

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Doprava, energetika a služby všeobecného záujmu ako hnacia sila udržateľného európskeho rastu vďaka digitálnej revolúcii

(stanovisko z vlastnej iniciatívy)

(2019/C 353/13)

Spravodajca: **Alberto MAZZOLA**

Pomocná spravodajkyňa: **Evangelia KEKELEKI**

Rozhodnutie plenárneho zhromaždenia	24.1.2019
Právny základ	článok 32 ods. 2 rokovacieho poriadku stanovisko z vlastnej iniciatívy
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	3.7.2019
Prijaté v pléne	17.7.2019
Plenárne zasadnutie č.	545
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	183/13/19

1. Závery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) sa domnieva, že spoľahlivé európske dopravné a energetické systémy a služby všeobecného záujmu sú nevyhnutné pre plne integrovaný kontinent, ktorý je schopný čeliť globálnym výzvam spojeným s udržateľným konkurenčným rastom v modernom, digitalizovanom a inteligentnom prostredí, ktoré je v súlade s cieľmi OSN v oblasti udržateľného rozvoja schopné zvládť hospodársky rast, prosperitu, pracovné príležitosti, chudobu, nerovnosť, zmenu klímy, mier a spravodlivosť. Aktívna účasť a angažovanosť občanov EÚ – ako podnikateľov, výrobcov, pracovníkov, spotrebiteľov, výrobcov-spotrebiteľov, investorov a konečných používateľov – musí byť podľa EHSV v centre politických možností a opatrení.

1.2. EHSV je pevne presvedčený, že dokončenie jednotného trhu má naďalej kľúčový význam pre posilnenie európskeho digitálneho rastu. EHSV žiada Európsku komisiu, aby presadzovala a overovala správne vykonávanie prijatých právnych predpisov týkajúcich sa podnikov a spotrebiteľov a **naliehavo ju vyzýva, aby zrevidovala bielu knihu o dobudovaní jednotného trhu** s cieľom vypracovať stratégiu na dokončenie jednotného trhu do roku 2025 v záujme silnejších a rozvíjajúcich sa podnikov. Stratégia by mala zahŕňať aj širšiu ochranu pracovníkov a spotrebiteľov a novú inteligentnú európsku infraštruktúru v oblasti dopravy, energetiky a služieb všeobecného záujmu, ktorá bude plne prepojená a interoperabilná.

1.3. EHSV odporúča vytvoriť **regulačné prostredie, ktoré podnieti hospodársku súťaž a inovácie** a posilní dôveru občanov a podnikov a ich informovanosť o výhodách digitálnych technológií, ktoré sa aplikujú v doprave, energetike a službách všeobecného záujmu pre občanov, spotrebiteľov, podniky a pracovníkov, ktorí spoločne budú predstavovať jednu „elektronickú osobu“. EHSV navrhuje prejsť od koncepcie „vlastníctvo údajov“ k vymedzeniu „práva na údaje“ pre fyzické a právnické osoby. Spotrebiteľia by mali mať kontrolu nad údajmi vytvorenými sieťovými zariadeniami, aby sa zabezpečila ochrana ich súkromia.

1.4. **Voľný tok údajov je nevyhnutnosťou.** EHSV preto vyzýva na účinné riešenia, ktorými sa odstránia problémy súvisiace s prístupnosťou, interoperabilitou a prenosom údajov a zároveň sa zabezpečí primeraná ochrana údajov a súkromia, spravodlivá hospodárska súťaž a širší výber pre spotrebiteľa. Rovnaké podmienky sa musia uplatňovať na verejné a súkromné spoločnosti na základe reciprocity, pokiaľ ide o výmenu informácií a náhradu nákladov.

1.5. EHSV vyzýva Európsku komisiu a členské štáty, aby vyčlenili dostatočné zdroje a právomoci na efektívne monitorovanie a presadzovanie existujúcich právnych predpisov. EHSV ďalej vyzýva členské štáty, aby urýchlili prijatie návrhu Európskej komisie týkajúci sa **systému kolektívneho uplatňovania nárokov na nápravu v EÚ**. Musí sa zabezpečiť, aby sa riešili len riadne odôvodnené prípady v snahe predchádzať nadbytočným súdnym sporom.

1.6. EHSV má jednoznačný postoj k otázke, do akej miery je eticky prijateľné delegovať rozhodovanie na **systémy umelej inteligencie**: všetky automatizované systémy, bez ohľadu na svoju sofistikovanosť, musia fungovať v súlade so zásadou, podľa ktorej je kontrola v rukách človeka.

1.7. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby uverejnila usmernenia a objasnenia týkajúce sa **všeobecného nariadenia o ochrane údajov** s cieľom dosiahnuť jeho jednotné presadzovanie a vysokú úroveň ochrany údajov a spotrebiteľov, a to aj v prípade prepojených a automatizovaných vozidiel, a aby prehodnotila zodpovednosť za výroby a aj poisťné pravidlá v snahe prispôsobiť ich situácii, keď sa rozhodnutia budú čoraz častejšie robiť prostredníctvom softvéru. Kybernetická bezpečnosť má mimoriadny význam pre zaručenie bezpečného a prípustného prechodu.

1.8. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby pre vnútroštátne digitalizované systémy zdravotnej starostlivosti vytvorila na účely výskumu a inovácií vykonávaných inštitúciami a spoločnosťami v EÚ **vhodný rámec na výmenu údajov** o zdravotnom stave občanov EÚ, a to v súlade so všeobecným nariadením o ochrane údajov, t. j. v súlade s prísnyimi podmienkami ochrany súkromia a anonymity.

1.9. Po tom, ako **5G zmení mobilnú a internetovú technológiu na univerzálnu technológiu**, výrazne tým prispeje k procesu priemyselných zmien, ktoré zásadným spôsobom menia hospodársku štruktúru zvnútra, nepretržite ničia starú štruktúru, neustále vytvárajú novú, **EHSV naliehavo vyzýva inštitúcie EÚ a členské štáty, aby dokončili digitálny jednotný trh a rozvíjali možnosti integrácie a využívania služieb 5G v snahe chrániť a zlepšovať konkurencieschopnosť európskych priemyselných odvetví**, ako je doprava a automobilový priemysel, energetika, chemický a farmaceutický priemysel, výroba vrátane malých a stredných podnikov a finančný sektor, v ktorých je Európa vedúcou svetovou veľmocou.

