

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Zajištění inkluzivního přechodu k digitalizovanému železničnímu sektoru

(stanovisko z vlastní iniciativy)

(2020/C 47/04)

Zpravodaj: **Alberto MAZZOLA**

Spoluzpravodaj: **Guy GREIVELDING**

Rozhodnutí plenárního shromáždění	21. února 2019
Právní základ	čl. 32 odst. 2 jednacího řádu stanovisko z vlastní iniciativy
Odpovědný orgán	Poradní komise pro průmyslové změny (CCMI)
Přijato v CCMI	2.10.2019
Přijato na plenárním zasedání	30.10.2019
Plenární zasedání č.	547
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	202/0/5

1. Doporučení

1.1. Digitalizace přispívá ke zvýšení účinnosti a **pohodlnosti osobní i nákladní železniční dopravy**, rovněž však vystavuje železniční systémy rizikům v oblasti kybernetické bezpečnosti. EHSV proto doporučuje posílit spolupráci mezi Agenturou Evropské unie pro bezpečnost sítí a informací (ENISA) a Agenturou Evropské unie pro železnice (ERA).

1.2. EHSV se domnívá, že by se mělo zásadním způsobem urychlit zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), které představuje stěžejní prvek digitální strategie EU pro železniční dopravu. Požadované investice ve výši více než 100 miliard EUR by se měly realizovat prostřednictvím cílené iniciativy Komise s vyčleněním značného množství finančních prostředků EU, konkrétní podpory ze strany členských států a velkého objemu soukromého kapitálu (InvestEU).

1.3. EHSV vyzývá odvětví železniční dopravy, aby společně s ostatními druhy veřejné dopravy vypracovalo komplexní a interoperabilní rámec pro mobilitu jako službu, který všem občanům zaručí přístup k cenově dostupné mobilitě a veřejné dopravě jakožto službě obecného zájmu, a aby usilovalo o vytvoření otevřeného rámce informačních technologií typu *plug and play* pro prodej multimodálních jízdenek v Evropě. Odvětví železniční dopravy by mohlo sehrát zásadní roli při rozvíjení aspektu mobility v rámci **evropské digitální identity**.

1.4. EHSV vyzývá Evropskou federaci pracovníků v dopravě (ETF), Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků (CER) a Sdružení evropských provozovatelů železniční infrastruktury (EIM), aby jako součást sociálního dialogu v EU navázaly proaktivní transparentní dialog (například v podobě „digitálního plánu“) a aby zahájily společné iniciativy, díky nimž bude možné lépe určit a předvídat dopad automatizace a digitalizace a zachovat vysokou úroveň zaměstnanosti a sociálních záruk v rámci sociálně spravedlivého přechodu.

1.5. EHSV požaduje, aby byl zřízen regulační orgán EU pro železniční dopravu, který bude napomáhat rozvíjení jednotného trhu železniční dopravy v EU, jenž bude zahrnovat i digitální aspekty.

2. Úvod

Evropský systém mobility a dopravy v současné době přechází na mnohem ekologičtější a digitalizovanější systém.

Promění se logistické řetězce, jelikož **nové technologie** zajistí snadnější digitální integraci různých způsobů dopravy, hustší tok informací o dopravě a jejím sledování, snadnější přístup cestujících ke službám a informacím, účinnější využívání infrastrukturní kapacity a lepší časovou předvídatelnost.

Digitalizace rovněž zvýší objem dat, která mají k dispozici železniční podniky. Použití těchto dat, v plném souladu s pravidly pro ochranu soukromí a vlastnictví dat, vytvoří **příležitosti pro nové podnikatelské iniciativy**.

3. Potřeba zajistit digitalizaci železničního sektoru

3.1. Železnice jako součást jednotné digitální Evropy

Propojenost je základ, který umožňuje plnou realizaci evropského jednotného digitálního trhu a digitalizaci železnic.

Vysoká míra propojenosti je rovněž nezbytná k poskytování spolehlivých informací, např. co se týče vlakových jízdních řádů, dostupnosti jízdenek, plánovačů spojení, údajů z terminálů nákladní dopravy atd. Odpovídá to výrazným očekáváním zákazníků i zaměstnanců, neboť to umožní zkvalitnit služby a údržbu.

Další digitalizace železnic závisí na dobré spolupráci jak v rámci železničního sektoru, tak mezi ním a subjekty z odvětví telekomunikací. **Nové sítě 5G** nabídnou železnicím skvělou příležitost tím, že mj. umožní **realizovat internet věcí a poskytovat lepší informace v reálném čase**.

