

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Οι μεταφορές, η ενέργεια και οι υπηρεσίες γενικού συμφέροντος ως καταλυτικοί παράγοντες βιώσιμης ανάπτυξης της ΕΕ μέσω της ψηφιακής επανάστασης»

(γνωμοδότηση πρωτοβουλίας)

(2019/C 353/13)

Εισηγητής: ο κ. **Alberto MAZZOLA**

Συνεισηγήτρια: η κ. **Ευαγγελία ΚΕΚΕΛΕΚΗ**

Απόφαση της συνόδου ολομέλειας	24.1.2019
Νομική βάση	Άρθρο 32 παράγραφος 2 του Εσωτερικού Κανονισμού Γνωμοδότηση πρωτοβουλίας
Αρμόδιο τμήμα	Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών
Υιοθετήθηκε από το τμήμα	3.7.2019
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	17.7.2019
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	545
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	183/13/19

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) θεωρεί ότι τα υγιή ευρωπαϊκά συστήματα μεταφορών, ενέργειας και υπηρεσιών γενικού συμφέροντος είναι ζωτικής σημασίας για μια πλήρως διασυνδεδεμένη ήπειρο που αντιμετωπίζει τις παγκόσμιες προκλήσεις της βιώσιμης ανταγωνιστικής ανάπτυξης σε ένα σύγχρονο, ψηφιοποιημένο και έξυπνο περιβάλλον, ικανό να παράσχει λύσεις όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη, την ευημερία, τις ευκαιρίες απασχόλησης, τη φτώχεια, την ανισότητα, το κλίμα, την ειρήνη και τη δικαιοσύνη, όπως επιβάλλεται από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης (ΣΒΑ) του ΟΗΕ. Η ενεργός συμμετοχή και δέσμευση των πολιτών της ΕΕ —ως επιχειρηματιών, παραγωγών, εργαζομένων, καταναλωτών, παραγωγών-καταναλωτών, επενδυτών και τελικών χρηστών— πρέπει να είναι, σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, στο επίκεντρο των επιλογών πολιτικής και των συναφών μέτρων.

1.2. Η ΕΟΚΕ είναι πλήρως πεπεισμένη ότι η ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς της ΕΕ εξακολουθεί να παραμένει ο σημαντικότερος πυλώνας για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής ψηφιοποιημένης ανάπτυξης. Η ΕΟΚΕ ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επιβάλει και να παρακολουθεί την ορθή εφαρμογή της εγκεκριμένης νομοθεσίας τόσο για τις επιχειρήσεις όσο και για τους καταναλωτές και **την προτρέπει να επανεξετάσει τη λευκή βίβλο για την ενιαία αγορά**, προκειμένου να χαράξει στρατηγική για την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς έως το 2025, για ισχυρότερες επιχειρήσεις σε συνδυασμό με ευρύτερη προστασία των εργαζομένων και των καταναλωτών και η οποία θα καλύπτει τους νέους πλήρως διασυνδεδεμένους και διαλειτουργικούς τομείς των ευρωπαϊκών μεταφορών, της ενέργειας και των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος.

1.3. Η ΕΟΚΕ συνιστά την ανάπτυξη ενός **ρυθμιστικού περιβάλλοντος που θα προωθεί τον ανταγωνισμό και την καινοτομία** και θα παρέχει στους πολίτες και τις επιχειρήσεις εμπιστοσύνη και ενημέρωση σχετικά με τα οφέλη της ψηφιακής τεχνολογίας που εφαρμόζεται στις μεταφορές, στην ενέργεια και στις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος που παρέχονται προς τους πολίτες, τους καταναλωτές, τις επιχειρήσεις και τους εργαζομένους, μεταξύ άλλων με τον συνδυασμό όλων αυτών σε ένα ενιαίο «ηλεκτρονικό πρόσωπο». Η ΕΟΚΕ προτείνει τη μετάβαση από τις έννοιες της ιδιοκτησίας δεδομένων σε έναν ορισμό των δικαιωμάτων επί των δεδομένων για τα φυσικά και νομικά πρόσωπα. Οι καταναλωτές θα πρέπει να ελέγχουν τα δεδομένα που παράγονται από τις συνδεδεμένες συσκευές, ώστε να διασφαλίζεται η ιδιωτική τους ζωή.

1.4. Η **ελεύθερη ροή δεδομένων είναι ζωτικής σημασίας**. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ ζητεί αποτελεσματικές λύσεις που να εξαλείφουν τα προβλήματα που συνδέονται με την προσβασιμότητα, τη διαλειτουργικότητα και τη διαβίβαση δεδομένων, με παράλληλη κατοχύρωση της επαρκούς προστασίας των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής, του θεμιτού ανταγωνισμού και της διεύρυνσης των επιλογών των καταναλωτών. Οι ίδιες προϋποθέσεις πρέπει να ισχύουν για τις δημόσιες και τις ιδιωτικές εταιρείες, με αμοιβαιότητα όσον αφορά την ανταλλαγή δεδομένων και την αντιστάθμιση του κόστους.

1.5. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διαθέσουν επαρκείς πόρους και αρμοδιότητες για την αποτελεσματική εποπτεία και την επιβολή της ισχύουσας νομοθεσίας. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ καλεί τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν χωρίς καθυστέρηση την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για έναν **ενωσιακό μηχανισμό συλλογικής προσφυγής**. Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι λαμβάνονται υπόψη μόνο δεδωμένα αιτιολογημένες περιπτώσεις, έτσι ώστε να προλαμβάνονται οι υπερβολικές προσφυγές στη δικαιοσύνη.

1.6. Η ΕΟΚΕ έχει σαφή θέση σχετικά με το κατά πόσον είναι δεοντολογικά αποδεκτό να ανατίθενται οι αποφάσεις για τις απαραίτητες επιλογές σε **συστήματα που βασίζονται στην τεχνητή νοημοσύνη**: όλα τα αυτοματοποιημένα συστήματα, όσο εξελιγμένα και να είναι, πρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με την αρχή του ανθρώπινου ελέγχου επί της μηχανής.

1.7. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αφενός να δημοσιεύσει κατευθυντήριες γραμμές και διευκρινίσεις σχετικά με τον γενικό κανονισμό για την προστασία δεδομένων (ΓΚΠΔ), προκειμένου να επιτευχθεί ομοιόμορφη επιβολή και υψηλό επίπεδο προστασίας των δεδομένων και των καταναλωτών, μεταξύ άλλων για τα συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα και, αφετέρου, να αναθεωρήσει τους κανόνες περί αστικής ευθύνης και ασφάλισης προϊόντων ώστε να προσαρμοστούν σε συνθήκες όπου οι αποφάσεις θα λαμβάνονται ολόένα και περισσότερο από το λογισμικό. Η κυβερνοασφάλεια είναι υψίστης σημασίας για λόγους ασφαλούς και αποδεκτής μετάβασης στη νέα κατάσταση.

1.8. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναπτύξει ένα κατάλληλο πλαίσιο για τα ψηφιοποιημένα εθνικά συστήματα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης με σκοπό την ανταλλαγή δεδομένων υγείας των πολιτών της ΕΕ σύμφωνα με τον ΓΚΠΔ, δηλαδή υπό αυστηρές προϋποθέσεις διαφύλαξης της ιδιωτικής ζωής και της ανωνυμίας, για τους σκοπούς της έρευνας και της καινοτομίας που πραγματοποιούν τα θεσμικά όργανα και οι εταιρείες της ΕΕ.

1.9. Δεδομένου ότι το σύστημα πέμπτης γενιάς (5G) θα αναβαθμίσει την κινητή και τη διαδικτυακή τεχνολογία σε τεχνολογία γενικού σκοπού συμβάλλοντας σημαντικά, στη «διεργασία της βιομηχανικής μετάβασης η οποία προκαλεί αδιάκοπα επαναστατικές αλλαγές στην οικονομική δομή εκ των έσω, καταστρέφοντας διαρκώς την παλιά, δημιουργώντας διαρκώς μια νέα [...]», η ΕΟΚΕ προτρέπει τα θεσμικά όργανα της ΕΕ και τα κράτη μέλη να ολοκληρώσουν την ενιαία ψηφιακή αγορά, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης ικανοτήτων για την ενσωμάτωση και τη χρήση των υπηρεσιών 5G, με στόχο την προώθηση και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών βιομηχανιών, όπως οι μεταφορές και η αυτοκινητοβιομηχανία, η ενέργεια, τα χημικά και φαρμακευτικά προϊόντα, η μεταποίηση (συμπεριλαμβανομένων των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων) και ο χρηματοπιστωτικός τομέας, όπου η Ευρώπη συνιστά ηγετική παγκόσμια δύναμη.

