

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over vervoer, energie en diensten van algemeen belang als aanjagers van duurzame groei in de EU dankzij de digitale revolutie

(Initiatiefadvies)

(2019/C 353/13)

Rapporteur: **Alberto MAZZOLA**

Corapporteur: **Evangelia KEKELEKI**

Besluit van de voltallige vergadering	24.1.2019
Rechtsgrondslag	Artikel 32, lid 2, van het reglement van orde Initiatiefadvies
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	3.7.2019
Goedkeuring door de voltallige vergadering	17.7.2019
Zitting nr.	545
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	183/13/19

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het EESC is van mening dat goede vervoer- en energiesystemen en diensten van algemeen belang (DAB) cruciaal zijn voor een volledig geïntegreerd continent dat in staat is de mondiale uitdagingen van een duurzame concurrerende groei in een moderne, gedigitaliseerde en slimme omgeving aan te pakken om voor economische groei, welvaart, werkgelegenheid, vrede en rechtvaardigheid te zorgen en armoede, ongelijkheid en klimaatverandering te bestrijden, in overeenstemming met de duurzame-ontwikkelingsdoelstellingen van de VN. De actieve participatie en inzet van de burgers van de EU — als ondernemers, producenten, werknemers, consumenten, prosumenten, beleggers en eindgebruikers — moeten volgens het EESC centraal staan in alle beleidsopties en -maatregelen.

1.2. Het EESC is er sterk van overtuigd dat de voltooiing van de eengemaakte EU-markt de belangrijkste pijler blijft voor de versterking van de digitale groei in Europa. Het verzoekt de Europese Commissie de voor bedrijven en consumenten geldende wetgeving te handhaven en de juiste toepassing ervan te controleren, en **dringt er bij de Commissie op aan het witboek over de eengemaakte markt te herzien** om een strategie te ontwikkelen die erop is gericht de eengemaakte markt uiterlijk in 2025 te voltooien. Dit moet resulteren in sterkere bedrijven in combinatie met een bredere bescherming van werknemers en consumenten en nieuwe, volledig geïnterconnecteerde en interoperabele slimme Europese vervoers- en energiesystemen en diensten van algemeen belang.

1.3. Het EESC beveelt aan **een regelgevingsklimaat te ontwikkelen dat tot een groter concurrentievermogen en meer innovatie leidt**, dat ervoor zorgt dat burgers en bedrijven meer vertrouwen krijgen in digitale technologie, en dat hen meer bewust maakt van de voordelen van die technologie op het gebied van vervoer, energie en diensten van algemeen belang voor burgers, consumenten, ondernemingen en werknemers, die allemaal onder de noemer van “e-personen” kunnen worden gebracht. Het EESC stelt voor om van het concept “gegevens-eigendom” over te stappen naar de vaststelling van “gegevensrechten” voor natuurlijke en rechtspersonen. Om de privacy van de consumenten te waarborgen, moeten zij zeggenschap hebben over gegevens die door geconnecteerde apparaten worden gegenereerd.

1.4. **Het vrije verkeer van gegevens is essentieel.** Het EESC pleit daarom voor doeltreffende oplossingen om de problemen in verband met de toegankelijkheid, interoperabiliteit en overdracht van gegevens uit de weg te ruimen en tegelijkertijd voor adequate bescherming van gegevens en privacy, eerlijke mededinging en een ruimere consumentenkeuze te zorgen. Voor overheidsbedrijven en particuliere bedrijven moeten dezelfde voorwaarden gelden als het gaat om de wederkerigheid van de gegevensuitwisseling en de kosten voor het verstrekken van gegevens.

1.5. Het EESC roept de Commissie en de lidstaten op om voor voldoende middelen en bevoegdheden te zorgen, zodat de bestaande wetgeving efficiënt gemonitord en gehandhaafd kan worden. Bovendien verzoekt het EESC de lidstaten vaart te zetten achter de goedkeuring van het voorstel van de Commissie voor een EU-regeling voor collectief verhaal. Gewaarborgd moet worden dat alleen naar behoren gemotiveerde gevallen worden behandeld, zodat onnodige rechtszaken worden vermeden.

