, zejména s její agendou pro zaměstnanost, růst a investice, jednotným digitálním trhem a strategií energetické unie. Bylo představeno jako součást tzv. energetického „zimního balíčku“, který zahrnuje především návrhy týkající se koncepce vnitřního trhu s elektřinou, energetické účinnosti a paliv z obnovitelných zdrojů.

2.2 Strategie se nezaměřuje přímo na problematiku energetiky. Zabývá se především rozvojem spolupracujících dopravních systémů a jeho praktickými a právními aspekty, včetně propojených automobilů/automatizovaných vozidel a infrastruktury. Souvisí rovněž s prováděním jednotného digitálního trhu a evropské strategie pro nízkoemisní mobilitu.

2.3 Strategie zdůrazňuje možnosti rozvoje C-ITS pro posílení konkurenceschopnosti evropského průmyslu s velkým potenciálem pro tvorbu trhu a zaměstnanosti. Přidaná hodnota opatření na úrovni EU vyplývá z vyšších objemů na větším trhu se společnými normami. Rozvoj C-ITS je prvním krokem k automatizovaným vozidlům. Služby C-ITS se mají opírat o společné normy a mají být provedeny do roku 2019 a poté i v následujícím období. Jejich základem je komunikace mezi vozidly navzájem a mezi vozidlem a infrastrukturou a neobejdou se bez řidiče.

2.4 Strategie definuje řadu služeb spolupracujících inteligentních dopravních systémů, které lze využívat ihned (seznam služeb C-ITS kategorie „Day 1“), a další služby, které by byly zavedeny ve druhé fázi, neboť k zavádění do roku 2019 nemusí být k dispozici veškeré specifikace nebo standardy (seznam služeb C-ITS kategorie „Day 1.5“). Seznam služeb kategorie „Day 1“ zahrnuje upozornění na riziková místa a značení a seznam služeb kategorie „Day 1.5“ zahrnuje funkce, jako jsou informace o čerpacích a dobýjecích stanicích, řízení parkování a s tím související informace (na ulici i mimo ulici), informace o parkovištích P+R, propojená a spolupracující navigace do města a z města, informace o provozu a inteligentní plánování tras.

2.5 Strategie klade důraz na meziodvětvovou povahu zavádění C-ITS, které se dotýká všech druhů dopravy, průmyslu a telekomunikací. Usnadnění dopravy plynoucí z provedení strategie nesmí vést k nárůstu dopravy a většímu množství emisí.

2.6 K provádění strategie je stanovena řada konkrétních opatření. Opatření zahrnují následujících osm oblastí.

- V roce 2019 plošné provedení alespoň služeb kategorie „Day 1“ prostřednictvím opatření členských států, místních orgánů, výrobců vozidel, provozovatelů silnic a odvětví ITS s finanční podporou (Nástroj pro propojení Evropy, EFSI, ESI fondy). Služby kategorie „Day 1.5“ a další rozvoj C-ITS dosud nejsou plně vyzrálé a Komise bude další rozvoj pokud možno podporovat prostřednictvím programu Horizont 2020 a ESI fondů a seznam služeb bude aktualizován v rámci průběžné činnosti platformy C-ITS.
- Prostřednictvím spolupráce mezi Komisí a všemi příslušnými zúčastněnými stranami bude prosazována společná bezpečnostní a certifikační politika. Ta bude rovněž základem pro řešení vyšší úrovně služeb (komunikace mezi vozidly navzájem a mezi vozidly a infrastrukturou). Komise provede analýzu úloh a působnosti evropského modelu důvěry C-ITS a své případné řídicí úlohy.
- Poskytovatelé služeb C-ITS by měli koncovým uživatelům nabízet jasné a transparentní podmínky. Komise zveřejní první soubor pokynů týkajících se ochrany soukromí v roce 2018. Iniciativy v oblasti zavádění C-ITS by měly informovat koncové uživatele a navozovat jejich důvěru, prokazovat přidanou hodnotu využití osobních údajů a konzultovat orgány EU pro ochranu údajů s cílem vypracovat šablonu posouzení dopadů na ochranu osobních údajů.
- Opatření Komise a příslušných zainteresovaných stran za účelem zajištění funkční komunikace v kmitočtovém pásmu vyhrazeném Komisí.
- Využití platformy C-Roads ke koordinaci zavádění C-ITS na provozní úrovni, včetně testování a validace. Další členské státy jsou vybízeny, aby se k platformě připojily.