1.10. EHSV žiada Európsku komisiu, aby dôsledne monitorovala pokrok pri zavádzaní a skutočnom používaní 5G a vyzýva členské štáty, aby tento proces ešte viac urýchlili. EHSV navrhuje, aby sa prijala **európska politika, na základe ktorej sa bude od každej krajiny vyžadovať, aby mala aspoň dvoch dodávateľov, z toho aspoň jedného európskeho dodávateľa**.

1.11. EHSV okrem toho žiada Komisiu, aby dala vypracovať štúdiu o biologickom vplyve žiarenia technológie 5G, ktorá by umožnila posúdiť potenciálne riziká elektromagnetického žiarenia pre ľudské zdravie a životné prostredie.

1.12. EHSV poukazuje na to, že digitálna transformácia európskych energetických a dopravných systémov si vyžaduje nové zručnosti pracovníkov a zamestnancov na všetkých úrovniach. Zdôrazňuje tiež potrebu silnejšieho prepojenia medzi poskytovateľmi vzdelávania a odbornej prípravy a priemyselnými odvetviami, posilnenie **rozsiahlych mechanizmov na zlepšenie digitálnej gramotnosti a digitálnych celoživotných zručností** a trvalej odbornej prípravy. Na tento účel sa musia použiť prostriedky z Európskeho sociálneho fondu. Vzdelávanie a odborná príprava sú potrebné aj pre občanov a spotrebiteľov, aby neboli vylúčení z digitálneho trhu z dôvodu nedostatočného prístupu k elektronickej komunikačnej sieti alebo z dôvodu digitálnej negramotnosti. Podľa EHSV je potrebné zlepšiť kybernetickú hygienu, a to aj prostredníctvom osvetových kampaní určených jednotlivcom aj podnikom ⁽¹⁾.

1.13. V snahe pripraviť prechod na mobilitu s nulovými a nízkymi emisiami **EHSV podporuje: technologicky neutrálny, integrovaný a systémový prístup**; vozidlá a infraštruktúru s nízkymi a nulovými emisiami; postupný dlhodobý prechod k alternatívnym palivám, ktoré sú neutrálne z hľadiska emisií CO₂; zvýšenie efektívnosti (ako napr. pri jednotnom európskom nebi – SES) optimálnym využívaním digitálnych technológií (ako aj pri Európskom systéme riadenia železničnej dopravy – ERTMS) a inteligentnej tvorby cien a ďalším podporovaním multimodálnej integrácie a prechodu na udržateľnejšie spôsoby dopravy, a napokon **zodpovedných občanov, ktorí si vďaka neustále sa zlepšujúcej konektivitě vyberajú „mobilitu ako službu“**.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 227, 28.6.2018, s. 86.

1.14. Podľa EHSV by odvetvie energetiky malo prispievať k dekarbonizácii prostredníctvom rôznych opatrení, ako sú:

- zavádzanie hlavných vznikajúcich technológií pre klimaticky neutrálne, energeticky účinné a obehové hospodárstvo,
- **zameranie sa na inteligentné siete** s cieľom integrovať a optimalizovať využívanie rôznych obnoviteľných zdrojov energie,
- čisté technológie v oblasti výroby, skladovania, prenosu, distribúcie a spotreby energie, reakcie na strane dopytu, energetickej účinnosti, budov a mikrovýroby,
- osobitná stratégia pre energeticky náročné odvetvia a regióny,
- spoľahlivejší systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov,
- silnejšie nástroje v oblasti bezpečnosti a kybernetickej bezpečnosti štruktúr a sietí.

1.15. EHSV poukazuje na to, že:

- veľké, vzájomne prepojené európske infraštruktúry v oblasti energetiky, dopravy a komunikácie sú dôležitými uzlami jednotného trhu a sú potrebné, najmä ak má EÚ zotrvať na čele celosvetového pokroku a hospodárskej súťaže,
- dopravná priorita pre dobudovanie siete TEN-T si iba pre základnú sieť vyžaduje investície v objeme približne **500 miliárd EUR** do roku 2030,
- investície trhových aktérov do technológie 5G v Európe sa odhadujú na **60 – 100 miliárd EUR** ročne na nasledujúcich 5 rokov, prepojenie vo vidieckych oblastiach by si vyžadovalo investície vo výške 127 miliárd EUR,
- prechod na hospodárstvo s nulovými čistými emisiami skleníkových plynov si bude vyžadovať dodatočné investície v rozsahu od 175 do 290 miliárd EUR ročne pri celkovej výške **520 až 575 miliárd EUR** v energetike a približne **850 až 900 miliárd EUR** v doprave.

1.16. Na financovanie takýchto obrovských, predovšetkým súkromných a vo veľkej miere dodatočných investícií vo výške 9 – 10 % HDP EÚ, EHSV **odporúča podporovať prostredie priaznivé pre investície vrátane zavádzania „zlatého investičného pravidiela“ do praxe** a nové finančné systémy prostredníctvom nástrojov súdržnosti, Európskej investičnej banky (EIB), Nástroja na prepájanie Európy (NPE), programov Invest EU a Horizont Európa a spoločných verejno-súkromných iniciatív. EHSV dúfa, že verejní a súkromní investori dokážu znášať tieto investície a na tento účel odporúča zjednodušiť administratívne postupy, rozšíriť fondy a financovanie, internalizovať negatívne a pozitívne externality a podporovať prostredie priaznivé pre investície. Dôležitým krokom je prebiehajúca príprava taxonómie EÚ na financovanie ekologizácie.

1.17. EHSV je však pevne presvedčený, že len **politickým a sociálnym kompromisom** založeným na spoločnej systémovej vízii s jasným plnením strednodobých overiteľných cieľov v krátkodobom a strednodobom horizonte by sa zaistilo, že súkromní investori budú ochotní prijať takýto obrovský finančný záväzok a európski daňoví poplatníci takého obrovského verejné investície.

2. Horizontálne výzvy

2.1. Ciele udržateľného rozvoja sú výzvou na to, aby všetky krajiny prijali opatrenia na dosiahnutie lepšej a udržateľnejšej budúcnosti pre všetkých. Reagujú na globálne výzvy, ktorým čelíme, vrátane tých, ktoré sa týkajú hospodárskeho rastu, prosperity, chudoby, nerovnosti, klímy, pracovných príležitostí a mieru a spravodlivosti. Sú tiež naliehavou výzvou, aby sa svet začal uberať udržateľnejšou cestou. Digitalizácia úzko súvisí s cieľmi udržateľného rozvoja, pretože uľahčuje ich realizáciu tým, že posilňuje priemysel, inovácie, infraštruktúru a spoločnosť ako celok. O pozitívnom prepojení medzi digitalizáciou a dosiahnutím mnohých cieľov udržateľného rozvoja existujú jasné dôkazy.