Odvětví železniční dopravy by mohlo sehrát zásadní roli při rozvíjení aspektu mobility v rámci **evropské digitální identity**, a to díky **regulačnímu prostředí podporujícímu konkurenci a inovace** a posilujícímu postavení občanů i podniků prostřednictvím důvěry a informovanosti o výhodách digitálních technologií pro občany, spotřebitele, podniky i pracovníky, jakož i pro kombinaci všech uvedených skupin do jediné „elektronické osoby“⁽¹⁾.

3.2. Nové specifické produkty a informační technologie

Ústředním prvkem technické strategie EU by mělo být zavádění ERTMS, aby bylo možné plně využít jeho výhod (mezi něž patří např. technická a provozní harmonizace, zvýšená kapacita sítě, lepší bezpečnost a spolehlivost či nižší náklady na údržbu). V posledních 20 letech bylo systémem ERTMS vybaveno méně než 10 % hlavní sítě TEN-T. Je třeba urychlit jeho zavádění, aniž by byla opomíjena dostupnost regionální železniční sítě.

Kromě toho by mezi hlavní body agendy měly patřit rozvoj technického a právního rámce (při plném respektování sociálního dialogu) pro zvyšování míry automatického provozu vlaků, lepší připojení k datovým službám na železničních tratích (mj. pomocí technologie 5G) a další opatření na poli digitalizace vhodná pro železniční dopravu.

3.2.1. Interní procesy v železniční dopravě

3.2.1.1. Příležitosti: zvyšování kapacity infrastruktury, údržba a prediktivní údržba, snižování nákladů, automatický provoz vlaků, bezpečnost, řízení krizí

Kontrolní, řídicí a komunikační systémy by neměly pouze přispívat ke kontrole a bezpečnému oddělování vlaků, ale měly by se stát flexibilním, inteligentním systémem pro řízení dopravy a podporu rozhodování, který bude fungovat v reálném čase.

Stávající systémy dostatečně nevyužívají nové technologie a postupy, např. družicové určování polohy, vysokorychlostní a vysokokapacitní datové a hlasové komunikační systémy (wi-fi, 4G/LTE, 5G) a automatizaci, ani inovativní systémy sběru dat v reálném čase, jejich zpracování a předávání. Ty však mají potenciál výrazně zlepšit provoz, a posílit tak kapacitu, snížit spotřebu trakční energie a emise uhlíku, omezit provozní náklady, zvýšit bezpečnost – a to i na železničních přejezdech prostřednictvím kooperativního inteligentního dopravního systému (C-ITS) – a spolehlivost a poskytovat spotřebitelům přístupné, spolehlivé a srozumitelné informace. Účinnost, spolehlivost a odolnost systému, jak co se týče infrastruktury, tak co se týče kolejových vozidel, radikálně zlepšit údržba vycházející z reálného stavu určeného čidly a digitálními technologiemi.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 353, 18.10.2019, s. 79.

3.2.1.2. Hrozby: bezpečnost a kybernetická bezpečnost

Digitalizace přispívá ke zvýšení účinnosti a pohodlnosti železniční dopravy, rovněž však vystavuje železniční systémy rizikům v oblasti kybernetické bezpečnosti. Velkou výzvou tak pro celý železniční sektor představuje zohlednění potřeby spolehlivých opatření na poli kybernetické bezpečnosti a připravenost na řešení kybernetických útoků, včetně těch rozsáhlých.

„Jednotný výklad pravidel v oblasti kybernetické bezpečnosti, včetně vzájemného uznávání mezi členskými státy [...] společným základem [pro digitalizaci] by mohly být rámce pro certifikaci a systémy certifikace [...] by do tohoto procesu měly být zapojeny [...] [ERA] a v některých případech by po dohodě s agenturou ENISA v zájmu zaručení soudržnosti měly být pověřeny vypracováním systému kybernetické bezpečnosti. Ve spolupráci s CEN/CENELEC/ETSI by měly být přijaty minimální evropské normy pro bezpečnost v oblasti IT.“⁽²⁾

3.2.2. Nové služby

3.2.2.1. Nové aplikace pro cestující: elektronické jízdenky, elektronické rezervace, integrované jízdenky, multimodální jízdenky, mobilita jako služba, digitální platformy, digitální stanice

Za účelem zlepšení informací o dopravních spojkách a usnadnění volby vhodného vlaku a kombinace různých dopravních prostředků a výdeje jízdenek platných na všechny tyto prostředky zahájily některé evropské železniční společnosti ve spolupráci s hlavními prodejci jízdenek společný projekt s názvem „Full Service Model“ (model kompletních služeb). Namísto dvoustranných řešení prodejců a poskytovatelů železničních služeb tak vznikne otevřený rámec informačních technologií typu *plug and play* pro prodej vlakových jízdenek.