1.6. Het EESC neemt een duidelijk standpunt in met betrekking tot de vraag in hoeverre het ethisch aanvaardbaar is om keuzes te delegeren aan **op kunstmatige intelligentie (KI) gebaseerde systemen**: alle geautomatiseerde systemen, hoe geavanceerd ook, moeten functioneren volgens het beginsel dat de mens de controle over de machine behoudt.

1.7. **Het EESC roept de Europese Commissie op om richtsnoeren en toelichtingen inzake de algemene verordening gegevensbescherming te publiceren** om een uniforme tenuitvoerlegging en een hoog niveau van gegevens- en consumentenbescherming te waarborgen, ook met betrekking tot geconnecteerde en zelfrijdende auto's, en om de voorschriften betreffende productaansprakelijkheid en verzekering aan te passen aan een situatie waarin beslissingen steeds vaker door software worden genomen. Cyberveiligheid is van het grootste belang als het erom gaat een veilige en aanvaarde transitie te waarborgen.

1.8. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan **een passend kader voor gedigitaliseerde nationale gezondheidszorgstelsels te ontwikkelen** om de gezondheidsgegevens van EU-burgers overeenkomstig de algemene verordening gegevensbescherming — d.w.z. met strenge voorwaarden op het gebied van privacy en anonimiteit — uit te wisselen met het oog op onderzoeks- en innovatieactiviteiten die door EU-instellingen en -bedrijven worden ontplooid.

1.9. Dankzij 5G zal **mobiele en internettechnologie** de status van **General Purpose Technology** verwerven en in sterke mate bijdragen tot "het proces van industriële mutatie waarbij de economische structuur onophoudelijk en radicaal van binnenuit wordt veranderd en de oude structuur voortdurend wordt vernietigd, zodat steeds weer een nieuwe structuur ontstaat". **Het EESC dringt er dan ook bij de EU-instellingen en de lidstaten op aan de digitale eengemaakte markt te voltooien en vermogens te ontwikkelen voor de integratie en het gebruik van 5G-diensten, met het oog op het behoud en de versterking van het concurrentievermogen van Europese bedrijfstakken** waarin Europa wereldwijd een leidende rol speelt, zoals de vervoer- en automobielsector, de energiesector, de chemische en farmaceutische industrie, de maakindustrie, met inbegrip van kleine en middelgrote ondernemingen, en de financiële dienstverlening.

1.10. Het EESC vraagt de Commissie om de vooruitgang bij de uitrol en de daadwerkelijke toepassing van 5G nauwlettend te monitoren en verzoekt de lidstaten vaart te zetten achter dit proces. Het EESC stelt voor om **een Europees beleid** vast te stellen **dat elke lidstaat verplicht om met ten minste twee leveranciers in zee te gaan, waarvan ten minste één Europese leverancier.**

1.11. Om de potentiële risico's van elektromagnetische straling voor de menselijke gezondheid en het milieu te kunnen beoordelen, verzoekt het EESC de Commissie bovendien om een studie te laten uitvoeren naar de biologische effecten van de straling van 5G.

1.12. Het EESC wijst erop dat de digitale transformatie van de Europese energie- en vervoerstelsels vereist dat werknemers op alle niveaus nieuwe vaardigheden verwerven, en onderstreept dat onderwijs- en opleidingsinstellingen en het bedrijfsleven nauwer moeten samenwerken om **grootschalige mechanismen** op te zetten **ter versterking van de digitale geletterdheid, levenslange digitale vaardigheden** en permanente opleiding, met steun uit het Europees Sociaal Fonds. Onderwijs en opleiding zijn ook onmisbaar om te voorkomen dat burgers en consumenten worden uitgesloten van de digitale markt omdat ze geen toegang tot het netwerk voor elektronische communicatie hebben of digitaal ongeletterd zijn. Het EESC vindt dat de cyberhygiëne moet worden verbeterd, ook via bewustmakingscampagnes onder burgers en bedrijven ⁽¹⁾.