2.2. EHSV sa domnieva, že Európa musí byť otvorená rozvoju a zavádzaniu nových typov obchodných modelov založených na digitálnych platformách, a to za predpokladu, že zaručí dodržiavanie ustanovení o transparentnosti a sociálnych ustanovení.

2.3. Hoci má čoraz viac a viac ľudí prístup k digitálnym technológiám, v ich používaní stále existuje digitálna priepasť, pretože niektorí ľudia k nim nemajú prístup a niektorí sú schopní lepšie využiť digitálnu transformáciu na zlepšenie svojich životných podmienok ako iní.

2.4. Digitálna transformácia európskeho hospodárstva si vyžaduje nové súbory zručností na všetkých úrovniach. V mnohých členských štátoch chýbajú prepojenia medzi poskytovateľmi vzdelávania a priemyselnými odvetviami, pričom vývoj si, naopak, vyžaduje užšiu spoluprácu, aby sa predišlo nedostatku požadovaných zručností a nesúladi medzi ponúkanými a požadovanými zručnosťami. Ďalšie vzdelávanie, odborná príprava a celoživotné vzdelávanie sú kľúčovými prvkami pri prispôbovaní sa transformácii pracovísk a pri podpore profesionálneho rozvoja. Vzdelávanie a odborná príprava aj prostredníctvom výskumných projektov je základným prostriedkom na podporu talentov a zabezpečenie vysokej úrovne zručností v EÚ, aby sa zachovala jej konkurencieschopnosť.

2.5. EHSV sa okrem toho domnieva, že EÚ a členské štáty musia poskytovať podporu pracovníkom, ktorým v dôsledku digitálnej a energetickej transformácie hrozí strata zamestnania. Preto vyzýva Európsku komisiu, Európsky parlament a Radu EÚ, aby zabezpečili, že Európsky sociálny fond na prispôbenie sa globalizácii budú riadne navrhnuté a financované v takej miere, aby mohli tieto výzvy zvládnuť.

2.6. Voľný tok údajov má zásadný význam. EHSV preto vyzýva na účinné riešenia, ktorými sa odstránia problémy súvisiace s prístupnosťou, interoperabilitou a prenosom údajov a zároveň sa zabezpečí primeraná ochrana údajov a súkromia. Rovnaké podmienky sa musia uplatňovať na verejné a súkromné spoločnosti na základe reciprocity, pokiaľ ide o výmenu informácií a náhradu nákladov.

2.7. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby zabezpečila spravodlivú hospodársku súťaž a možnosť výberu pre spotrebiteľov v oblasti prístupu k údajom. V automobilovom priemysle bude spravodlivý prístup k údajom vo vozidle kľúčový na zabezpečenie toho, aby mali spotrebiteľia prístup ku konkurencieschopným, vyhovujúcim a inovatívnym službám v oblasti mobility. EHSV odporúča Európskej komisii, aby poskytla usmernenia týkajúce sa toho, ako sa všeobecné nariadenie o ochrane údajov a pravidiel ochrany súkromia uplatňujú na prepojené a automatizované vozidlá. Podobné problémy môžu vzniknúť aj v oblasti verejnej dopravy v súvislosti so systémom „mobilita ako služba“.

2.8. EHSV takisto vyzýva Európsku komisiu, aby zrevidovala pravidlá týkajúce sa zodpovednosti za výrobok a poistenia s cieľom prispôbiť ich situácii, keď sa rozhodnutia budú v čoraz väčšej miere prijímať prostredníctvom softvéru. Zásady bezpečnosti a ochrany pri navrhovaní a štandardnom používaní by sa mali uplatňovať systematicky s cieľom zvýšiť dôveru v používanie týchto technológií.

2.9. Kybernetická bezpečnosť má mimoriadny význam pre zaručenie bezpečnej transformácie. Je potrebné sa v plnej miere zaoberať výzvami, ktoré boli identifikované pre kľúčové odvetvia na úrovni EÚ. Na tento účel by sa mala posilniť úloha Európskej agentúry pre kybernetickú bezpečnosť, aby sa znížilo riziko slabých väzieb v čoraz prepojenejšej európskej rozvodnej sieti. EHSV v tejto súvislosti osobitne víta činnosť Európskej siete prevádzkovateľov prenosových sústav pre elektrinu (ENTSO-E).

2.10. Veľké množstvá údajov sú generované senzormi a postupným zavádzaním inteligentných meračov. Tieto údaje musia byť spracované a sprístupnené príslušným zainteresovaným stranám bezpečným a transparentným spôsobom, ktorým sa zachovajú osobné slobody. EHSV zdôrazňuje, že hoci je potenciál inteligentných technológií značný, je záťažovým testom pre mnohé z najlepších zásad ochrany spotrebiteľa, ako sú súkromie, zodpovednosť a bezpečnosť, a úsilie v boji proti energetickej chudobe. Pokiaľ ide o údaje, regulačné orgány musia vypracovať koncepciu, ktorá spotrebiteľom umožní neustály prístup k údajom, ktoré vytvárajú, a ich kontrolu, a ktorá podporuje hospodársku súťaž a prináša inováčné služby.

2.11. Umelá inteligencia je zameraná na transformáciu všetkých odvetví a prináša celý rad výziev. Napríklad v súvislosti s transparentnosťou automatického rozhodovania a prevenciou diskriminácie spotrebiteľov sú potrebné záruky.

2.12. Spotrebiteľia musia mať takisto prístup k jednoduchým a štandardizovaným produktom, a to najmä spotrebiteľia, ktorí nie sú odborníkmi, starší spotrebiteľia a tí, ktorí sa nachádzajú v zraniteľnej situácii.

3. Doprava

3.1. Na jednotnom trhu EÚ predstavuje odvetvie dopravy 6,3 % HDP EÚ a priamo zamestnáva približne 13 miliónov ľudí v EÚ, čo predstavuje viac ako 7 % celkovej zamestnanosti v EÚ, vrátane približne 2,3 milióna pracovných miest v automobilovom priemysle.

3.1.1. Doprava je kľúčovým faktorom umožňujúcim dosiahnuť cieľov udržateľného rozvoja, pokiaľ ide o hospodársky rozvoj, priemysel a malé a stredné podniky, ako aj obchod a investície. Okrem toho má odvetvie dopravy problémy s plnením cieľov udržateľného rozvoja, ako aj cieľov stanovených v Parížskej dohode ⁽²⁾.