1.10. Η ΕΟΚΕ ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να παρακολουθεί αυστηρά την πρόοδο στην ανάπτυξη και την πραγματική χρήση του 5G και καλεί τα κράτη μέλη να επιταχύνουν περαιτέρω τη διαδικασία. Η ΕΟΚΕ προτείνει τη θέσπιση ενωσιακής πολιτικής που υποχρεώνει κάθε χώρα να διαθέτει τουλάχιστον δύο προμηθευτές, με τουλάχιστον έναν εξ αυτών να είναι Ευρωπαίος.

1.11. Επιπλέον, προκειμένου να εκτιμηθούν οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον από τις ηλεκτρομαγνητικές ακτινοβολίες, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναθέσει την εκπόνηση μελέτης σχετικά με τον βιολογικό αντίκτυπο της ακτινοβολίας του 5G.

1.12. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι ο ψηφιακός μετασχηματισμός των ευρωπαϊκών συστημάτων ενέργειας και μεταφορών απαιτεί ένα νέο σύνολο δεξιοτήτων για τους εργαζομένους και τους υπαλλήλους σε όλα τα επίπεδα. Επίσης, υπογραμμίζει την ανάγκη ισχυρότερων δεσμών μεταξύ των ιδρυμάτων παροχής εκπαίδευσης και κατάρτισης και της βιομηχανίας, με την προώθηση ευρείας κλίμακας μηχανισμών για την ενίσχυση της ψηφιακής παιδείας, των ψηφιακών δια βίου προσόντων και της διαρκούς κατάρτισης. Από την πλευρά του, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο πρέπει να συμβάλει ως προς τα ζητήματα αυτά. Η εκπαίδευση και κατάρτιση είναι επίσης απαραίτητες για τους πολίτες και τους καταναλωτές, έτσι ώστε τούτοι να μην αποκλείονται από την ψηφιακή αγορά λόγω έλλειψης πρόσβασης στο δίκτυο ηλεκτρονικών επικοινωνιών ή εξαιτίας του ψηφιακού αναλφαριθμητισμού. Σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η κυβερνοϋγιεινή (cyber hygiene), μεταξύ άλλων μέσω εκστρατειών ευαισθητοποίησης με αποδέκτες ιδιώτες και επιχειρήσεις⁽¹⁾.

1.13. Η ΕΟΚΕ, προκειμένου να οργανωθεί η μετάβαση προς τις μετακινήσεις χαμηλών και μηδενικών εκπομπών ρύπων, υποστηρίζει τα εξής: μια ολοκληρωμένη και συστημική προσέγγιση που να είναι τεχνολογικά ουδέτερη· σχήματα και υποδομές χαμηλών και μηδενικών εκπομπών ρύπων· σταδιακή μακροπρόθεσμη μετάβαση σε εναλλακτικά καύσιμα καθαρών μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών· αυξημένη αποτελεσματικότητα, όπως παραδείγματος χάρη με τον SES (Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός), με την αξιοποίηση στο έπακρο των ψηφιακών τεχνολογιών, όπως π.χ. με το Ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) και την έξυπνη τιμολόγηση και την περαιτέρω προαγωγή της πολυτροπικής διασύνδεσης και τις μεταστροφές προς περισσότερο βιώσιμους τρόπους μεταφορών· υπεύθυνους πολίτες με αυξανόμενη συνδεσιμότητα ώστε να επιλέγουν τις «μετακινήσεις ως υπηρεσία».

(¹) ΕΕ C 227 της 28.6.2018, σ. 86.

1.14. Η συμβολή του ενεργειακού τομέα στη μείωση των ανθρακικών εκπομπών πρέπει να επιτευχθεί, σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, με διάφορες δράσεις, όπως:

- η ανάπτυξη βασικών αναδυόμενων τεχνολογιών για μια κλιματικά ουδέτερη, ενεργειακά αποδοτική και κυκλική οικονομία·
- **συγκέντρωση στα έξυπνα δίκτυα** ώστε να ενσωματωθεί και να βελτιστοποιηθεί η χρήση διαφορετικών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας·
- καθαρές τεχνολογίες στην παραγωγή, αποθήκευση, μεταφορά, διανομή και κατανάλωση ενέργειας, στην απόκριση από την πλευρά της ζήτησης, την ενεργειακή απόδοση, την αποκατάσταση των κτιρίων, καθώς και στη μικρής κλίμακας παραγωγή·
- ειδική στρατηγική για τις ενεργοβόρες βιομηχανίες και περιφέρειες·
- ισχυρότερο σύστημα εμπορίας εκπομπών·
- ισχυρότερα μέσα για την ασφάλεια και την κυβερνοασφάλεια των δομών και των δικτύων.

1.15. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει τα εξής:

- οι μεγάλες διασυνδεδεμένες ευρωπαϊκές υποδομές ενέργειας, μεταφορών και επικοινωνιών αποτελούν τα ζωτικά κομβικά σημεία της ενιαίας αγοράς και είναι απαραίτητες για να παραμείνει η ΕΕ στην πρωτοπορία της παγκόσμιας προόδου και του ανταγωνισμού·
- η προτεραιότητα του τομέα των μεταφορών για την ολοκλήρωση του δικτύου ΔΕΔ-Μ απαιτεί επενδύσεις ύψους περίπου **500 δισεκατ. ευρώ** μόνο για το κεντρικό δίκτυο έως το 2030·
- οι επενδύσεις των συντελεστών της αγοράς στην Ευρώπη για το 5G υπολογίζονται σε **60-100 δισεκατ. ευρώ** ετησίως για τα επόμενα 5 έτη· η δε διασύνδεση στις αγροτικές περιοχές απαιτεί επένδυση ύψους 127 δισεκατ. ευρώ·
- η επίτευξη οικονομίας με καθαρό μηδενικό ισοζύγιο αερίων του θερμοκηπίου θα απαιτήσει επιπρόσθετες επενδύσεις ύψους 175 έως 290 δισεκατ. ευρώ ετησίως για συνολικά **520-575 δισεκατ. ευρώ** για την ενέργεια και περίπου **850-900 δισεκατ. ευρώ** για τις μεταφορές.

1.16. Προκειμένου να χρηματοδοτηθούν οι τεράστιες αυτές επενδύσεις, οι οποίες ανέρχονται στο 9-10 % περίπου του ΑΕγχΠ της ΕΕ και είναι, κυρίως, ιδιωτικές και, σε μεγάλο βαθμό, συμπληρωματικές, η ΕΟΚΕ **συνιστά την προώθηση ενός φιλικού προς τις επενδύσεις περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής του «χρυσού κανόνα για τις επενδύσεις»**. Επίσης προκρίνει νέα χρηματοδοτικά συστήματα διά των μέσων συνοχής, της ΕΤΕπ, του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και του «InvestEU», του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» και των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Η ΕΟΚΕ ευελπιστεί ότι οι δημόσιοι και οι ιδιωτικοί επενδυτές μπορούν να στηρίξουν τις περισσότερες από αυτές τις επενδύσεις και, για τον σκοπό αυτό, συνιστά να απλουστευθούν οι διοικητικές διαδικασίες, να διευρυνθούν τα ταμεία και οι χρηματοδοτικοί πόροι, να εσωτερικευτούν οι αρνητικοί και οι θετικοί εξωτερικοί παράγοντες και να καλλιεργηθεί ένα φιλικό προς τις επενδύσεις περιβάλλοντος. Σημαντικό βήμα αποτελεί το έργο που βρίσκεται σε εξέλιξη για τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής ταξινόμησης όσον αφορά την πράσινη χρηματοδότηση.

1.17. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ είναι βαθιά πεπεισμένη ότι μόνο με **πολιτικό και κοινωνικό συμβιβασμό** που θα βασίζεται σε ένα κοινό συστημικό όραμα με σαφή επίτευξη ενδιάμεσων επαληθεύσιμων στόχων, βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, θα διασφαλιστεί η αποδοχή μιας τόσο μεγάλης οικονομικής δέσμευσης από τους ιδιώτες επενδυτές και μιας τόσο μεγάλης δημόσιας επένδυσης από τον Ευρωπαϊκό φορολογούμενο.