1.13. Om de overgang naar emissiearme en emissievrije mobiliteit in goede banen te leiden **pleit het EESC voor: een geïntegreerde systeemaanpak die technologieneutraal is**; emissiearme en emissievrije voertuigen en bijbehorende infrastructuur; een geleidelijke overstap op alternatieve en emissieneutrale brandstoffen op de lange termijn; verhoging van de efficiëntie, zoals met het SES, door een optimale toepassing van digitale technologie, zoals met het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS), en slimme tarieven en verdere stimulansen voor multimodale integratie en de overstap naar duurzamere vervoermiddelen; **meer connectiviteit voor de burgers opdat zij zelfstandig kunnen kiezen uit een aanbod van "mobiliteit als dienst"** ("Mobility as a Service", MaaS).

(1) PB C 227 van 28.6.2018, blz. 86.

1.14. De bijdrage van de vervoersector tot decarbonisatie dient volgens het EESC gestalte te krijgen via diverse maatregelen:

- de ontwikkeling van opkomende technologieën die van cruciaal belang zijn voor een klimaatneutrale, energie-efficiënte en circulaire economie;
- **nadruk op slimme netten** om het gebruik van verschillende hernieuwbare bronnen te integreren en te optimaliseren;
- schone technologieën op het gebied van productie, opslag, transmissie, distributie en gebruik van energie, vraagsturing, energie-efficiëntie, gebouwen en micro-opwekking;
- een specifieke strategie voor energie-intensieve bedrijfstakken en regio's;
- een krachtiger emissiehandelssysteem;
- sterkere instrumenten om de beveiliging en cyberbeveiliging van structuren en netwerken te waarborgen.

1.15. Het EESC wijst erop dat:

- grote, onderling verbonden Europese infrastructuurvoorzieningen op het gebied van energie, vervoer en communicatie de levensaders van de eengemaakte markt vormen en absoluut noodzakelijk zijn als de EU wereldwijd voorop wil blijven lopen wat vooruitgang en concurrentievermogen betreft;
- de vervoersprioriteiten voor de voltooiing van het TEN-V-netwerk alleen al voor het kernnetwerk investeringen van rond de **500 miljard EUR** in de periode tot 2030 vereisen;
- de investeringen door marktdeelnemers in 5G in Europa de komende vijf jaar naar schatting **60 tot 100 miljard EUR** per jaar zullen belopen en dat voor de connectiviteit op het platteland investeringen van 127 miljard EUR nodig zullen zijn;
- voor de totstandbrenging van een broeikasgasneutrale economie extra investeringen van jaarlijks tussen de 175 en 290 miljard EUR vereist zullen zijn, waarmee het totaal aan investeringen voor energie op **520 tot 575 miljard EUR** en voor vervoer op **850 tot 900 miljard EUR** komt.

1.16. Om deze enorme investeringsbehoefte van 9-10 % van het bbp van de EU te financieren met voornamelijk particuliere en grotendeels aanvullende middelen, beveelt het EESC aan **een gunstig investeringsklimaat, m.i.v. de toepassing van de “gouden regel voor investeringen”** en nieuwe financieringsregelingen te bevorderen via cohesie-instrumenten, de EIB, de CEF en Invest EU, Horizon Europa en publieke en private gezamenlijke initiatieven. Het EESC hoopt dat de publieke en private investeerders deze investeringen kunnen dragen, en adviseert in dit verband om administratieve procedures te vereenvoudigen, fondsen en financieringsmogelijkheden uit te breiden, negatieve en positieve externe effecten te internaliseren en een investeringsvriendelijk klimaat te bevorderen. De lopende werkzaamheden om een EU-classificatiesysteem voor groene financiering te creëren, vormen een belangrijke stap in deze richting.

1.17. Het EESC is er echter vast van overtuigd dat alleen een **politieke en sociale compromisoplossing** op basis van een gemeenschappelijke systemische toekomstvisie met duidelijke, verifieerbare tussentijdse doelstellingen op korte en middellange termijn, ervoor kan zorgen dat particuliere investeerders bereid zullen zijn dergelijke enorme financiële verbintenissen op zich te nemen en dat dergelijke grote overheidsinvesteringen op draagvlak kunnen rekenen bij de Europese belastingbetaler.