V tomto novém kontextu znamená pojetí mobility jako služby přechod od osobně vlastněných dopravních prostředků k řešení mobility využívaným ve formě služeb. Klíčovým konceptem tohoto pojetí je nabídnout cestujícím řešení mobility „ode dveří ke dveřím“, která budou vycházet z jejich cestovních potřeb a volby, aby tak byl zaručen přístup k cenově dostupné mobilitě a veřejné dopravě jakožto službě obecného zájmu. Pojetí mobility jako služby se vztahuje na celý dopravní systém jakožto jeden celek a železniční doprava se svými nízkými emisemi musí být jeho součástí.

3.2.2.1.1. Nová problematika: ochrana dat, soukromí, práva cestujících

Klíčový význam má legislativní stabilita, aby bylo možné provést zásadní posun v oblasti prodeje jízdenek. S ohledem na splnitelné požadavky EU stanovené v nařízení o právech cestujících v železniční dopravě jsou zásadní uživatelsky vstřícné informace o jízdenkách platných na všechny druhy dopravy.

Železnice musí nadále podporovat přístupnost nákladové efektivním způsobem. Zbytečná ustanovení mezi podniky způsobují zbytečnou byrokracii a měla by se přijímat na smluvním základě a v náležitém případě pomocí příslušného právního rámce pro výměnu dat.

3.2.2.2. Pro nákladní dopravu

Železniční sektor přijal u příležitosti dnů TEN-T v Rotterdamu v roce 2016 společné prohlášení s názvem Prohlášení sektoru, v němž nastínil kroky, které je potřeba přijmout za účelem zlepšení mezinárodní nákladní železniční dopravy v Evropě. Na základě tohoto prohlášení bylo určeno deset prioritních opatření, k nimž patří mj. sledování vlaků, očekávaný čas příjezdu a podpora konkrétního zavádění ERTMS. Mimoto podepsali evropští sociální partneři v odvětví železniční dopravy dne 2. prosince 2015 prohlášení o železniční nákladní dopravě, v němž formulovali návrhy, jak tuto dopravu vylepšit.

Testování automatických brzdových systémů umožní výrazně zvýšit efektivitu řazení vlakových souprav. Je rovněž nezbytné zaručit ochranu obchodních údajů v odvětví nákladní dopravy.

3.3. **Financování digitalizace a Val**

3.3.1. *Financování digitalizace železnic: Digitální Evropa, Nástroj pro propojení Evropy, InvestEU, národní programy*

Měla by být zaručena odpovídající **podpora ze strany EU a z vnitrostátních prostředků**, a to pro všechny části železničního systému a na dokončení fungující evropské železniční sítě.

⁽²⁾ Úř. věst. C 227, 28.6.2018, s. 86.

Musí pokračovat podpora z Nástroje pro propojení Evropy, jehož prostředky by měly být po roce 2020 navýšeny. Je nutné zdůraznit, že by se Nástroj pro propojení Evropy měl zaměřit na otázky digitalizace, jako jsou traťová a palubní zařízení **ERTMS**. Zavedení ERTMS, jehož součástí jsou digitální stavědla, do sítě TEN-T vyžaduje více než 100 miliard EUR. Tyto investice lze podpořit pouze prostřednictvím cílené iniciativy s vyčleněním značného množství finančních prostředků EU, které doplní konkrétní **podpora ze strany členských států a soukromý kapitál (InvestEU)**. Výbor se domnívá, že je za účelem uvolnění potřebných prostředků potřeba posílit proaktivní úlohu Komise a vypracovat regulační rámec. Z Nástroje pro propojení Evropy II by se mělo rovněž financovat vybavení přeshraničních železničních koridorů technologií 5G, aby se zlepšilo připojení.