2. Προκλήσεις οριζόντιου χαρακτήρα

2.1. Οι ΣΒΑ αποτελούν έκκληση προς όλες τις χώρες να αναλάβουν δράση με σκοπό την επίτευξη ενός καλύτερου και πιο βιώσιμου μέλλοντος για όλους. Αφορούν τις παγκόσμιες προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε, συμπεριλαμβανομένων όσων σχετίζονται με την οικονομική ανάπτυξη, την ευημερία, τη φτώχεια, την ανισότητα, το κλίμα, τις ευκαιρίες απασχόλησης, την ειρήνη και τη δικαιοσύνη. Οι ΣΒΑ αποτελούν επίσης επείγουσα έκκληση να στραφεί ο κόσμος προς μια πιο βιώσιμη πορεία. Η ψηφιοποίηση συνδέεται στενά με τους ΣΒΑ, εφόσον διευκολύνει την επίτευξη τους ενισχύοντας τη βιομηχανία, την καινοτομία, τις υποδομές και την κοινωνία στο σύνολό της. Υπάρχουν σαφείς ενδείξεις για τη θετική σχέση μεταξύ της ψηφιοποίησης και της επίτευξης πολλών ΣΒΑ.

2.2. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η Ευρώπη πρέπει να είναι ανοικτή στην ανάπτυξη και την εισαγωγή νέων μορφών επιχειρηματικών μοντέλων, βασισμένων σε ψηφιακές πλατφόρμες, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζονται η διαφάνεια και οι κοινωνικές ριζές.

2.3. Ενώ όλο και περισσότεροι άνθρωποι έχουν πρόσβαση στις ψηφιακές τεχνολογίες, εξακολουθεί να υφίσταται ψηφιακό χάσμα ως προς τη χρήση των ψηφιακών τεχνολογιών, καθώς κάποιοι άνθρωποι δεν έχουν πρόσβαση σε αυτές, ενώ ορισμένοι άνθρωποι έχουν περισσότερες ικανότητες από άλλους να αξιοποιήσουν τον ψηφιακό μετασχηματισμό για μια καλύτερη ζωή.

2.4. Ο ψηφιακός μετασχηματισμός της ευρωπαϊκής οικονομίας απαιτεί νέα σύνολα δεξιοτήτων σε όλα τα επίπεδα. Σε πολλά κράτη μέλη ελλείπουν οι δεσμοί μεταξύ φορέων παροχής εκπαίδευσης και βιομηχανίας όταν, αντιθέτως, οι εξελίξεις απαιτούν την ενίσχυση της συνεργασίας προκειμένου να αποφευχθεί η ανάπτυξη χάσματος δεξιοτήτων και αναντιστοιχιών. Η συνεχής εκπαίδευση και κατάρτιση και η διά βίου μάθηση είναι ζωτικά στοιχεία για την προσαρμογή στον μετασχηματισμό των χώρων εργασίας και την προώθηση της επαγγελματικής εξέλιξης. Η εκπαίδευση και η κατάρτιση, επίσης μέσω ερευνητικών έργων, αποτελεί ουσιαστικό μέσο για την προώθηση των ταλέντων και την παροχή υψηλού επιπέδου δεξιοτήτων στην ΕΕ ώστε να παραμείνει ανταγωνιστική.

2.5. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η ΕΕ και τα κράτη μέλη πρέπει να στηρίξουν τους εργαζομένους που κινδυνεύουν να χάσουν τη δουλειά τους ως αποτέλεσμα τόσο της ψηφιακής όσο και της ενεργειακής μετάβασης. Για τον σκοπό αυτό, η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της ΕΕ να διασφαλίσουν ότι το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση θα σχεδιαστούν και θα χρηματοδοτηθούν δεόντως για την αντιμετώπιση των εν λόγω προκλήσεων.

2.6. Η ελεύθερη ροή δεδομένων είναι ζωτικής σημασίας. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ ζητεί αποτελεσματικές λύσεις που να εξαλείφουν τα προβλήματα που συνδέονται με την προσβασιμότητα, τη διαλεπτουργικότητα και τη διαβίβαση δεδομένων, με παράλληλη κατοχύρωση της επαρκούς προστασίας των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής. Οι ίδιες προϋποθέσεις πρέπει να ισχύουν για τις δημόσιες και τις ιδιωτικές εταιρείες, με αμοιβαιότητα όσον αφορά την ανταλλαγή δεδομένων και την αντιστάθμιση του κόστους.

2.7. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διασφαλίσει θεμιτό ανταγωνισμό και επιλογές για τους καταναλωτές στον τομέα της πρόσβασης στα δεδομένα. Στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, η δίκαιη πρόσβαση στα δεδομένα επί του οχήματος θα είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι καταναλωτές έχουν πρόσβαση σε ανταγωνιστικές, πρόσφορες και καινοτόμες υπηρεσίες μετακινήσεων. Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να παράσχει καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής του ΓΚΠΔ και των κανόνων περί ιδιωτικής ζωής στα συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα. Παρόμοιες προκλήσεις ενδέχεται επίσης να προκύψουν στον τομέα των δημόσιων συγκοινωνιών όσον αφορά τις μετακινήσεις ως υπηρεσία.

2.8. Η ΕΟΚΕ καλεί επίσης την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναθεωρήσει τους κανόνες περί αστικής ευθύνης και ασφάλισης προϊόντων, έτσι ώστε να προσαρμοστούν σε περιστάσεις κατά τις οποίες οι αποφάσεις θα λαμβάνονται ολοένα και περισσότερο από ένα λογισμικό. Οι αρχές της ασφάλειας και της προστασίας εκ σχεδιασμού και εξ ορισμού θα πρέπει να εφαρμόζονται συστηματικά ώστε να αυξηθεί η εμπιστοσύνη στην υιοθέτηση αυτών των τεχνολογιών.

2.9. Η κυβερνοασφάλεια είναι υψίστης σημασίας προκειμένου να διασφαλιστεί ασφαλής μετάβαση στη νέα κατάσταση. Είναι ανάγκη να αντιμετωπιστούν πλήρως οι προκλήσεις που εντοπίστηκαν σε ζωτικούς τομείς σε επίπεδο ΕΕ με την ενίσχυση του ρόλου του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Κυβερνοασφάλεια και τη μείωση του κινδύνου των αδύναμων κρίκων στο όλο και πιο διασυνδεδεμένο ευρωπαϊκό δίκτυο. Η ΕΟΚΕ επικροτεί ιδιαίτερα το έργο που επιτελεί εν προκειμένω το Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΔΔΣΜ-ηλ).

2.10. Μεγάλες ποσότητες δεδομένων παράγονται από αισθητήρες και από την προοδευτική ανάπτυξη των έξυπνων μετρητών. Τα δεδομένα αυτά πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία και να είναι προσβάσιμα από τους συναρμοδίους κατά τρόπο ασφαλή και αδιάρρητο έτσι ώστε να διαφυλάσσονται οι ατομικές ελευθερίες. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι, αν και το δυναμικό των έξυπνων τεχνολογιών είναι σημαντικό, θέτει σε δοκιμασία, ωστόσο, πολλές καθιερωμένες αρχές όσον αφορά την προστασία των καταναλωτών, όπως η ιδιωτικότητα, η ευθύνη και η ασφάλεια, καθώς και οι προσπάθειες για την καταπολέμηση της ενεργειακής πείνας. Όσον αφορά τα δεδομένα, οι ρυθμιστικές αρχές χρειάζεται να βρουν μια προσέγγιση μέσω της οποίας οι καταναλωτές θα έχουν πάντοτε πρόσβαση και θα ελέγχουν τα δεδομένα που παράγουν και η οποία θα ενισχύει τον ανταγωνισμό και θα προσφέρει καινοτόμες υπηρεσίες.

2.11. Η τεχνητή νοημοσύνη πρόκειται να μετασχηματίσει όλους τους τομείς και θέτει μια σειρά προκλήσεων. Για παράδειγμα, απαιτούνται εγγυήσεις όσον αφορά τη διαφάνεια της αυτόματης λήψης αποφάσεων και την πρόληψη των διακρίσεων σε βάρος των καταναλωτών.

2.12. Οι καταναλωτές πρέπει επίσης να έχουν πρόσβαση σε απλά και τυποποιημένα προϊόντα, ιδιαίτερα οι καταναλωτές που δεν είναι ειδικοί, οι ηλικιωμένοι καταναλωτές και όλοι όσοι βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση.

3. Μεταφορές

3.1. Στην ενιαία αγορά της ΕΕ, ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει το 6,3 % του ΑΕγχΠ της ΕΕ και απασχολεί άμεσα περίπου 13 εκατομμύρια άτομα στην ΕΕ: πάνω από το 7 % της συνολικής απασχόλησης στην ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων περίπου 2,3 εκατομμυρίων ατόμων στην αυτοκινητοβιομηχανία.

3.1.1. Οι μεταφορές αποτελούν παράγοντα ζωτικής σημασίας για πολλούς στόχους βιώσιμης ανάπτυξης όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη και απασχόληση, τη βιομηχανία, τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, το εμπόριο και τις επενδύσεις. Εν τω μεταξύ, οι μεταφορές αντιμετωπίζουν επίσης προβλήματα ως προς την εκπλήρωση των ΣΒΑ, καθώς και των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού^(?).