2. Horizontale uitdagingen

2.1. Met de duurzame-ontwikkelingsdoelstellingen (Sustainable Development Goals; SDG's) worden de lidstaten opgeroepen tot actie om voor iedereen een betere en duurzamere toekomst tot stand te brengen. De SDG's gaan over de wereldwijde uitdagingen waar we voor staan, onder meer op het gebied van economische groei, welvaart, armoede, ongelijkheid, klimaat, werkgelegenheid, vrede en rechtvaardigheid. Tevens behelzen zij een dringende oproep om de wereld op een duurzamer pad te brengen. De digitalisering hangt nauw samen met de SDG's, aangezien digitalisering tot de verwezenlijking ervan bijdraagt door de industrie, innovatie, infrastructuur en de samenleving als geheel kracht bij te zetten. Er is een aantoonbaar positief verband tussen digitalisering en het bereiken van veel SDG's.

2.2. Het EESC is van mening dat Europa open moet staan voor de ontwikkeling en invoering van nieuwe, op digitale platforms gebaseerde bedrijfsmodellen, mits er voor transparantie en sociale clausules wordt gezorgd.

2.3. Digitale technologie is voor steeds meer mensen toegankelijk, maar wat de toepassing ervan betreft is er nog altijd een digitale kloof, omdat sommige mensen er geen toegang toe hebben en niet iedereen even goed in staat is de digitale transformatie te gebruiken om de levenskwaliteit te verbeteren.

2.4. De digitale transformatie van de Europese economie vereist nieuwe vaardigheden op alle niveaus. In tal van lidstaten is er weinig voeling tussen onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven, terwijl de hierboven beschreven ontwikkelingen juist een versterking van de samenwerking vergen om een vaardighedenkloof of een mismatch tussen de op de arbeidsmarkt gevraagde en aangeboden vaardigheden te voorkomen. Permanente scholing en opleiding en levenslang leren zijn cruciaal voor de aanpassing aan veranderingen op de werkvloer en de bevordering van de beroepsontwikkeling. Onderwijs en opleiding, ook via onderzoeksprojecten, zijn essentieel om talenten te stimuleren en vaardigheden van hoog niveau te ontwikkelen, zodat de EU concurrerend kan blijven.

2.5. Het EESC vindt bovendien dat de EU en de lidstaten steun zouden moeten verlenen aan werknemers die als gevolg van de digitale transitie en de energietransitie hun baan dreigen te verliezen. Het EESC roept de Europese Commissie, het Europees Parlement en de Raad van de EU dan ook op ervoor te zorgen dat het Europees Sociaal Fonds en het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering zo worden opgezet en gefinancierd dat deze uitdagingen het hoofd kan worden geboden.

2.6. Het vrije verkeer van gegevens is essentieel. Het EESC pleit daarom voor doeltreffende oplossingen om de problemen in verband met de toegankelijkheid, interoperabiliteit en overdracht van gegevens uit de weg te ruimen en voor adequate bescherming van gegevens en privacy te zorgen. Voor overheidsbedrijven en particuliere bedrijven moeten dezelfde voorwaarden gelden als het gaat om de wederkerigheid van de gegevensuitwisseling en de kosten voor het verstrekken van gegevens.

2.7. Het EESC verzoekt de Europese Commissie voor eerlijke concurrentie en keuzevrijheid voor de consument te zorgen als het om toegang tot gegevens gaat. In de automobielenindustrie zal een billijke toegang tot voertuiggegevens cruciaal zijn om te kunnen waarborgen dat concurrerende, gebruiksvriendelijke en innovatieve mobiliteitsdiensten toegankelijk zijn voor consumenten. Het EESC beveelt de Commissie aan om richtsnoeren te geven met betrekking tot de vraag hoe de algemene verordening gegevensbescherming en de privacyregels van toepassing zijn op geconnecteerde en geautomatiseerde auto's. Op het gebied van openbaar vervoer kunnen zich vergelijkbare uitdagingen voordoen met betrekking tot "mobiliteit als dienst" ("Mobility as a Service", MaaS).

2.8. Het EESC verzoekt de Europese Commissie om de aansprakelijkheids- en verzekeringsvoorschriften te herzien, omdat beslissingen steeds vaker door software zullen worden genomen. De beginselen van "veiligheid en beveiliging door ontwerp" en "veiligheid door standaardinstellingen" moeten stelselmatig worden toegepast om het vertrouwen in het gebruik van deze technologieën te vergroten.