3.1.2. Pri tvorbe dopravnej politiky sa musí klást dôraz na dokončenie spravodlivého, účinného a plne digitalizovaného jednotného trhu, ktorý prináša hmatateľné výhody pre všetkých. V súčasnosti je ešte stále akousi mozaikou, a to aj v súvislosti s medzinárodnou hospodárskou súťažou. Odvetvie dopravy zároveň plní dôležitú úlohu jedného z kľúčových faktorov celkového fungovania jednotného trhu.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 367, 10.10.2018, s. 9.

3.1.3. „V cestnej doprave sa na celom území EÚ napriek nedávnym navrhovaným zmenám v právnych predpisoch o cestnej doprave ešte stále nedosiahla primeraná rovnováha medzi liberalizáciou a sociálnymi doložkami, ktoré sa majú uplatňovať na vodičov“⁽³⁾. Hlavným problémom v cestnej doprave je v súčasnosti nedostatočné presadzovanie platných predpisov spolu s nedostatkom vodičov na úrovni približne 20 %.

3.1.4. Nákladná železničná doprava EÚ, ktorá bola v roku 2007 liberalizovaná, zatiaľ nie je interoperabilná, a to i napriek tomu, že 50 % dopravy sa uskutočňuje na medzinárodnej úrovni. Spokojnosť cestujúcich by sa mala ďalej zlepšovať. Zavedenie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) by sa malo stať stredobodom stratégie digitálnych železníc EÚ, aby sa jej výhody mohli zaviesť do praxe (napr. technická a prevádzková harmonizácia, zvýšená kapacita siete, vyššia spoľahlivosť, nižšie náklady na údržbu, automatická prevádzka vlakov atď.).

3.1.5. V leteckej doprave fungujú trhy efektívnejšie. Od liberalizácie trhu sa ceny leteniek desaťnásobne znížili a počet leteckých spojení sa zvýšil sedemnásobne. Náklady na infraštruktúru a služby sa však zdvojnásobili. Pokiaľ ide o rôzne formy zamestnávania posádky lietadla, pretrvávajú veľké množstvo problémov a nieistôt niekedy spojených s praktikami, ktoré predstavujú porušenie alebo obchádzanie rozhodného práva. Z hľadiska vyššej efektívnosti by sa malo v plnom rozsahu zrealizovať jednotné európske nebo, čo by viedlo k väčšiemu počtu priamych letov, skráteniu času stráveného cestovaním a zníženiu emisií CO₂ približne o 10 %. Rada by mala zaviesť jeho blokáciu. EHSV požaduje, aby Rada urýchlene prijala revidované nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave, pretože je potrebné objasniť mnohé jeho aspekty, aby sa výrazne znížil počet súdnych prípadov.

3.1.6. Nedávno prijaté nariadenie o prístavných službách konečne poskytuje prístavom a ich zainteresovaným stranám pevný, ale flexibilný legislatívny rámec spolu so všeobecnou skupinovú výnimkou pre prístavy.

3.2. **Dekarbonizácia a nulové emisie**

3.2.1. Doprava je stále závislá od ropy, ktorou pokrýva 94 % svojich energetických potrieb. Podiel cestnej dopravy je približne 73 %. Doprava je jediným priemyselným odvetvím EÚ, v ktorom sa emisie CO₂ od roku 1990 zvýšili.

3.2.2. V roku 2018 Európska komisia predstavila svoju víziu klimaticky neutrálnej budúcnosti do roku 2050. „Dosiahnutie výrazného zníženia emisií si bude vyžadovať integrovaný systémový prístup. Zahŕňa to podporu i) celkovej účinnosti vozidiel, vozidiel a infraštruktúry s nízkymi a nulovými emisiami; ii) prechodu do roku 2050 na alternatívne palivá v doprave, ktoré sú neutrálne z hľadiska emisií CO₂; iii) zvýšenia efektívnosti optimálnym využívaním digitálnych technológií a inteligentnej tvorby cien a ďalším podporovaním multimodálnej integrácie a prechodu na udržateľnejšie spôsoby dopravy“ s dostatočnými finančnými prostriedkami na prechod a rozšírenie siete verejnej dopravy vo vidieckych, ako aj v mestských oblastiach. Prechod na ekologickejšie hospodárstvo je však zložitý a bolestný krok⁽⁴⁾.

3.2.3. Odhaduje sa, že 100 % zníženie emisií CO₂ v doprave do roku 2050 si bude vyžadovať investície vo výške približne 800 miliárd EUR ročne, ktoré bude vo veľkej miere financovať súkromný sektor⁽⁵⁾. Na podporu takýchto investícií je potrebný silný regulačný rámec pre udržateľné financovanie.

3.2.4. Pokiaľ ide o technologicky neutrálny prístup, EHSV zdôrazňuje, že iné pohonné technológie ako elektrická energia, ako napríklad vodík alebo kvapalné palivá bez fosílnych zložiek (HVO100), majú veľký potenciál na zabezpečenie čistej mobility⁽⁶⁾. Aktívnym prostriedkom na ochranu klímy je aj prechod na verejnú dopravu. Výroba elektrických batérií bude faktorom energetickej nezávislosti.

3.2.5. EHSV súhlasí s tým, že realizácia cieľa Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) pre lodnú dopravu by sa mala považovať za najvyššiu prioritu tohto sektora a že do roku 2023 sa musí dosiahnuť prelom pri zavádzaní opatrení na zníženie emisií a nasmerovaní sektora, pokiaľ ide o rozvoj budúcich alternatívnych palív.

3.2.6. Investície do čistej a alternatívnej palivovej infraštruktúry sú časovo a finančne náročné pre všetky druhy dopravy a mali by ich sprevádzať zodpovedajúce stimuly na využívanie plánovanej infraštruktúry, a to v prvom rade poskytnutím všetkých potrebných informácií pre používateľov prostredníctvom otvorených platforiem.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 195.

⁽⁴⁾ *Global Trends to 2030: Challenges and choices for Europe*, Európsky systém strategických a politických analýz (ESPAS), apríl 2019.

⁽⁵⁾ COM(2018) 773 final.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ C 345, 13.10.2017, s. 52, Ú. v. EÚ C 262, 25.7.2018, s. 75.

3.3. **Nulový počet úmrtí na cestách, autonómne riadenie vozidiel a mobilita ako služba**

3.3.1. Ľudský faktor zohráva úlohu v 95 % všetkých dopravných nehôd na európskych cestách, pričom v roku 2017 prišlo o život viac ako 25300 ľudí a 1,2 milióna ľudí sa zranilo. Ročné náklady spojené s nehodami predstavujú 120 miliárd EUR.