3.3.2. *Shift2Rail a Shift2Rail2*

Je rovněž zapotřebí podpora EU, která bude stimulovat inovace v odvětví železniční dopravy, zejména pokud jde o pokračování úspěšného společného podniku Shift2Rail. Budoucí evropské institucionalizované partnerství by mělo získat větší rozpočet a být vybaveno zdokonaleným a zjednodušeným systémem správy, který více zohlední potřeby provozovatelů železniční dopravy a infrastruktury a jejich zákazníků a bude stále schopen aktivovat ve všech členských státech celý inovační ekosystém v železničním sektoru. V rámci financování výzkumu v oblasti digitálních inovací je nutné vyčlenit značné množství prostředků na posouzení souvisejících sociálních dopadů a na opatření zaměřená na usnadnění spravedlivého přechodu.

4. **Potřeba zaručit, aby byl tento přechod inkluzivní**

4.1. **Pro zaměstnance**

Očekává se, že zavedení digitálních technologií v železničním sektoru povede ke zvýšení účinnosti a produktivity, které bude přínosem pro konkurenceschopnost tohoto sektoru, a bude současně vyžadovat kvalitativní a kvantitativní změny v pracovních místech a organizaci práce na železnici.

Tato transformace již probíhá a železniční společnosti se musejí připravit, aby mohly včas a inkluzivním způsobem zvládat změny dotýkající se jejich pracovníků, a zůstaly tak i nadále kvalitními a atraktivními zaměstnavateli.

Dojde k zásadním změnám, co se týče povahy práce a poptávky po dovednostech. EHSV zdůrazňuje, že s těmito strukturálními změnami je důležité se vyrovnat podporou spravedlivé a hladké transformace a reagováním na nedostatek v oblasti dovedností, ve spojení s odpovídajícím monitorováním pokroku.

Neměl by se podceňovat dopad na zdraví železničních pracovníků, k němuž patří mj. vytváření psychické zátěže, která by mohla vést k onemocněním a způsobit napětí v soukromém životě lidí.

Zajistit inkluzivní přechod znamená zvládat změny sociálně odpovědným způsobem, počínaje otevřeným a transparentním dialogem se zaměstnanci a jejich zástupci. V rámci tohoto dialogu je třeba věnovat pozornost případným obavám, které digitalizace vyvolává, a zajistit nezbytné zapojení zaměstnanců v průběhu transformace.

Při zavádění digitalizace by se mělo postupovat s maximální opatrností, aby se předešlo narušujícím změnám a sociálnímu sváru. Je naprosto nezbytné, aby se evropská sociální partneři (Evropská federace pracovníků v dopravě – ETF, Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků – CER a Sdružení evropských provozovatelů železniční infrastruktury – EIM) sešli v rámci unijního odvětvového sociálního dialogu o železnicích, aby rozhodli o společných projektech, díky nimž se lépe určí a bude předvídat dopad automatizace a digitalizace, aby se zachovala vysoká míra zaměstnanosti a sociálních záruk v rámci sociálně spravedlivého přechodu.

Evropská a vnitrostátní politická činitelé a sociální partneři by měli zajistit koordinaci mezi evropským sociálním dialogem a jednáními v jednotlivých členských státech, aby bylo možné se zabývat pracovními a sociálními důsledky digitalizace v integrovaném evropském železničním systému.

Na vnitrostátní úrovni musejí železniční společnosti společně se zástupci zaměstnanců vypracovat v rané fázi určitý „digitální plán“ a poskytnout zástupcům zaměstnanců odbornou přípravu zaměřenou na identifikaci digitálních procesů a ovlivňujících faktorů.

Kromě toho je nutné vyjednat se zástupci zaměstnanců na vnitrostátní úrovni kolektivní smlouvy ohledně těchto aspektů:

- práva na konzultace, účasti a kolektivního zastoupení před zavedením nových technologií,
- definice a podmínek pro alternativní činnosti/zaměstnání, rekvalifikaci a kvalifikace,

- bezpečnosti a ochrany zdraví na pracovišti, práva odpojit se, ochrany údajů o zaměstnancích (před stálým sledováním),
- kratší pracovní doby a/nebo (pružného) rozvržení pracovní doby.

Bezpečnost provozu a bezpečnost cestujících a zaměstnanců nelze zaručit pouze prostřednictvím digitálních a automatizovaných systémů – v tomto směru je nezbytná přítomnost člověka.