3.1.2. Η χάραξη της πολιτικής για τις μεταφορές πρέπει να επικεντρωθεί στην ολοκλήρωση μιας δίκαιης, αποτελεσματικής και πλήρως ψηφιοποιημένης ενιαίας αγοράς, η οποία θα αποφέρει απτά οφέλη για όλους. Σήμερα παραμένει κατακεραματισμένη, μεταξύ άλλων και έναντι του διεθνούς ανταγωνισμού. Ο τομέας των μεταφορών πληροί επίσης μια σημαντική λειτουργία ως ένας από τους κύριους παράγοντες της ενιαίας αγοράς εν γένει.

(?) ΕΕ C 367 της 10.10.2018, σ. 9.

3.1.3. «Στις οδικές μεταφορές δεν έχει βρεθεί ακόμη η κατάλληλη ισορροπία που θα ισχύει σε ολόκληρη την ΕΕ για τους οδηγούς οχημάτων μεταξύ της ελευθέρωσης και των κοινωνικών ρητρών, παρά τις πρόσφατες προτεινόμενες αλλαγές της νομοθεσίας περί οδικών μεταφορών»⁽³⁾. Η έλλειψη επιβολής αναγνωρίζεται σήμερα ως το μείζον πρόβλημα οδικής κυκλοφορίας, μαζί με το έλλειμμα οδηγών σε ποσοστό περίπου 20 %.

3.1.4. Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές της ΕΕ, οι οποίες ελευθερώθηκαν το 2007, δεν είναι ακόμη διαλειτουργικές, παρά το γεγονός ότι το 50 % της κυκλοφορίας διεξάγεται σε διεθνή πλαίσια. Η ικανοποίηση των επιβατών πρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω. Η ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας θα πρέπει να αποτελεί κεντρικό στοιχείο της στρατηγικής της ΕΕ για τις ψηφιακές σιδηροδρομικές μεταφορές, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή των πλεονεκτημάτων του (π.χ. τεχνική και επιχειρησιακή εναρμόνιση, αυξημένη ικανότητα δικτύου, βελτιωμένη αξιοπιστία, μειωμένο κόστος συντήρησης, αυτόματη λειτουργία της αμαξοστοιχίας κ.λπ.).

3.1.5. Στην αεροπορία, οι αγορές λειτουργούν αποτελεσματικότερα. Οι αεροπορικοί ναύλοι έχουν μειωθεί κατά δέκα φορές μετά την ελευθέρωση και οι διαδρομές έχουν πολλαπλασιαστεί κατά επτά φορές, όμως οι υποδομές και το κόστος των υπηρεσιών έχουν διπλασιαστεί. Όσον αφορά διάφορους τρόπους απασχόλησης των ιπτάμενων πληρωμάτων, εξακολουθούν να υπάρχουν αρκετά προβλήματα και περιπτώσεις έλλειψης ασφάλειας δικαίου, που ενίοτε συνδέονται με πρακτικές παραβίασης ή καταστρατήγησης του εφαρμοστέου δικαίου. Όσον αφορά την αύξηση της αποδοτικότητας, ο «Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός» θα πρέπει να εφαρμοστεί πλήρως, με αποτέλεσμα περισσότερες άμεσες διαδρομές πτήσεων, μικρότερο χρόνο μετακίνησης και μείωση των εκπομπών CO₂ κατά περίπου 10 %. Το Συμβούλιο θα πρέπει να σταματήσει να θέτει εμπόδια. Η ΕΟΚΕ ζητεί την ταχεία έγκριση του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών από το Συμβούλιο, δεδομένου ότι απαιτείται σημαντική αποσαφήνιση προκειμένου να μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των δικαστικών υποθέσεων.

3.1.6. Με τον κανονισμό για τις λιμενικές υπηρεσίες που υιοθετήθηκε πρόσφατα παρέχεται τελικά στους λιμένες και τους αρμοδίους ένα σταθερό αλλά ευέλικτο νομοθετικό πλαίσιο, σε συνδυασμό με τον γενικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία για τους λιμένες.

3.2. **Απεξάρτηση από τον άνθρακα και μηδενικές εκπομπές**

3.2.1. Οι μεταφορές εξακολουθούν να εξαρτώνται από το πετρέλαιο σε ποσοστό 94 % των ενεργειακών αναγκών τους. Οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 73 % περίπου. Οι μεταφορές είναι ο μόνος κλάδος της ΕΕ στον οποίο αυξήθηκαν οι εκπομπές CO₂ από το 1990.

3.2.2. Το 2018, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε το όραμά της με ορίζοντα το 2050 για ένα μέλλον που θα είναι ουδέτερο ως προς το κλίμα: Η επίτευξη ουσιαστικών μειώσεων όσον αφορά τις εκπομπές θα απαιτήσει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση του συστήματος. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται την προώθηση α) της συνολικής απόδοσης των οχημάτων, των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και των υποδομών· β) μιας μετάβασης μέχρι το 2050 προς εναλλακτικά καύσιμα μηδενικής καθαρής κατανάλωσης άνθρακα για τις μεταφορές· γ) της ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας του συστήματος μεταφορών, με την αξιοποίηση στο έπακρο των ψηφιακών τεχνολογιών και της έξυπνης τιμολόγησης, την πρόκριση της πολυτροπικής διασύνδεσης και τη μετάβαση προς περισσότερο βιώσιμα μέσα μεταφοράς, με επαρκή χρηματοδότηση για τη μετάβαση και την επέκταση του δικτύου δημόσιων μεταφορών τόσο στις αγροτικές όσο και στις αστικές περιοχές. Ωστόσο, η μετάβαση σε μια πιο πράσινη οικονομία είναι ένα δύσκολο και επώδυνο βήμα⁽⁴⁾.

3.2.3. Η επίτευξη μείωσης ύψους 100 % των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών έως το 2050 εκτιμάται ότι θα απαιτήσει επενδύσεις ύψους περίπου 800 δισεκατ. ευρώ ετησίως, ποσό το οποίο θα αντληθεί κυρίως από τον ιδιωτικό τομέα⁽⁵⁾. Για να υποστηριχθούν αυτές οι επενδύσεις, απαιτείται ισχυρό ρυθμιστικό πλαίσιο βιώσιμης χρηματοδότησης.

3.2.4. Όσον αφορά την τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση, η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι οι τεχνολογίες πρόωσης εκτός του ηλεκτρισμού, όπως είναι το υδρογόνο ή τα υγρά καύσιμα τύπου HVO100, εντελώς απαλλαγμένα από ορυκτά καύσιμα, προσφέρουν επίσης μεγάλες δυνατότητες για καθαρές μετακινήσεις⁽⁶⁾. Η αλλαγή μοντέλου προς τις δημόσιες μεταφορές αποτελεί επίσης ενεργό τρόπο προστασίας του κλίματος. Η κατασκευή ηλεκτρικών μπαταριών θα αποτελέσει παράγοντα ενεργειακής ανεξαρτησίας.

3.2.5. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί ότι η εφαρμογή του στόχου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) για τη ναυσιπλοία πρέπει να αναγνωριστεί ως πρώτη προτεραιότητα για τον τομέα, με το 2023 να αποτελεί αποφασιστικό ορόσημο για την επέκταση των μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών και για τον καθορισμό των πορειών όσον αφορά τα μελλοντικά καύσιμα.

3.2.6. Οι επενδύσεις σε καθαρές και εναλλακτικές υποδομές καυσίμων είναι χρονοβόρες και δαπανηρές για όλους τους τρόπους μεταφοράς και θα πρέπει να συνοδεύονται από αντίστοιχα κίνητρα για τη χρήση της επιδιωκόμενης υποδομής, κυρίως με την παροχή όλων των πληροφοριών που χρειάζονται οι χρήστες μέσω ανοικτών πλατφορμών.

⁽³⁾ EE C 81 της 2.3.2018, σ. 195.

⁽⁴⁾ ESPAS, *Challenges and choices for Europe* (Προκλήσεις και επιλογές για την Ευρώπη), Απρίλιος 2019.

⁽⁵⁾ COM(2018) 773 final.

⁽⁶⁾ EE C 345 της 13.10.2017, σ. 52, EE C 262 της 25.7.2018, σ. 75.

3.3. Μηδενικές απώλειες ζωών στις μεταφορές, αυτόνομη οδήγηση και οι μετακινήσεις ως υπηρεσία

3.3.1. Το ανθρώπινο σφάλμα ευθύνεται για το 95 % όλων των τροχαίων ατυχημάτων στους ευρωπαϊκούς δρόμους, στα οποία έχασαν τη ζωή τους περισσότερα από 25 300 άτομα το 2017 και 1,2 εκατομμύρια τραυματίστηκαν, ενώ το κόστος των ατυχημάτων ανέρχεται σε ποσό ύψους 120 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως.