3.3.2. **Digitalizácia** a automatizácia s najväčšou pravdepodobnosťou spôsobia revolučnú zmenu v technológii pozemnej dopravy. EHSV konštatuje, že tieto nové technológie majú potenciál zlepšiť efektívnosť dopravného trhu a takisto poskytovať analytické údaje, ktoré sa môžu využívať pri kontrole a presadzovaní existujúcich právnych predpisov a ochrane ľudských a sociálnych práv.

3.3.3. Digitalizácia bude kľúčová aj pre vývoj nových obchodných modelov vrátane rôznych typov platforiem a koncepcií **hospodárstva spoločného využívania zdrojov**, ktoré ešte zďaleka nie sú dokončené a je nepravdepodobné, že sa rozšíria do vidieckych oblastí, kde nie je dostupná verejná doprava. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby zaručila bezpečnosť spoločných dopravných prostriedkov, počnúc elektrickými skútrami.

3.3.4. Zavedenie **automatizovanej dopravy** by malo umožniť výrazne znížiť počet smrteľných nehôd alebo dokonca ich úplne odstrániť. EHSV sa však domnieva, že vozidlá bez vodiča budú akceptované len vtedy, ak cestujúcim poskytnú rovnakú úroveň bezpečnosti ako iné systémy osobnej dopravy, ako napríklad vlaky alebo veľké lietadlá. EHSV poznamenáva, že akceptácii verejnosťou môžu brániť tieto problematické oblasti: 1) dodatočné náklady; 2) skutočnosť, že riadenie vozidla sa stáva komplikovanejším⁽⁷⁾; 3) dlhé časové obdobie spojené so „zmiešanou dopravou“ (automatická a manuálna), pričom by sa mohol zvýšiť počet nehôd a znížiť kapacita ciest; 4) obavy spojené s bezpečnosťou a kybernetickou bezpečnosťou a 5) právna neistota týkajúca sa zodpovednosti v prípade nehody.

3.3.5. Podľa EHSV by sa v súvislosti s nulovým počtom úmrtí na cestách mohli analyzovať aj tieto aspekty: naliehavá potreba harmonizácie vnútroštátnych právnych predpisov týkajúcich sa pravidiel cestnej premávky a príslušných sankcií; cenová dostupnosť nových „bezpečných“ vozidiel pre spotrebiteľov a podniky; zásada, podľa ktorej iba človek môže robiť „etické“ rozhodnutia a stroje musia pracovať spolu s ľuďmi a nie ich nahrádzať; zníženie poistného zo strany poisťovní ako prostriedku na motivovanie ľudí k tomu, aby si kupovali bezpečnejšie vozidlá; každé nové nariadenie o prístupe k údajom pre vozidlá sa musí riadiť zásadou, že bezpečnosť je prvoradá.

3.3.6. Prepojené a automatizované riešenia v oblasti mobility v rôznych druhoch dopravy vrátane verejnej dopravy predstavujú dôležitú oblasť inovácií, kde má EÚ potenciál stať sa svetovým lídrom. To sa môže dosiahnuť len spolupracou medzi verejnými a súkromnými iniciatívami a investíciami.

3.3.7. Mobilitou ako službou sa rozumie zmena v používaní dopravných prostriedkov z osobných na verejné a riešenia, v ktorých sa mobilita používa ako služba⁽⁸⁾. Základnou myšlienkou mobility ako služby je ponúknuť cestujúcim riešenia v oblasti mobility vychádzajúce z ich cestovných potrieb. V rámci mobility ako služby sa celý dopravný systém považuje za jeden celok. „Mobilita na požiadanie“ môže tiež pomôcť zlepšiť prístup k mobilite pre občanov, ktorí žijú vo vzdialených oblastiach alebo ktorí majú ťažkosti s mobilitou (napríklad starší ľudia a/alebo osoby so zdravotným postihnutím).

3.4. **Investície**

3.4.1. EHSV uznáva, že súčasná dopravná infraštruktúra v Európe v mnohých ohľadoch nespĺňa očakávania. Vzhľadom na neustále rastúcu potrebu dopravných služieb sú nevyhnutné rozsiahle verejné a súkromné investície na budovanie a zlepšenie dopravnej infraštruktúry.

3.4.2. Včasné **dokončenie siete TEN-T** s optimalizovaným geografickým dosahom musí byť absolútnou prioritou: základná sieť TEN-T musí byť dokončená do roku 2030 a súhrnná sieť do roku 2050 alebo skôr. Samotné vytvorenie základnej siete si vyžaduje investície vo výške približne 500 miliárd EUR bez zohľadnenia nákladov na zvýšenie odolnosti a zlepšenie existujúcej infraštruktúry. Tieto investície nemožno financovať výlučne z grantov Nástroja na prepájanie Európy alebo nástrojov EÚ, a zdroje členských štátov na to pravdepodobne stačiť nebudú. Existuje konkrétne riziko, že dôjde k značnému oneskoreniu.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ C 440, 6.12.2018, s. 191.

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ C 345, 13.10.2017, s. 52.

3.4.3. Granty budú aj naďalej zohrávať dôležitú úlohu v investičnej politike EÚ v odvetví dopravy, najmä v tých prípadoch, keď je ťažšie realizovať investície na trhu. Nevyhnutnými dodatočnými nástrojmi sú však kombinácie grantov s inými zdrojmi financovania, ako sú pôžičky od Európskej investičnej banky alebo súkromného sektora, a mobilizácia investorov z verejného a súkromného sektora vrátane spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom.

3.4.4. „EHSV vyzýva, aby sa investovalo do technológií a infraštruktúry, na ktorých možno vybudovať digitálnu dopravu, a to najmä do systémov riadenia a kontroly dopravy: SESAR [...], ERTMS [...] a kooperatívne inteligentné dopravné systémy. Okrem toho sa v rámci základnej siete TEN-T musia sprístupniť 5G spojenia. Finančné nástroje EÚ, ako je napríklad Nástroj na prepájanie Európy, InvestEU a Horizont 2020, by tieto iniciatívy mali podporovať“⁽⁹⁾.

3.4.5. „EHSV [...] sa domnieva, že [...] uplatňovanie **systému spoplatnenia ciest** v súlade so zásadami „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ by malo pozitívny dosah, ak by sa príjmy z používania cestnej infraštruktúry účelovo viazali.“⁽¹⁰⁾

4. Energia

4.1. *Jednotný trh s energiou*

4.1.1. V roku 2016 predstavoval obrat v energetickom sektore EÚ 1881 miliárd EUR a v tomto odvetví bolo priamo zamestnaných približne 1630000 osôb.