Klíčem k řešení této výzvy je položení důrazu na přechod mezi zaměstnáními, který bude podpořen celoživotním učením a investicemi do zaměstnatelnosti pracovníků, aby se předešlo jejich propouštění. U železniční dopravy jsou dvěma důležitými výzvami nevyvážená věková pyramida pracovní síly a potíže při náboru zaměstnanců, zejména mladých lidí a žen. Železniční společnosti se tedy musí postarat o to, aby byli starší pracovníci schopni i nadále setrvávat na pracovních místech, která se velmi rychle proměňují, aby se zaručilo předávání klíčových znalostí z generace na generaci a rozšířila se základna těchto společností pro nábor pracovníků.

Z hlediska vnitrostátních a celounijních systémů je možné nerovnováhu v rámci pracovní síly snížit nebo jí dokonce předejít řádným dialogem a dobrou spoluprací mezi vzdělávacím sektorem a podniky, aby bylo možné zajistit „pracovní sílu budoucnosti“ prostřednictvím odborné přípravy a rekvalifikace pracovníků a školitelů s cílem vybavit je digitálními dovednostmi.

Jak bylo uvedeno výše, hrají vnitrostátní vzdělávací systémy, zejména odborné vzdělávání, důležitou úlohu v zajišťování toho, aby byla budoucí pracovní síla vybavena správnými dovednostmi. Doporučuje se vytvořit odpovědné rady pro dovednosti.

4.2. *Cestující: starší lidé využívající služby náročné z hlediska IT, osoby se zdravotním postižením, venkovské oblasti atd.*

4.2.1. Digitalizace přinese větší příležitosti k dalšímu snížení dopadu našeho dopravního systému na životní prostředí a ke zvýšení účinnosti mobility. Vlivem rostoucí propojenosti bude rovněž snadnější využívat možností mobility jako služby a multimodality. To by přineslo užitek venkovským oblastem, ovšem pouze při vynaložení nezbytných investic.

4.2.2. Vzhledem k tomu, že je železniční doprava služba, je důležité, aby se partneři v její digitalizaci mohli rovněž stát občanská společnost, spotřebitelská sdružení, ekologická sdružení, organizace osob se zdravotním postižením, sdružení podporující spravedlivou mobilitu a sdružení zastupující starší osoby.

4.2.3. „EHSV se domnívá, že v zájmu využití potenciálu hospodářské síly 25 % občanů Unie v seniorském věku není s ohledem na růst vhodné pohlížet na seniory jako na kategorii občanů, jež stojí mimo hlavní běh života, a že by naopak bylo třeba uznat jejich schopnosti i jejich očekávání a zapojit je do digitální éry coby hospodářské a sociální subjekty.“⁽³⁾

5. **V kontextu evropské ekonomiky založené na datech**

5.1. Rozvoj nových informačních technologií usnadnil sběr a využití dat o dopravě. Maximalizace využívání dat povede k hospodářskému růstu, inovacím a výrazným přínosům pro železniční sektor, jeho zákazníky a evropskou ekonomiku a k vytváření a rozvoji interoperabilních a vzájemně propojených služeb. Je potřeba lépe prozkoumat různé aspekty zpřístupňování dat a jejich sdílení, aby bylo možné vytvořit jednoznačnou přidanou hodnotu pro železniční odvětví a společnost.

5.2. Prvním krokem je zajištění interoperability datových formátů, aby mohly všechny zúčastněné subjekty spolupracovat. Kromě toho by bylo potřeba vyjasnit vlastnictví různých typů dat, přístup k nim a jejich využívání. Pro odstranění překážek bránících sdílení dat v ekosystému železniční dopravy bude zásadní úzká spolupráce mezi úřady, spotřebitelskými organizacemi, veřejnými a soukromými provozovateli, odborovými svazy, provozovateli infrastruktury a dodavateli.

5.3. Řádná analýza dat velkého objemu pak přinese informace o trendech a požadavcích, které by mohly pomoci nově navrhnout dopravu tak, aby byla více uzpůsobena potřebám svých uživatelů, byla flexibilnější a pomohla městům zvýšit jejich účinnost. Digitalizace a robotizace dopravy vyžadují odpovídající dostupnost, přístupnost a volný tok dat. Zároveň je nutné zajistit jejich řádnou ochranu.

⁽³⁾ Stanovisko Digitální pilíř růstu: počítačově zdatní senioři, potenciál 25 % evropského obyvatelstva (Úř. věst. C 389, 21.10.2016, s. 28).