3.3.2. «Όσον αφορά την τεχνολογία των οδικών μεταφορών, θα επέλθει πιθανότατα επανάσταση με την **ψηφιοποίηση** και την αυτοματοποίηση: η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η εν λόγω νέα τεχνολογία έχει την ικανότητα τόσο να βελτιώνει την αποτελεσματικότητα της αγοράς των μεταφορών, αλλά και να παρέχει αναλυτικά δεδομένα που θα βοηθήσουν στον έλεγχο και την επιβολή της ισχύουσας νομοθεσίας και στην προστασία των ανθρώπινων και των κοινωνικών δικαιωμάτων.

3.3.3. Η ψηφιοποίηση θα είναι επίσης ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη νέων μοντέλων στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων διαφόρων τύπων πλατφόρμας και αντιλήψεων για την **οικονομία του διαμοιρασμού**, η οποία κάθε άλλο παρά πλήρως ανεπτυγμένη είναι και, κατά πάσα πιθανότητα, δεν θα καλύπτει τις αγροτικές περιοχές όπου δεν υπάρχουν διαθέσιμες δημόσιες μεταφορές. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εγγυηθεί την ασφάλεια των μεταφορικών μέσων επιμερισμένων μετακινήσεων, αρχής γενομένης από τα ηλεκτρικά δίκυκλα.

3.3.4. Με την εισαγωγή της **αυτόματης οδήγησης**, θα πρέπει να καταστεί δυνατόν να μειωθούν σημαντικά τα θύματα, ή ακόμη και να εξαλειφθούν εξολοκλήρου. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι τα αυτοκίνητα χωρίς οδηγό θα γίνουν αποδεκτά μόνον όταν θα παρέχουν το ίδιο επίπεδο ασφάλειας με άλλα συστήματα επιβατικών μεταφορών, όπως τα τρένα ή τα μεγάλα αεροσκάφη. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι οι ακόλουθοι προβληματικοί τομείς μπορεί να αποτελέσουν εμπόδιο για την αποδοχή από τους πολίτες: 1) το πρόσθετο κόστος, 2) η αυξανόμενη πολυπλοκότητα της οδήγησης αυτοκινήτου (⁷), 3) η μεγάλη χρονική διάρκεια της «μεικτής κυκλοφορίας» (αυτόματης και μη αυτόματης), οπότε ο αριθμός των ατυχημάτων μπορεί να αυξηθεί και η κυκλοφοριακή ικανότητα των δρόμων να μειωθεί, 4) ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια και την κυβερνοασφάλεια και 5) νομική αβεβαιότητα σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος.

3.3.5. Σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, οι «μηδενικές απώλειες» πρέπει να εξεταστούν περαιτέρω: επιτακτική ανάγκη να υπάρξει εναρμόνιση των εθνικών κανόνων που αφορούν τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας και των σχετικών κυρώσεων· οικονομική προσιτότητα των νέων «ασφαλών» οχημάτων για τους καταναλωτές και τις επιχειρήσεις· μόνον ο άνθρωπος, εκ φύσεως, μπορεί να προβαίνει σε ηθικές επιλογές και τα μηχανήματα πρέπει να συνοδεύουν τον άνθρωπο και όχι να τον αντικαθιστούν· μειώσεις στα ασφαλιστρα από τις ασφαλιστικές εταιρείες ως μέσο παροχής κινήτρων στους πολίτες για την αγορά ασφαλέστερων οχημάτων· τυχόν νέα ρύθμιση σχετικά με την πρόσβαση στα δεδομένα για τα οχήματα θα πρέπει να είναι σύμφωνη με την αρχή «προτεραιότητα στην ασφάλεια».

3.3.6. Οι λύσεις συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων μετακινήσεων σε όλους τους τρόπους μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων μέσων μεταφοράς, αποτελούν σημαντικό τομέα καινοτομίας, στον οποίο η ΕΕ έχει τη δυνατότητα να καταστεί παγκόσμιος ηγέτης. Κάτι τέτοιο μπορεί να αναπτυχθεί μόνο μέσω της συνεργασίας με δημόσιες και ιδιωτικές προσπάθειες και επενδύσεις.

3.3.7. Οι μετακινήσεις ως υπηρεσία συνίστανται στη μεταστροφή από τα ιδιόκτητα μέσα μεταφοράς προς λύσεις δημόσιων μέσων μεταφοράς και μετακινήσεων που καταναλώνονται ως υπηρεσία (⁸). Η βασική ιδέα που διέπει τις μετακινήσεις ως υπηρεσία είναι η προσφορά συγκοινωνιακών λύσεων στους μετακινούμενους με βάση τις ανάγκες μετακίνησής τους. Στις μετακινήσεις ως υπηρεσία το σύνολο του συστήματος μεταφορών λογίζεται ως ενιαία οντότητα. Οι κατά παραγγελία μετακινήσεις μπορούν επίσης να συμβάλουν στην καλύτερη πρόσβαση σε αυτές πολιτών που ζουν σε απομακρυσμένες περιοχές ή που αντιμετωπίζουν δυσκολίες κινητικότητας (για παράδειγμα, ηλικιωμένοι και/ή άτομα με αναπηρία).

3.4. Επενδύσεις

3.4.1. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι σε πολλές περιοχές στην Ευρώπη το σημερινό δίκτυο μεταφορικών υποδομών δεν αποδίδει. Με βάση την πρόβλεψη της συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης για υπηρεσίες μεταφορών, απαιτούνται εκτεταμένες δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις για την οικοδόμηση και τη βελτίωση των υποδομών μεταφορών.

3.4.2. Η έγκαιρη **ολοκλήρωση του δικτύου ΔΕΔ-Μ** με βελτιστοποιημένη γεωγραφική κάλυψη πρέπει να αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα: το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως το 2030 και το εκτεταμένο δίκτυο έως το 2050 ή νωρίτερα. Η επίτευξη του κεντρικού δικτύου και μόνο απαιτεί επενδύσεις ύψους περίπου 500 δισεκατ. ευρώ, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ανθεκτικότητα και η αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών. Οι επενδύσεις αυτές δεν μπορούν να χρηματοδοτηθούν μόνο από τις επιχορηγήσεις του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» ή από τα μέσα της ΕΕ, ενώ οι πόροι των κρατών μελών πιθανόν να μην είναι επαρκείς. Υπάρχει συγκεκριμένος κίνδυνος σημαντικών καθυστερήσεων.

(⁷) ΕΕ C 440 της 6.12. 2018, σ. 191.

(⁸) ΕΕ C 345 της 13.10. 2017, σ. 52.

3.4.3. Οι επιχορηγήσεις θα εξακολουθήσουν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επενδυτική πολιτική της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών, ιδίως σε εκείνες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι επενδύσεις στην αγορά είναι δυσκολότερο να υλοποιηθούν. Ωστόσο, ο συνδυασμός των επιχορηγήσεων με άλλες πηγές χρηματοδότησης, όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ή τα δάνεια του ιδιωτικού τομέα, αλλά και η κινητοποίηση επενδυτών του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα — συμπεριλαμβανομένων των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα — αποτελούν ουσιαστικά επιπρόσθετα μέσα.

3.4.4. «Η ΕΟΚΕ ζητεί να υλοποιηθούν επενδύσεις στην τεχνολογία και στις υποδομές, στις οποίες μπορούν να κατασκευαστούν ψηφιακές μεταφορές, και ιδίως στα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας: τη SESAR [...], το ERTMS [...]» και το C-ITS. «Επιπλέον, πρέπει να διατίθενται συνδέσεις 5ης γενιάς κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Τα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ, όπως ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» και τα προγράμματα InvestEU και «Ορίζοντας 2020» πρέπει να στηρίξουν τις εν λόγω δεσμεύσεις»⁽⁹⁾.

3.4.5. «Η ΕΟΚΕ [...] θεωρεί ότι [...] ένα **σύστημα διόδων** το οποίο θα συνάδει με τις αρχές “ο χρήστης πληρώνει” και “ο ρυπαίνων πληρώνει”, θα έχει θετική επίδραση, εάν τα έσοδα για τη χρήση της οδικής υποδομής προορίζονται για ειδικό σκοπό»⁽¹⁰⁾.

4. Ενέργεια

4.1. Ενιαία αγορά ενέργειας

4.1.1. Το 2016, ο ενεργειακός κύκλος εργασιών της ΕΕ ανήλθε σε 1.881 δισεκατ. ευρώ και απασχολούσε άμεσα περίπου 1630000 άτομα.