4.1.2. Všetci Európania by mali mať prístup k bezpečnej, udržateľnej a cenovo dostupnej energii. To je primárnym cieľom energetickej únie. EHSV vyjadruje svoje sklamanie nad výraznými rozdielmi v cenách energie medzi členskými štátmi, ktoré poukazujú na vážny nedostatok **jednotného trhu s energiou**. EHSV očakáva, že zavedením energetickej únie a digitálneho jednotného trhu do praxe sa budú ceny s výnimkou daňovej zložky navzájom približovať.

Digitalizácia odvetvia energetiky, ktorá je zameraná na človeka, má pre EÚ kľúčový význam, pretože môže spotrebiteľom energie a výrobcami-spotrebiteľmi umožniť, aby boli stredobodom tejto problematiky, a pretože prispieva k novej koncepcii trhov s energiou.

4.2. *Digitalizácia a nové technológie*

4.2.1. V kontexte Európskeho strategického plánu pre energetické technológie ponúka digitalizácia dodávateľom nové príležitosti optimalizáciou ich cenných aktív, integrovaním obnoviteľným zdrojov energie z rôznych a rozptýlených zdrojov a znižovaním prevádzkových nákladov; digitalizácia by zároveň mala prinášať prospech všetkým vo forme nižších účtov za energiu pre verejnosť a podniky, vyššej energetickej účinnosti a účasti na pružných mechanizmoch dopytu. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby zhodnotila dosiahnuté výsledky, a aby v prípade potreby podnikla ďalšie kroky.

4.3. *Inteligentná energetická sieť a obnoviteľné zdroje energie*

4.3.1. Náklady na niektoré obnoviteľné zdroje energie sa podľa odhadov približujú k súčasným trhovým cenám.

4.3.2. Distribuované energetické riešenia a inteligentné kontroly sú čoraz lacnejšie. Inteligentné siete sú kľúčovou súčasťou tohto vznikajúceho systému; prostredníctvom digitalizácie pomôžu prepojiť nové energetické prostredie. Inteligentné energetické systémy budúcnosti sa nebudú vyvíjať izolovane: s rastúcimi možnosťami sa budú digitálne a fyzicky prepájať s rôznymi typmi energetických a dopravných sietí. Elektrická energia bude pravdepodobne prvým energetickým sektorom, ktorého sa táto zmena dotkne, pretože digitalizácia posilní prepojenia s odvetvím vykurovania a chladenia, najmä v budovách a v sektore mobility, s cieľom podporiť väčšiu účasť zainteresovaných strán v miestnych, regionálnych a európskych hodnotových reťazcoch, do ktorých sú zapojené miestne komunity a spotrebiteľia v energetických spoločenstvách a energetických transakciách, a stimulovať inovácie a rast európskych podnikov.

4.3.3. V rámci programu Horizont 2020 sa financovala séria demonštračných projektov zameraná na distribúciu siete, prenosové siete, decentralizované skladovanie, veľkokapacitné skladovanie, obnoviteľnú energiu a vykurovanie a chladenie, ktoré sa rozšírili na spotrebiteľské technológie, sieťové technológie, podporu trhových služieb, skladovanie energie a vodné elektrárne, batérie, veterné turbíny, fotovoltické zariadenia, solárnu energiu, tepelnú energiu, bioplyn a mikrovýrobu. EHSV víta vytvorenie inovačného fondu, ktorý bude poskytovať väčšiu podporu demonštračným projektom.

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ C 345, 13.10.2017, s. 52.

⁽¹⁰⁾ Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 195.

4.3.4. EHSV vyzýva EÚ, aby urobila viac pre odstránenie energetickej chudoby. Mali by sa prijať konkrétne opatrenia na komplexnú renováciu budov a pre osoby postihnuté energetickou chudobou alebo osoby ohrozené energetickou chudobou by sa mali nainštalovať solárne panely vždy, keď je to užitočné. EÚ by mala mať na pamäti, že chudobní občania si nemôžu dovoliť takéto opatrenia.

4.3.5. EHSV víta prácu v rámci platformy pre uhoľné regióny v procese transformácie. Transformácia energetiky má skutočne vplyv na niektoré regióny viac ako na iné, najmä v prípade, keď sa koncentruje získavanie fosílnych palív, výroba elektrickej energie a výroba energeticke náročných výrobkov. Štrukturálne zmeny v regiónoch a odvetviach s vysokou produkciou uhlia a vysokou intenzitou emisií uhlíka sa preto budú musieť starostlivo monitorovať a účinne riadiť, čím sa zabezpečí spravodlivá a sociálne prijateľná transformácia, v rámci ktorej sa nezabudne na žiadneho pracovníka ani región.

4.3.6. Energeticky náročné odvetvia tvoria viac ako 6 miliónov priamych pracovných miest v Európe a sú základom viacerých hodnotových reťazcov vrátane systémov čistej energie. Emisie z energeticky náročných priemyselných odvetví predstavujú 60 až 80 % priemyselných emisií. Výzvy v oblasti dekarbonizácie energeticky náročných odvetví sú obrovské a budú si vyžadovať technologické aj netechnologické inovácie (napr. nové obchodné modely).

4.4. **Energetické investície**

4.4.1. Primerané, dobre vyvinuté a nákladovo efektívne prenosové siete v Európe sú predpokladom posilnenia európskeho trhu s energiou, ako aj podpory energetickej transformácie a zabezpečenia bezpečnej prevádzky systému.

4.4.2. Inovácie, ako napr. premena energie na plyn s využitím rozvodnej siete zemného plynu alebo vodíkové technológie, môžu priniesť hmatateľné výsledky a stať sa ekonomicky životaschopnými, ak budú účinne podporované.

4.4.3. Priemerné ročné investície do odvetvia energetiky v scenároch ⁽¹¹⁾ zníženia emisií CO₂ vo výške 100 % by predstavovali 547 miliárd EUR ročne (2,8 % HDP) v rokoch 2031 – 2050 v porovnaní s 377 miliardami EUR (1,9 % HDP) v prípade základného scenára. Tieto údaje predstavujú významnú sumu aj pre rozvinuté hospodárstvo.