- Iniciativy v oblasti C-ITS vypracují a zveřejní postup posuzování shody pro služby kategorie „Day 1“. Komise připraví šablonu pro tento postup.
- Komise do roku 2018 v souladu se směrnicí o ITS přijme akty v přenesené pravomoci týkající se kontinuity a bezpečnosti služeb C-ITS, praktického provádění obecného nařízení o ochraně údajů v oblasti C-ITS, hybridního přístupu ke komunikaci a interoperabilitě postupů posuzování shody.
- Komise bude rozvíjet mezinárodní spolupráci v oblasti C-ITS.

### 3. Obecné připomínky

3.1 EHSV strategii vítá a bere na vědomí četné potenciální kladné účinky jejího úspěšného provedení, k nimž patří například efektivnější doprava, a to nákladní i osobní, lepší energetická účinnost a nižší emise, vyšší bezpečnost silničního provozu a rozvoj digitální ekonomiky.

3.2 Strategie je propojena s několika důležitými probíhajícími strategiemi, jmenovitě se strategií pro jednotný digitální trh, strategií energetické unie a evropskou strategií pro nízkemisní mobilitu, které EHSV všechny uvítal. EHSV rovněž podporuje meziodvětvový přístup strategie a nový rozměr, jež dodává dopravní politice.

3.3 EHSV v této souvislosti bere na vědomí vazbu na strategii digitalizace evropského průmyslu, pokud jde o spolupracující, propojená a automatizovaná vozidla jakožto prioritní téma pro posílení konkurenceschopnosti evropského průmyslu, a odhad tržního potenciálu těchto vozidel v řádu „desítek miliard eur ročně“ a počtu nově vytvořených pracovních míst v řádu „stovek tisíc“. EHSV v této souvislosti považuje za vhodné zopakovat své prohlášení ze stanoviska TEN/574 Strategie pro jednotný digitální trh, a sice že dovolávat se možných výsledků tohoto druhu by mohlo představovat zbytečné riziko a v nejhorším případě i nepříznivě ovlivnit důvěru, zejména v případě, jako je tento, kdy úspěšné provádění strategie do značné míry závisí na zájmu členských států, místních orgánů, automobilového průmyslu a jiných zúčastněných stran.

3.4 Obdobně EHSV upozorňuje na význam strategie pro efektivní mobilitu, včetně městské mobility a prvního a posledního úseku nákladní a osobní dopravy.

3.5 EHSV také přikládá význam přeshraniční interoperabilitě zaváděných služeb v zájmu podpory zajištění hladkého provozu na přeshraničních trasách. Jak služby, které jsou k dispozici již nyní (služby kategorie „Day 1“), tak služby téměř připravené k zavedení či připravené k zahájení zavádění od roku 2019, třebaže nebudou zcela připravené k rozsáhlému zavádění (služby kategorie „Day 1.5“), budou velkou pomocí při účinném provádění sítí TEN-T, zejména koridorů hlavní sítě TEN-T.

3.6 S ohledem na to, že strategie je předkládána v rámci zimního balíčku energetické politiky, by EHSV ocenil nejen zopakování dobře známých číselných údajů o podílu silniční dopravy na emisích, ale také určitý nástin očekávaných účinků strategie v podobě lepší energetické účinnosti a nižších emisí.

3.7 Strategie má být do značné míry prováděna pomocí metody spolupráce a zahrnuje Komisi, členské státy, místní orgány a průmysl. Komise hodlá využít platformu C-Roads, jež byla zřízena v říjnu 2016 a v současné době s ní spolupracuje 12 členských států EU, ke koordinaci zavádění služeb C-ITS, testování a validaci za účelem zajištění interoperability a přípravy systémových testů. Komise podpoří zavádění služeb vypracováváním společného postupu posuzování shody. EHSV souhlasí s tím, že koordinační funkce je pro úspěšný proces zavádění nepostradatelná, vyjadřuje však politování nad tím, že se dosud k platformě C-Roads nepřipojily všechny členské státy, což zřejmě znamená značný nedostatek z hlediska schopnosti platformy působit jako efektivní koordinační fórum (v současné době osm klíčových členských států a čtyři přidružené členské státy). EHSV by proto chtěl navrhnout, aby Komise začala na členské státy urychleně vyvíjet tlak na politické úrovni a zajistila plnou účast v rámci platformy.