4.1.2. Όλοι οι Ευρωπαίοι θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε ασφαλή, βιώσιμη και οικονομικά προσιτή ενέργεια. Αυτός είναι ο πρωταρχικός στόχος της Ενεργειακής Ένωσης. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την απογοήτευσή της για τις σημαντικές διαφορές στις τιμές της ενέργειας στα κράτη μέλη της ΕΕ, οι οποίες αποκαλύπτουν μια μεγάλη αστοχία στην **ενιαία αγορά ενέργειας**. Με την εφαρμογή της Ενεργειακής Ένωσης της ΕΕ και της Ενιαίας Ψηφιακής Αγοράς, η ΕΟΚΕ αναμένει σύγκλιση των τιμών, εκτός της συνιστώσας του φόρου.

Η ανθρωποκεντρική ψηφιοποίηση του ενεργειακού τομέα είναι ζωτικής σημασίας για την ΕΕ, δεδομένου ότι μπορεί να επιτρέψει στους καταναλωτές και παραγωγούς-καταναλωτές ενέργειας να βρίσκονται στο επίκεντρο του ζητήματος και συμβάλλει σε έναν νέο σχεδιασμό για τις αγορές ενέργειας.

4.2. Ψηφιοποίηση και νέες τεχνολογίες

4.2.1. Στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδίου ενεργειακών τεχνολογιών (ΣΕΤ), η ψηφιοποίηση παρέχει νέες ευκαιρίες στους προμηθευτές διότι βελτιστοποιεί τα πολύτιμα περιουσιακά τους στοιχεία, ενσωματώνει τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας από μεταβλητούς και κατανεμημένους πόρους και μειώνει το λειτουργικό κόστος· παράλληλα, όμως, θα πρέπει να ευνοεί όλους με τη μείωση των λογαριασμών ενέργειας για το κοινό και τις επιχειρήσεις μέσω της ενεργειακής απόδοσης και της συμμετοχής σε ευέλικτους μηχανισμούς ζήτησης. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αξιολογήσει τα αποτελέσματα και, όπου χρειάζεται, να λάβει περαιτέρω μέτρα.

4.3. Έξυπνο ενεργειακό δίκτυο και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας

4.3.1. Το κόστος ορισμένων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας εκτιμάται ότι προσεγγίζει ήδη τις τρέχουσες τιμές της αγοράς.

4.3.2. Οι λύσεις κατανεμημένης ενέργειας και οι έξυπνοι έλεγχοι καθίστανται φθηνότεροι. τα έξυπνα δίκτυα αποτελούν βασικό στοιχείο αυτού του αναδυόμενου συστήματος: μαζί με την ψηφιοποίηση, θα βοηθήσουν στη σύνδεση νέων ενεργειακών περιβαλλόντων. Τα έξυπνα ενεργειακά συστήματα του μέλλοντος δεν θα αναπτυχθούν μεμονωμένα, θα συνδέουν — ψηφιακά και φυσικά — διαφορετικά είδη ενεργειακών και μεταφορικών δικτύων, με αυξανόμενες ευκαιρίες. Η ηλεκτρική ενέργεια είναι πιθανόν να αποτελέσει τον πρώτο τομέα ενέργειας που θα επηρεαστεί, με την ψηφιοποίηση να παρέχει τη δυνατότητα ισχυρότερων συνδέσεων με τον τομέα της θέρμανσης και ψύξης, ιδίως σε κτίρια και στον τομέα των μετακινήσεων, με την προώθηση ενισχυμένης συμμετοχής των ενδιαφερόμενων φορέων σε τοπικές, περιφερειακές και ευρωπαϊκές αλυσίδες προστιθέμενης αξίας στις οποίες τοπικές κοινότητες και παραγωγοί-καταναλωτές συμμετέχουν σε ενεργειακές κοινότητες και ενεργειακές συναλλαγές, αλλά και με την ενίσχυση της ευρωπαϊκής καινοτομίας και των επιχειρήσεων.

4.3.3. Το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» χρηματοδότησε σειρά έργων επίδειξης σχετικά με την κατανομή των δικτύων, τα δίκτυα μεταφοράς, την κατανεμημένη αποθήκευση, την αποθήκευση σε μεγάλη κλίμακα, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και τη θέρμανση και την ψύξη, καλύπτοντας τεχνολογίες για τον καταναλωτή, τεχνολογίες δικτύων, βοηθητικές υπηρεσίες για την αγορά, την αποθήκευση ηλεκτρικής και υδροηλεκτρικής ενέργειας, τις μπαταρίες, τις ανεμογεννήτριες, τα φωτοβολταϊκά, ηλιακά και θερμικά συστήματα, το βιοαέριο και την παραγωγή μικρής κλίμακας. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη δημιουργία του Ταμείου Καινοτομίας, το οποίο θα παρέχει αυξημένη υποστήριξη σε έργα επίδειξης.

⁽⁹⁾ EE C 345 της 13.10.2017, σ. 52.

⁽¹⁰⁾ EE C 81 της 2.3.2018, σ. 195.

4.3.4. Η ΕΟΚΕ προτρέπει την ΕΕ να λάβει περισσότερα μέτρα με στόχο την εξάλειψη της ενεργειακής πείνας. Πρέπει να ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα για τη διευκόλυνση της ριζικής ανακαίνισης των κτιρίων και να εγκατασταθούν, όπου είναι χρήσιμο, ηλιακοί συλλέκτες προς όφελος όσων έχουν περιπέσει, ή κινδυνεύουν από ενεργειακή φτώχεια. Η ΕΕ θα πρέπει να έχει κατά νου ότι οι φτωχοί δεν είναι σε θέση να αντεπεξέλθουν οικονομικά σε τέτοια μέτρα.

4.3.5. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το έργο της πλατφόρμας για τις Περιφέρειες εξόρυξης άνθρακα σε μετάβαση. Η ενεργειακή μετάβαση πράγματι επηρεάζει ορισμένες περιοχές περισσότερο από άλλες, ιδιαίτερα εκεί όπου συγκεντρώνεται εξαγωγή ορυκτών καυσίμων και παραγωγή υψηλής ενεργειακής κατανάλωσης. Ως εκ τούτου, οι διαρθρωτικές αλλαγές στις περιφέρειες και τους τομείς έντασης άνθρακα θα πρέπει να παρακολουθούνται με προσοχή και να διευθύνονται αποτελεσματικά, διασφαλίζοντας μια δίκαιη και κοινωνικά αποδεκτή μετάβαση που δεν αφήνει κανέναν εργαζόμενο και καμία περιοχή πίσω.

4.3.6. Οι ενεργοβόρες βιομηχανίες αντιπροσωπεύουν πάνω από 6 εκατομμύρια άμεσες θέσεις εργασίας στην Ευρώπη και αποτελούν τη βάση πολλαπλών αλυσίδων αξίας, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων καθαρής ενέργειας. Οι εκπομπές από τις ενεργοβόρες βιομηχανίες αντιπροσωπεύουν το 60 έως 80 % των βιομηχανικών εκπομπών. Οι προκλήσεις για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στους ενεργοβόρους τομείς είναι τεράστιες και θα απαιτήσουν τόσο τεχνολογικές όσο και μη τεχνολογικές καινοτομίες (π.χ. νέα επιχειρηματικά μοντέλα).

4.4. **Επενδύσεις στον τομέα της ενέργειας**

4.4.1. Η ενίσχυση της ευρωπαϊκής αγοράς ενέργειας, με τη διευκόλυνση της ενεργειακής μετάβασης και την εγγύηση της ασφαλούς λειτουργίας του συστήματος, στηρίζεται στην ύπαρξη κατάλληλων, επαρκώς ανεπτυγμένων και οικονομικά αποδοτικών δικτύων μεταφοράς στην Ευρώπη.

4.4.2. Η καινοτομία, όπως οι ενισχύσεις του δικτύου με τη μετατροπή ηλεκτρικής ενέργειας σε αέριο ή το υδρογόνο, μπορεί να αποφέρει ουσιαστικά αποτελέσματα και να καταστεί οικονομικά βιώσιμη εάν υποστηριχθεί αποτελεσματικά.

4.4.3. Η μέση ετήσια επένδυση στον ενεργειακό τομέα για τα σενάρια μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 100 % ⁽¹⁾ ανέρχεται σε 547 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως (2,8 % του ΑΕγχΠ) για την περίοδο 2031-2050, σε σύγκριση με τα 377 δισεκατομμύρια ευρώ (1,9 % του ΑΕγχΠ) για την ελάχιστη δαπάνη. Πρόκειται για σημαντικά ποσά, ακόμη και για μια ανεπτυγμένη οικονομία.