5. **Služby všeobecného záujmu**

5.1. Hlavnou strategickou líniou je zavedenie prístupu zameraného na ľudí pri poskytovaní služieb všeobecného záujmu ako hnacej sily udržateľného rastu v EÚ. Dvadsať a posledná zásada európskeho piliera sociálnych práv sa týka „prístupu k základným službám“ a uvádza sa v nej, že „každý má právo na prístup ku kvalitným základným službám vrátane dodávky vody, sanitácie, energie, dopravy, finančných služieb a digitálnych komunikácií“. Jej uplatňovanie si vyžaduje osobitné opatrenia v oblasti udržateľného rozvoja a súdržnosti.

5.2. **Občania a spoločnosti požadujú otvorenejšiu, transparentnejšiu a účinnejšiu správu vecí verejných s väčšou zodpovednosťou.** Zavedenie architektúry cloud computingu môže priniesť úspory z rozsahu a väčšiu flexibilitu, uľahčenie prechodu na elektronickú verejnú správu, elektronické zdravotníctvo, elektronické obstarávanie a elektronickú fakturáciu, čo umožní verejným službám vymieňať si informácie a uľahčovať komunikáciu medzi občanmi a podnikmi.

5.3. Existuje riziko, že starší alebo digitálne negramotní spotrebitelia budú vylúčení v dôsledku úplnej digitalizácie služieb všeobecného záujmu. Preto by sa niektoré tradičné odberné miesta týchto služieb mali zachovať.

5.4. EHSV odporúča, aby sa do európskeho semestra zahrnuli ustanovenia o zodpovednosti a transparentnosti poskytovania služieb všeobecného záujmu v členských štátoch a o prístupe k týmto službám a ich riadnom fungovaní.

5.5. Množstvo občanov v Európskej únii sa v rôznej miere stretáva s vážnymi hospodárskymi problémami pri prístupe k základným službám, napríklad v oblasti bývania, energie, elektronickej komunikácie, dopravy, vody, zdravotnej starostlivosti a sociálnych služieb.

5.6. Nedostatočný prístup k službám všeobecného záujmu môže byť aj hospodárskeho, geografického, sociálneho (nerovné zaobchádzanie) a fyzického charakteru (zdravotné postihnutie) alebo nie je prispôsobený potrebám a/alebo technickému pokroku (nevhodná/nedostatočná úroveň kvality a/alebo bezpečnosti). Digitálne technológie môžu pomôcť prekonať niektoré z týchto prekážok.

⁽¹¹⁾ COM(2018) 773 final.

5.7. V prípade služieb zdravotníckej starostlivosti má digitalizácia potenciál zabezpečiť lepšiu prevenciu chorôb, diagnostiku a liečbu. Nástroje, ako je elektronický zdravotný záznam, môžu spotrebiteľom umožniť stály prístup k ich anamnéze a liekom na predpis. Mobilné zdravotnícke aplikácie a on-line lekárske poradenstvo môžu poskytnúť výbornú podporu pacientom a spotrebiteľom v záujme zachovania ich zdravia a prevencie chorôb, a to najmä tým, ktorí žijú vo vzdialených oblastiach. Výhody výrobkov a služieb digitálnej zdravotnej starostlivosti však so sebou prinášajú vážne riziká, najmä pokiaľ ide o súkromie, bezpečnosť a ochranu pacientov, pretože sa môžu častejšie vyskytovať prípady porušenia týkajúce sa osobných zdravotných záznamov a údajov uchovávaných v zdravotníckych zariadeniach. EÚ by mala vypracovať komplexný regulačný rámec na zabezpečenie harmonizovaného prístupu.

5.8. Vzhľadom na čoraz častejšie využívanie služieb a výrobkov digitálnej zdravotnej starostlivosti, najmä v cezhraničnom prostredí, je tiež kľúčové harmonizovať prístup k zodpovednosti za takéto služby a výrobky v celej EÚ. S cieľom prispieť k účinnej ochrane spotrebiteľov v EÚ je potrebné zaviesť legislatívne opatrenia, ako napríklad silný dohľad nad trhom a presadzovanie právnych predpisov, ako aj účinné nástroje na nápravu v súvislosti s výrobkami a službami digitálnej zdravotnej starostlivosti.

5.9. EHSV žiada Európsku komisiu, aby pre vnútroštátne systémy zdravotnej starostlivosti vypracovala vhodný rámec s cieľom umožniť im podieľať na výskume a inováciách týkajúcich sa údajov o zdravotnom stave občanov EÚ, ktoré vyvíjajú inštitúcie a podniky EÚ v súlade s všeobecným nariadením o ochrane údajov, t. j. s prísnyimi podmienkami ochrany súkromia a anonymity.

5.10. V prípade služieb všeobecného záujmu by mali prevádzkovatelia poskytovať svoje služby digitálne, pričom by si mali ponechať otvorené kanály aj pre tých, ktorí nie sú dobrovoľne alebo z nutnosti pripojení.

5.11. Služby všeobecného záujmu vo verejnej doprave sú nevyhnutné na zlepšenie kvality života a splnenie základných cieľov EÚ. Verejné orgány potrebujú široké diskrečné právomoci pri poskytovaní, zadávaní a organizovaní služieb všeobecného záujmu.

6. 5G

6.1. *Spustenie technológie 5G na jednotnom trhu*

6.1.1. Verejné orgány už iniciovali opatrenia na podporu zavedenia technológie 5G na jednotnom trhu vrátane pridelenia 5G spektra. V najbližších mesiacoch sa operátori mobilných sietí musia pripraviť na jej zavedenie a otestovanie v „reálnych“ podmienkach, keďže sa očakáva, že prvé 5G smartfóny a terminály budú k dispozícii v prvej polovici roku 2019. Do začiatku decembra 2018 však len dvanásť členských štátov dokončilo alebo začalo aspoň jednu aukciu frekvenčného spektra.

6.1.2. Na medzinárodnej úrovni všetky krajiny súťažia o to, aby ako prvé zaviedli 5G na celoštátnej úrovni. Európska únia sa na tejto súťaži takisto zúčastňuje. K piatim hlavným dodávateľom infraštruktúry patria dvaja dodávatelia z EÚ, dvaja z Číny a jeden z Kórey. Žiadna z najväčších európskych spoločností nepatrí medzi prvé, ktoré vyrábajú 5G zariadenia a čipové sady.

6.1.3. EHSV upozorňuje, že konkurencieschopnosť európskych priemyselných odvetví, ako sú doprava a automobilový priemysel, energetika, chemický a farmaceutický priemysel, výroba vrátane MSP a financovanie priemyselných odvetví, v ktorých má Európa vedúce postavenie, bude závisieť od schopnosti integrovať a využívať služby 5G.