3.8 EHSV oceňuje, že Komise hodlá přijmout opatření k zajištění soudržnosti u řady důležitých prvků. Například v roce 2017 zveřejní „pokyny“ týkající se evropské bezpečnostní a certifikační politiky pro služby C-ITS a v roce 2018 pokyny týkající se ochrany údajů. Komise rovněž pro služby C-ITS vyhradí kmitočtové pásmo, které se aktuálně využívá pro bezpečné služby evropské telekomunikační normy<sup>(3)</sup>. EHSV však zároveň bere na vědomí, že Komise také podle potřeby v roce 2018 zváží přijetí aktů v přenesené pravomoci podle směrnice 2010/40/ES o ITS týkajících se bezpečnosti ITS, ochrany údajů, přístupu ke komunikaci a interoperability. Kromě toho mohou být přijaty právní předpisy týkající se kontinuity služeb ITS a posuzování shody. EHSV vyjadřuje politování nad tím, že sdělení nijak nenaznačuje, na jakém základě se Komise bude rozhodovat, zda přijmout právní předpis, nebo zůstat u pokynů, které nejsou právně závazné. Pokud jde o plány Komise na přijetí legislativních aktů v přenesené pravomoci podle směrnice 2010/40/EU o ITS, EHSV opakuje názor již vyjádřený ve svém stanovisku k této směrnici, že musí být dodržovány meze pro tyto akty, které stanoví článek 290 SFEU. EHSV také upozorňuje, že je naléhavě nutné prodloužit sedmiletý limit mandátu k přijímání aktů v přenesené pravomoci podle směrnice 2010/40/EU, neboť mandát pro přijímání těchto aktů vyprší v srpnu 2017.

3.9 EHSV schvaluje cíl dosáhnout takového zapojení subjektů dotčených službami C-ITS, tedy členských států, místních orgánů, výrobců vozidel i provozovatelů dopravy, které zasáhne více odvětví a více vrstev. Úspěch při prosazování těchto prvků do činností v oblasti provádění by mohl poskytnout možnost vzbudit důvěru v nové služby a umožnit jim dobrý začátek. EHSV v této souvislosti upozorňuje na práva osob se zdravotním postižením, jak jsou definována v Úmluvě OSN o právech osob se zdravotním postižením přijaté dne 13. prosince 2006.

3.10 EHSV souhlasí s významem, který je přikládán jasnému a srozumitelnému jazyku ve všech vztazích s koncovými uživateli, na něž je poukazováno jako na důležitý prostředek k získání důvěry v navrhované služby. Právní předpisy by měly respektovat zásady programu zlepšování právní úpravy.

3.11 EHSV rovněž upozorňuje, že je zapotřebí vyhnout se přílišné preskriptivnosti při provádění strategie. Je důležité, aby existoval prostor pro paralelní či specifická řešení určená na konkrétní účely nebo inovace. Příliš podrobné a nepružné požadavky mohou být překážkou, a ukazují se tudíž jako kontraproduktivní.

3.12 EHSV bere s potěšením na vědomí význam přikládaný financování a ochotu Komise dát k dispozici pro zavádění služeb C-ITS, které jsou již provozuschopné, zdroje financování z EU, jako jsou Nástroj pro propojení Evropy, fond EFSI a ESI fondy, a financování z programu Horizont 2020 pro služby, jež se nacházejí ve fázi vývoje. EHSV zdůrazňuje, že je důležité posoudit přidanou hodnotu projektů, aby bylo zajištěno nejlepší možné využití omezených zdrojů. V této souvislosti také EHSV upozorňuje na silnou konkurenci v odvětví silniční nákladní dopravy, na niž se ve strategii výslovně poukazuje a která vyžaduje předvídatelnost a prostor pro dlouhodobé plánování investic potřebných k instalaci nebo aktualizaci složek C-ITS.