5. **Υπηρεσίες γενικού συμφέροντος**

5.1. Κύρια στρατηγική γραμμή είναι η εφαρμογή προσέγγισης με επίκεντρο τον άνθρωπο και στόχο την παροχή υπηρεσιών γενικού συμφέροντος ως καταλυτικών παραγόντων βιώσιμης ανάπτυξης της ΕΕ. Η 20ή και τελευταία αρχή του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων αφορά την «πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες» και ορίζει ότι: *Κάθε άνθρωπος έχει δικαίωμα πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες καλής ποιότητας, στις οποίες περιλαμβάνονται η ύδρευση, η αποχέτευση, η ενέργεια, οι μεταφορές, οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και οι ψηφιακές επικοινωνίες.* Για να τεθεί σε ισχύ, απαιτείται η λήψη ειδικών μέτρων για την αειφόρο ανάπτυξη και τη συνοχή.

5.2. **Οι πολίτες και οι επιχειρήσεις απαιτούν πιο ανοικτή, διαφανή, υπεύθυνη και αποτελεσματική** διακυβέρνηση. Η επίτευξη οικονομικών κλίμακας και ευελιξίας με την υιοθέτηση αρχιτεκτονικών υπολογιστικού νέφους θα βοηθήσει στη μετάβαση προς την ηλεκτρονική διακυβέρνηση, την ηλεκτρονική υγεία, τις ηλεκτρονικές δημόσιες συμβάσεις και την ηλεκτρονική τιμολόγηση, επιτρέποντας στις δημόσιες υπηρεσίες να μοιράζονται πληροφορίες και να διευκολύνουν τους πολίτες και τις επιχειρήσεις να αλληλεπιδρούν.

5.3. Υπάρχει κίνδυνος αποκλεισμού των ηλικιωμένων ή των ψηφιακά αναλφάβητων καταναλωτών λόγω της πλήρους ψηφιοποίησης των ΥΓΣ. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να διατηρηθούν ορισμένα συμβατικά σημεία παροχής των υπηρεσιών αυτών.

5.4. Η ΕΟΚΕ συνιστά να περιλαμβάνονται στο Ευρωπαϊκό Εξάμηνο διατάξεις σχετικά με τη λογοδοσία και τη διαφάνεια της κατανομής των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος στα κράτη μέλη, καθώς και την πρόσβαση και την ορθή λειτουργία των υπηρεσιών.

5.5. Πολλοί πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιμετωπίζουν σοβαρές οικονομικές δυσκολίες πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες, μεταξύ άλλων στους τομείς της στέγασης, της παροχής ενέργειας, των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, των μεταφορών, του ύδατος, της παροχής υγιεινομικής περιθάλψης και των κοινωνικών υπηρεσιών.

5.6. Η έλλειψη πρόσβασης σε ΥΓΣ μπορεί να εξαρτάται από διάφορους παράγοντες: οικονομικούς, γεωγραφικούς, κοινωνικούς (άνιση μεταχείριση), ανθρώπινους (σε περίπτωση αναπηρίας) - η να μην ανταποκρίνεται στις ανάγκες ή/και στην τεχνική πρόοδο (ανεπάρκεια/ανεπαρκές επίπεδο ποιότητας ή/και ασφάλειας). Οι ψηφιακές τεχνολογίες μπορούν να συμβάλουν στην αντιμετώπιση ορισμένων από αυτές τις προκλήσεις.

⁽¹⁾ COM(2018) 773 final.

5.7. Στην περίπτωση των υπηρεσιών υγειονομικής περίθαλψης, η ψηφιοποίηση έχει τη δυνατότητα να προσφέρει καλύτερη πρόληψη, διάγνωση και θεραπεία των νόσων. Μέσα όπως το ηλεκτρονικό μητρώο υγείας μπορούν να επιτρέπουν στους καταναλωτές να έχουν σταθερή πρόσβαση στο ιατρικό ιστορικό και στις φαρμακευτικές συνταγές τους. Οι εφαρμογές υγείας κινητής τηλεφωνίας και οι διαδικτυακές ιατρικές επισκέψεις μπορούν να παρέχουν εξαιρετική στήριξη στις προσπάθειες των ασθενών και των καταναλωτών στη διατήρηση της υγείας και στην πρόληψη των ασθενειών, ιδίως για εκείνους που ζουν σε απομακρυσμένες περιοχές. Ωστόσο, τα οφέλη των προϊόντων και των υπηρεσιών ψηφιακής υγείας συνυπάρχουν με σοβαρούς κινδύνους όσον αφορά την προστασία της ιδιωτικής ζωής, την ασφάλεια και την προστασία των ασθενών, δεδομένου ότι οι παραβιάσεις των προσωπικών αρχείων υγείας και των δεδομένων που είναι αποθηκευμένα σε χώρους υγειονομικής περίθαλψης ενδέχεται να γίνουν συχνότερες. Η ΕΕ θα πρέπει να αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο ρυθμιστικό πλαίσιο για την εξασφάλιση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης.

5.8. Δεδομένης της αυξανόμενης χρήσης των ψηφιακών υπηρεσιών και προϊόντων υγείας, ιδίως σε ένα διασυνοριακό περιβάλλον, είναι επίσης κρίσιμα σημασίας να εναρμονιστεί η προσέγγιση όσον αφορά την ευθύνη από απορρέει από τέτοιου είδους υπηρεσίες και προϊόντα σε ολόκληρη την ΕΕ. Πρέπει να εφαρμοστούν νομοθετικά μέτρα υπέρ της ισχυρής εποπτείας της αγοράς και της επιβολής του νόμου, καθώς και αποτελεσματικά μέσα προσφυγής για ψηφιακά προϊόντα και υπηρεσίες υγείας, τα οποία θα συμβάλουν στην αποτελεσματική προστασία των καταναλωτών της ΕΕ.

5.9. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναπτύξει ένα κατάλληλο πλαίσιο προκειμένου τα εθνικά συστήματα υγειονομικής περίθαλψης να διαμοιράζονται τα δεδομένα υγείας των πολιτών της ΕΕ, σύμφωνα με τον γενικό κανονισμό για την προστασία των δεδομένων, με σκοπό τη χρήση τους στην έρευνα και την καινοτομία που αναπτύσσονται από ευρωπαϊκά ιδρύματα και επιχειρήσεις, δηλαδή υπό αυστηρές προϋποθέσεις διαφύλαξης της ιδιωτικής ζωής και της ανωνυμίας.

5.10. Στην περίπτωση των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, οι φορείς εκμετάλλευσης θα πρέπει να παρέχουν υπηρεσίες ψηφιακά αλλά, παράλληλα, να διατηρούν και άλλους διαύλους ανοικτούς για όσους είναι αποσυνδεδεμένοι από επιλογή ή αναγκαιότητα.

5.11. Οι υπηρεσίες γενικού συμφέροντος στις δημόσιες μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την επίτευξη βασικών στόχων της ΕΕ. Η ευρεία διακριτική ευχέρεια είναι απαραίτητη προκειμένου οι δημόσιες αρχές να παρέχουν, να αναθέτουν και να οργανώνουν τις ΥΠΣ.

6. Συνδέσεις 5G

6.1. Ανάπτυξη συνδέσεων 5G στην ενιαία αγορά

6.1.1. Οι δημόσιες αρχές έχουν ξεκινήσει να λαμβάνουν ποικίλα μέτρα ώστε να διευκολύνουν την εισαγωγή του 5G στην ενιαία αγορά, συμπεριλαμβανομένων των εκχωρήσεων φάσματος 5G. Τους προσεχείς μήνες, οι ευρωπαϊκοί φορείς εκμετάλλευσης κινητών επικοινωνιών θα πρέπει να προετοιμάσουν την εγκατάσταση και την εκτέλεση δοκιμών σε «πραγματικές» συνθήκες, καθώς τα πρώτα έξυπνα τηλέφωνα και τερματικοί σταθμοί 5G αναμένεται να είναι διαθέσιμα κατά το πρώτο εξάμηνο του 2019. Ωστόσο, στις αρχές Δεκεμβρίου 2018, μόνο σε δώδεκα κράτη μέλη είχε διεξαχθεί πλήρως ή βρισκόταν σε εξέλιξη μία τουλάχιστον δημοπρασία ραδιοφάσματος.

6.1.2. Σε διεθνές επίπεδο, όλες οι χώρες ανταγωνίζονται για να είναι οι πρώτες που θα δρομολογήσουν το 5G σε εθνικό επίπεδο. Το ίδιο ανταγωνίζεται και η ΕΕ. Στους πέντε σημαντικότερους προμηθευτές υποδομής περιλαμβάνονται δύο προμηθευτές από την ΕΕ, δύο από την Κίνα και ένας από την Κορέα. Καμία μεγάλη ευρωπαϊκή εταιρεία δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των πρώτων που παράγουν συσκευές και σύνολα κυκλωμάτων 5G.