5.4. EHSV žádá Komisi, aby zajistila spravedlivou hospodářskou soutěž a poskytla spotřebitelům možnost volby v oblasti přístupu k datům. V současné době panují obavy ohledně úrovně hospodářské soutěže, které pramení z pokusů získat přístup k údajům o cestujících. Výzvy rovněž vyvstávají na poli veřejné dopravy, kde bude mít přístup k datům (např. jízdním řádům a poloze v reálném čase) zásadní význam pro zavedení hladce fungujících multimodálních služeb.

5.5. Evropská komise by měla přijmout závazné předpisy, díky nimž bude zaručeno dodržování zásady spravedlivé hospodářské soutěže bez diskriminace veřejných a soukromých společností poskytujících podobné služby i zásady přístupu k datům o dopravě, a to při plném dodržování pravidel ochrany dat. „Stejně podmínky se musí vztahovat na veřejné i soukromé společnosti, přičemž je třeba zajistit reciprocitu při výměně údajů a kompenzaci nákladů,“ ⁽⁴⁾ včetně digitálních platform.

6. Evropský dodavatelský průmysl pro železniční dopravu

6.1. „Digitalizace a robotizace dopravy přináší nové podnikatelské příležitosti pro výrobní odvětví i odvětví služeb, včetně malých a středních podniků, a mohla by být pro EU oblastí konkurenční výhody. Proto EHSV vyzývá k vytvoření stimulujícího a příznivého podnikatelského prostředí a také k otevřenosti vůči novým podnikatelským modelům a podněcování rozvoje evropských digitálních platform.“ ⁽⁵⁾

6.2. Sdružení evropského dodavatelského průmyslu pro železniční dopravu UNIFE ve svém dokumentu o digitalizaci s názvem Digitální trendy v železničním sektoru vyjadřuje svůj názor na to, jak digitální transformace přispěje k dosažení cílů evropského železničního sektoru a jeho dodavatelského průmyslu, a to jak co se týče posílení spokojenosti cestujících v železniční dopravě, tak co se týče optimalizace logistiky a zvýšení kapacity nákladní dopravy. Za tímto účelem bylo určeno pět hlavních oblastí zájmu:

- 1) data velkého objemu,
- 2) kybernetická bezpečnost,
- 3) umělá inteligence,
- 4) nové služby v oblasti mobility,
- 5) digitalizace služeb v oblasti logistiky nákladní dopravy.

7. Úloha institucí

7.1. Agentura ERA

Aby bylo možné dále rozvíjet jednotný evropský železniční prostor, a zabránit tak roztříštěnému vývoji telematických aplikací, byla posílena úloha této agentury v oblasti těchto aplikací. Za tímto účelem byla agentura zmocněna jednat jako systémový orgán pro telematické aplikace a měla by z této pozice uchovávat, monitorovat a řídit všechny odpovídající subsystémové požadavky na úrovni Unie.

7.2. Agentura ENISA

Agentura Evropské unie pro bezpečnost sítí a informací (ENISA) je evropským střediskem shromažďujícím odborné poznatky v oblasti kybernetické bezpečnosti a přispívá k vysoké úrovni bezpečnosti sítí a informací v EU.

Tato agentura poskytuje poradenství a navrhuje vhodná řešení – k oblastem její činnosti patří celoevropská cvičení v oblasti kybernetické bezpečnosti, národní strategie kybernetické bezpečnosti, spolupráce týmů CSIRT a budování kapacit, studie týkající se bezpečného zavádění cloud computingu, řešení otázek ochrany dat, technologie zvyšující ochranu soukromí a ochrana soukromí v nových technologiích, elektronická identifikace, služby vytvářející důvěru, určování kybernetických hrozeb atd. ENISA a ERA by měly v těchto záležitostech spolupracovat.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 353, 18.10.2019, s. 79.

⁽⁵⁾ Stanovisko Dopady digitalizace a robotizace dopravy na tvorbu politik EU (Úř. věst. C 345, 13.10.2017, s. 52).

7.3. Evropský hospodářský regulační orgán pro železniční dopravu

Směrnice EU stanovily členským státům povinnost zřídit regulační orgány zaměřené na dozor nad hospodářskou soutěží na trhu železniční dopravy. V souvislosti s vytvářením jednotného evropského železničního prostoru (zejména co se týče mezinárodní nákladní a osobní dopravy) je nezbytné, aby se kromě zřízení těchto orgánů zintenzivnilo rovněž úsilí v kontinentálním měřítku, a sice v podobě zřízení evropského regulačního orgánu pro železniční dopravu.

V Bruselu dne 30. října 2019.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Luca JAHIER