3.13 Úvodní část strategie věnuje velkou pozornost rozvoji automatizovaného silničního provozu, tedy vozidel, jež k pohybu nevyžadují zásah řidiče. EHSV nicméně chápe, že se strategie omezuje na zavedení komunikace mezi vozidly navzájem a mezi vozidly a infrastrukturou. Služby kategorie „Day 1“, které budou vyvinuty do roku 2019, budou řešit upozorňování na riziková místa a značení, zatímco služby kategorie „Day 1.5“ se věnují plánování tras, informacím o čerpacích/dobýjecích stanicích, informacím o parkování atd. Ve stanovisku EHSV se tudíž neřeší důležité otázky odpovědnosti za chyby nebo špatnou funkci systému ani závažné sociální otázky spojené s nahrazováním zaměstnanců roboty, neboť služby, jimiž se strategie zabývá, budou řízeny a kontrolovány lidmi. Přesto by EHSV v této souvislosti rád zdůraznil, že při vývoji systémů C-ITS, včetně plně automatizovaných vozidel, je třeba věnovat zvláštní pozornost potřebám osob se zdravotním postižením.

3.14 EHSV bere s potěšením na vědomí soudržnost předpokládanou při zavádění strategie v rámci meziodvětvové vize úlohy C-ITS v dopravním systému prostřednictvím synergií mezi druhy dopravy a zlepšených možností mobility/logistického plánování, které umožní určité služby C-ITS a rozvoj různých dovedností.

<sup>(3)</sup> Rozhodnutí Komise 2008/671/ES (Úř. věst. L 220, 15.8.2008, s. 24).

3.15 EHSV také bere na vědomí analýzu nákladů a přínosů, která byla předložena v lednu 2016 v závěrečné zprávě platformy C-ITS a předpokládá možný výsledek úspěšného zavedení služeb kategorie „Day 1“ v období let 2018 až 2030, kdy by přínosy při hodnocení celého období významně převážily nad náklady na ročním základě v poměru 3:1. Analýza také konstatuje, že přínosy by začaly narůstat za pět až deset let po prvotních investicích a že očekávaný výsledek závisí na rozsáhlém využití služeb. EHSV nicméně vyjadřuje politování nad tím, že Komise zřejmě neprovedla žádnou analýzu nákladů a přínosů strategie.

3.16 EHSV znovu zdůrazňuje význam udržení aktivního a soustavného tlaku na proces provádění, aby se předešlo opakování zatím neúspěšné realizace evropského elektronického systému pro výběr mýtného, o němž bylo původně rozhodnuto v roce 2004 a který i přes opakované pokusy dosud nebyl zaveden.

#### 4. Konkrétní připomínky

4.1 EHSV bere na vědomí zmínku o souvislosti mezi propojenými automobily a evropskými systémy družicové navigace EGNOS a GALILEO a zdůrazňuje, že schopnost vozidel komunikovat se systémy družicové navigace musí být technologicky neutrální, a tudíž by všechny systémy družicové navigace měly být propojitelné. Měly by však být pokud možno upřednostněny evropské systémy.

4.2 EHSV zdůrazňuje, jak je důležité v rané fázi zahájit dialog se sociálními partnery s cílem vybudovat ovzduší transparentnosti a důvěry. Podle názoru EHSV je to mimořádně důležité již v současné fázi provádění C-ITS, kdy se zdá, že účinky na sociální podmínky a/nebo podmínky zaměstnanosti jsou nevýznamné nebo žádné, aby se nastolila atmosféra důvěry s ohledem na mnohem významnější dopady, jež bude mít zavedení automatizovaných automobilů. EHSV v této souvislosti upozorňuje také na důležitost soukromí a na nutnost zaručit, aby údaje týkající se soukromí nebyly bez souhlasu využívány k jiným účelům než C-ITS. Pro tyto záležitosti by měl být vypracován jasný a právně závazný rámec.

4.3 EHSV bere s potěšením na vědomí pozornost, která je věnována bezpečnosti, včetně rizika hackerských a kybernetických útoků. Podle názoru EHSV se jedná o velmi významný problém a je mimořádně důležité uplatňovat stejně přísné bezpečnostní normy ve všech členských státech i v případných dohodách o spolupráci s třetími zeměmi. EHSV upozorňuje na skutečnost, že povinnost zveřejňovat bezpečnostní opatření může oslabit samotný účel takových systémů.

4.4 EHSV podtrhuje význam kontinuity při zavádění komunikačních systémů, aby se v maximální možné míře předešlo ztrátám investic.

V Bruselu dne 31. května 2017.

*předseda*  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Georges DASSIS