6.1.3. Η ΕΟΚΕ προειδοποιεί ότι η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών οικονομικών τομέων (όπως οι μεταφορές, η αυτοκινητοβιομηχανία, η ενέργεια, τα χημικά και τα φαρμακευτικά προϊόντα, η μεταποίηση —συμπεριλαμβανομένων των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων— και ο χρηματοπιστωτικός τομέας, όπου η Ευρώπη συνιστά κορυφαία δύναμη), θα εξαρτηθεί από την ικανότητα ενσωμάτωσης και χρήσης υπηρεσιών 5G.

6.1.4. Η ΕΟΚΕ δεν αγνοεί ότι οι επιστήμονες έχουν επιστήσει την προσοχή στους ενδεχόμενους κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και για το περιβάλλον από τις ηλεκτρομαγνητικές ακτινοβολίες του 5G, ιδίως όσον αφορά τα ηλεκτρομαγνητικά κύματα πολύ υψηλών συχνοτήτων και μεγάλης διείσδυσης στα κτίρια και άλλους κλειστούς χώρους. Η ΕΟΚΕ ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναθέσει την εκπόνηση μελέτης σχετικά με τον βιολογικό αντίκτυπο της ακτινοβολίας του 5G και με τον κίνδυνο παρεμβολών σε άλλες ζώνες συχνοτήτων.

6.2. Επενδυτικές ανάγκες στον τομέα του 5G

6.2.1. Οι επενδύσεις των συντελεστών της αγοράς στην Ευρώπη για το 5G υπολογίζονται σε 60-100 δισεκατ. ευρώ ετησίως για τα επόμενα πέντε έτη. Θα προσφέρουν σε όλους τους βασικούς ευρωπαϊκούς κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες τη δυνατότητα συνδεσιμότητας με gigabit. Η βελτίωση της συνδεσιμότητας στις αγροτικές περιοχές θα απαιτήσει πρόσθετη επένδυση ύψους 127 δισεκατ. ευρώ.

6.2.2. Το 5G θα αναβαθμίσει την κινητή και τη διαδικτυακή τεχνολογία σε τεχνολογία γενικού σκοπού, επηρεάζοντας την παραγωγικότητα και την οικονομική δραστηριότητα σε ένα ευρύ φάσμα βιομηχανικών κλάδων που θα χειρίζονται μεγαλύτερο αριθμό συσκευών και μεγαλύτερο όγκο δεδομένων, επιτρέποντας τη μαζική χρήση του Διαδικτύου των πραγμάτων και την ανάπτυξη υπηρεσιών καθοριστικής σημασίας.

7. Ειδικές παρατηρήσεις

7.1. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ καλεί τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα να λάβουν σοβαρά υπόψη τις ακόλουθες προκλήσεις, για τις οποίες η ΕΟΚΕ έχει ήδη εργαστεί και θα συνεχίζει να εργάζεται στο μέλλον, ως σημαντικά ζητήματα που πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο της παρούσας γνωμοδότησης:

- Ενσωμάτωση όλου του εξωτερικού κόστους μέσω θετικών και αρνητικών κινήτρων ⁽¹²⁾.
- Οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας σύμφωνα με τις εκπομπές CO₂, NO_x, SO_x ⁽¹³⁾.
- Σύστημα λύσεων καταναεμημένης ενέργειας ⁽¹⁴⁾.
- Σταθερότητα της αγοράς του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ) για την επόμενη περίοδο εμπορίας του ΣΕΔΕ (το 2021) και μέτρα για το ΣΕΔΕ μετά το 2020 ⁽¹⁵⁾.
- Ψηφιακή πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών δικτύου για τη διαχείριση των ροών ηλεκτρικής ενέργειας ⁽¹⁶⁾.
- Διαχείριση μαζικών δεδομένων ενέργειας ⁽¹⁷⁾.
- Κοινωνικές και οικονομικές προκλήσεις που συνεπάγεται η σταδιακή εξάλειψη του άνθρακα ⁽¹⁸⁾.
- Μικροί σπονδυλωτοί πυρηνικοί αντιδραστήρες (50-300 MW), φθηνότεροι και ευκολότεροι στην εγκατάσταση. Απαιτούνται πρότυπα της ΕΕ ⁽¹⁹⁾.
- Μακράς απόστασης δίκτυα υψηλής τάσης που συνδέουν ηπείρους: η ευρωασιατική προοπτική ⁽²⁰⁾.
- Ασφάλεια εφοδιασμού και προστασία των επενδύσεων ⁽²¹⁾.
- Ενεργειακή απόδοση ⁽²²⁾.
- Εκ των προτέρων έγκριση προϊόντων ⁽²³⁾.
- Κανόνες στο νέφος ⁽²⁴⁾.
- Πλατφόρμες μεταποίησης της ΕΕ ⁽²⁵⁾.

⁽¹²⁾ ΕΕ C 190 της 5.6.2019, σ. 24, ΕΕ C 110 της 22.3.2019, σ. 33.

⁽¹³⁾ ΕΕ C 228 της 5.7.2019, σ. 37.

⁽¹⁴⁾ ΕΕ C 34 της 2.2.2017, σ. 44.

⁽¹⁵⁾ ΕΕ C 424 της 10.5.2019, σ. 46, ΕΕ C 288 της 15.12.2017, σ. 75.

⁽¹⁶⁾ ΕΕ C 34 της 2.2.2017, σ. 44, ΕΕ C 345 της 13.10.2017, σ. 52, ΕΕ C 262 της 25.7.2018, σ. 86.

⁽¹⁷⁾ Τελική μελέτη με θέμα «Η δεοντολογία για τα μαζικά δεδομένα (Big Data): Ισορροπώντας τα οικονομικά οφέλη με τα ζητήματα δεοντολογίας για τα μαζικά δεδομένα στο πολιτικό πλαίσιο της ΕΕ» ΕΕ C 242 της 23.7.2015, σ. 61.

⁽¹⁸⁾ ΕΕ C 303 της 19.8.2016, σ. 1.

⁽¹⁹⁾ ΕΕ C 237 της 6.7.2018, σ. 38, ΕΕ C 341 της 21.11.2013, σ. 92, ΕΕ C 110 της 22.3.2019, σ. 141.

⁽²⁰⁾ ΕΕ C 228 της 5.7.2019, σ. 95, ΕΕ C 143 της 22.5.2012, σ. 125.

⁽²¹⁾ ΕΕ C 143 της 22.5.2012, σ. 125, ΕΕ C 271 της 19.9.2013, σ. 153, ΕΕ C 424 της 26.11.2014, σ. 64, ΕΕ C 264 της 20.7.2016, σ. 117.

⁽²²⁾ ΕΕ C 191 της 29.6.2012, σ. 142.

⁽²³⁾ ΕΕ C 228 της 5.7.2019, σ. 74, ΕΕ C 75 της 10.3.2017, σ. 40, ΕΕ C 81 της 2.3.2018, σ. 176.

⁽²⁴⁾ ΕΕ C 487 της 28.12.2016, σ. 86.

⁽²⁵⁾ Ενημερωτική έκθεση της Συμβουλευτικής Επιτροπής Βιομηχανικών Μεταλλάγων της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με τίτλο «Πρόωδηση της καινοτομίας σε περιοχές με ισχυρό τον μεταποιητικό τομέα» ΕΕ C 332 της 8.10.2015, σ. 36, ΕΕ C 299 της 4.10.2012, σ. 12.

- Τηλεπικοινωνίες και δίκτυο δεδομένων ⁽²⁶⁾.
- Η ροή δεδομένων πρέπει να είναι ασφαλής και αξιόπιστη ⁽²⁷⁾.
- Κυριότητα δεδομένων και δικαιώματα δεδομένων ⁽²⁸⁾.
- Αποθήκευση δεδομένων στην ΕΕ ⁽²⁹⁾.

Βρυξέλλες, 17 Ιουλίου 2019.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Luca JAHIER

⁽²⁶⁾ ΕΕ C 125 της 21.4.2017, σ. 74.

⁽²⁷⁾ ΕΕ C 440 της 6.12.2018, σ. 8, ΕΕ C 227 της 28.6.2018, σ. 86.

⁽²⁸⁾ ΕΕ C 288 της 31.8.2017, σ. 107, ΕΕ C 81 της 2.3.2018, σ. 209, ΕΕ C 237 της 6.7.2018, σ. 32.

⁽²⁹⁾ ΕΕ C 345 της 13.10.2017, σ. 52, ΕΕ C 227 της 28.6.2018, σ. 11.