6.1.4. EHSV si je vedomý, že vedci varujú pred možným nebezpečenstvom elektromagnetického žiarenia technológie 5G na ľudské zdravie a životné prostredie, najmä pokiaľ ide o rádiové frekvenčné signály s veľmi vysokou vlnovou dĺžkou a so silným prienikom do budov a iných uzavretých miestností. EHSV žiada Komisiu, aby dala vypracovať štúdiu o biologickom vplyve žiarenia technológie 5G a riziku interferencie s inými frekvenčnými pásmami.

6.2. *Investičné potreby 5G*

6.2.1. Investície účastníkov trhu do 5G v Európe sa odhadujú na 60 až 100 miliárd EUR ročne počas nasledujúcich piatich rokov. Všetkým hlavným subjektom sociálno-ekonomickej interakcie poskytnú prístup ku gigabitovému pripojeniu. Zlepšenie prepojenia vo vidieckych oblastiach si bude vyžadovať ďalšie investície v objeme 127 miliárd EUR.

6.2.2. 5G zmení mobilnú a internetovú technológiu na univerzálnu technológiu, čo ovplyvní produktivitu a ekonomickú aktivitu v širokom spektre priemyselných odvetví, ktoré pracujú s väčším počtom zariadení a väčším objemom dát, čím sa umožní masívne používanie internetu vecí a rozvoj kritických služieb v tejto oblasti.

7. Konkrétne pripomienky

7.1. EHSV okrem toho žiada inštitúcie EÚ, aby dôkladne zvážili nasledujúce výzvy, ktorým sa výbor už venoval a ktorým sa bude ďalej venovať aj v rámci tohto stanoviska, pretože ide o dôležité otázky:

- internalizácia všetkých externých nákladov prostredníctvom pozitívnych a negatívnych stimulov ⁽¹²⁾,
- smernica o zdaňovaní energie v súvislosti s emisiami CO₂, NO_x a SO_x ⁽¹³⁾,
- systém decentralizovaných energetických riešení ⁽¹⁴⁾,
- stabilita trhu ETS v nasledujúcom období obchodovania ETS (v roku 2021) a opatrenia pre ETS po roku 2020 ⁽¹⁵⁾,
- digitálna platforma na výmenu údajov o sieti na riadenie toku elektriny ⁽¹⁶⁾,
- riadenie veľkých dát v oblasti energetiky ⁽¹⁷⁾,
- sociálne a hospodárske výzvy pri postupnom odstraňovaní uhlia ⁽¹⁸⁾,
- malé modulárne jadrové reaktory (50 – 300 MW), ktoré môžu byť inštalované lacnejšie a jednoduchšie. potreba stanoviť normy EÚ ⁽¹⁹⁾,
- siete vysokého napätia na premostenie dlhých vzdialeností medzi kontinentmi: euro-ázijská perspektíva ⁽²⁰⁾,
- bezpečnosť dodávok a ochrana investícií ⁽²¹⁾,
- energetická účinnosť ⁽²²⁾,
- predbežná certifikácia výrobkov ⁽²³⁾,
- pravidlá týkajúce sa cloudu ⁽²⁴⁾,
- výrobné platformy EÚ ⁽²⁵⁾,

⁽¹²⁾ Ú. v. EÚ C 190, 5.6.2019, s. 24; Ú. v. EÚ C 110, 22.3.2019, s. 33.

⁽¹³⁾ Ú. v. EÚ C 228, 5.7.2019, s. 37.

⁽¹⁴⁾ Ú. v. EÚ C 34, 2.2.2017, s. 44.

⁽¹⁵⁾ Ú. v. EÚ C 424, 26.11.2014, s. 46; Ú. v. EÚ C 288, 31.8.2017, s. 75.

⁽¹⁶⁾ Ú. v. EÚ C 34, 2.2.2017, s. 44; Ú. v. EÚ C 345, 13.10.2017, s. 52; Ú. v. EÚ C 262, 25.7.2018, s. 86.

⁽¹⁷⁾ Záverečná štúdia na tému The ethics of Big Data: Balancing economic benefits and ethical questions of Big Data in EU policy context (Etika veľkých dát: porovnanie hospodárskych prínosov a etických otázok súvisiacich s veľkými dátami v kontexte politik EÚ); Ú. v. EÚ C 242, 23.7.2015, s. 61.

⁽¹⁸⁾ Ú. v. EÚ C 303, 19.8.2016, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Ú. v. EÚ C 237, 6.7.2018, s. 38; Ú. v. EÚ C 341, 21.11.2013, s. 92; Ú. v. EÚ C 110, 22.3.2019, s. 141.

⁽²⁰⁾ Ú. v. EÚ C 228, 5.7.2019, s. 95; Ú. v. EÚ C 143, 22.5.2012, s. 125.

⁽²¹⁾ Ú. v. EÚ C 143, 22.5.2012, s. 125; Ú. v. EÚ C 271, 19.9.2013, s. 153; Ú. v. EÚ C 424, 26.11.2014, s. 64; Ú. v. EÚ C 264, 20.7.2016, s. 117.

⁽²²⁾ Ú. v. EÚ C 191, 29.6.2012, s. 142.

⁽²³⁾ Ú. v. EÚ C 228, 5.7.2019, s. 74; Ú. v. EÚ C 75, 10.3.2017, s. 40; Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 176.

⁽²⁴⁾ Ú. v. EÚ C 487, 28.12.2016, s. 86.

⁽²⁵⁾ Informačná správa poradnej komisie pre priemyselné zmeny Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému Posilnenie prírastkových inovácií v oblastiach s intenzívnou výrobou; Ú. v. EÚ C 332, 8.10.2015, s. 36; Ú. v. EÚ C 299, 4.10.2012, s. 12.

- telekomunikačná a dátová sieť ⁽²⁶⁾,
- tok údajov musí byť zabezpečený a dôveryhodný ⁽²⁷⁾,
- vlastníctvo údajov a právo na údaje ⁽²⁸⁾,
- ukladanie údajov v Európskej únii ⁽²⁹⁾.

V Bruseli 17. júla 2019

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Luca JAHIER

⁽²⁶⁾ Ú. v. EÚ C 125, 21.4.2017, s. 74.

⁽²⁷⁾ Ú. v. EÚ C 440, 6.12.2018, s. 8; Ú. v. EÚ C 227, 28.6.2018, s. 86.

⁽²⁸⁾ Ú. v. EÚ C 288, 31.8.2017, s. 107; Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 209; Ú. v. EÚ C 237, 6.7.2018, s. 32.

⁽²⁹⁾ Ú. v. EÚ C 345, 13.10.2017, s. 52; Ú. v. EÚ C 227, 28.6.2018, s. 11.