2.9. Cyberveiligheid is van het grootste belang als het erom gaat een veilige transitie te waarborgen. De uitdagingen voor cruciale sectoren die op EU-niveau in kaart zijn gebracht, moeten op alle fronten worden aangepakt. In dit verband moet de rol van het Europees agentschap voor cyberveiligheid worden vergroot om zwakke schakels in het steeds sterker onderling verbonden netwerk te voorkomen. Het EESC is in dit verband bijzonder ingenomen met de werkzaamheden van het Europees netwerk van transmissiesysteembeheerders voor elektriciteit (ENTSB-E).

2.10. Door sensoren en door de geleidelijke invoering van slimme meters worden grote hoeveelheden gegevens gegenereerd, die door de relevante betrokkenen veilig en transparant en met inachtneming van de individuele vrijheden verwerkt en toegankelijk gemaakt moeten worden. Het EESC benadrukt dat slimme technologieën weliswaar een aanzienlijk potentieel hebben, maar tal van grondbeginselen van consumentenbescherming, zoals privacy, aansprakelijkheid en veiligheid, en inspanningen ter bestrijding van energiearmoede op de proef stellen. Wat gegevens betreft, moeten de regelgevers een benadering vinden die waarborgt dat consumenten te allen tijde toegang tot en zeggenschap over de door hen gegenereerde gegevens hebben en die de mededinging en innovatieve diensten bevordert.

2.11. Kunstmatige intelligentie zal weldra tot een transformatie van alle sectoren leiden, wat gepaard zal gaan met een aantal uitdagingen. Zo zijn bijvoorbeeld garanties nodig met betrekking tot de transparantie van automatische besluitvorming en het voorkomen van discriminatie van consumenten.

2.12. Consumenten moeten ook toegang hebben tot eenvoudige en gestandaardiseerde producten, met name consumenten zonder expertise, ouderen en kwetsbare personen in het algemeen.

3. **Vervoer**

3.1. Op de eengemaakte markt van de EU is de vervoersector goed voor 6,3 % van het bbp van de EU. Deze sector biedt rechtstreeks werk aan ongeveer 13 miljoen mensen in de EU, wat neerkomt op meer dan 7 % van de totale werkgelegenheid in de EU. Hiervan werken om en nabij de 2,3 miljoen mensen in de automobielenindustrie.

3.1.1. Vervoer is een onmisbare factor voor het realiseren van verschillende SDG's die betrekking hebben op economische ontwikkeling, industrie en het midden- en kleinbedrijf (mkb), alsmede op handel en investeringen. Tegelijkertijd is het voor de vervoersector ook een hele uitdaging om aan de SDG's en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs^(?) te voldoen.

3.1.2. De beleidsvorming op het gebied van vervoer moet gericht zijn op de voltooiing van een eerlijke, doeltreffende en volledig gedigitaliseerde eengemaakte markt die concrete voordelen oplevert voor iedereen. Vandaag de dag is de eengemaakte markt nog steeds een lappendeken, ook wat de internationale concurrentie betreft. De vervoersector vormt tevens een belangrijke voorwaarde voor de werking van de eengemaakte markt in het algemeen.

(?) PB C 367 van 10.10.2018, blz. 9.

3.1.3. Ondanks de recente voorstellen voor wijzigingen in de bestaande wetgeving inzake het wegvervoer is er in deze sector nog steeds geen passend, voor de hele EU geldend evenwicht gevonden tussen liberalisering en sociale bepalingen ter bescherming van beroepschauffeurs. ⁽³⁾ Naast een tekort aan chauffeurs van ongeveer 20 % wordt de gebrekkige handhaving thans erkend als het grootste probleem in het wegvervoer.

3.1.4. Het in 2007 geliberaliseerde goederenvervoer per spoor is nog niet interoperabel, hoewel 50 % van dat vervoer een grensoverschrijdend karakter heeft. De tevredenheid van de passagiers moet verder worden verbeterd. De invoering van ERTMS moet centraal staan in de EU-strategie voor digitale spoorwegen, zodat de voordelen ervan in de praktijk kunnen worden gebracht (bv. technische en operationele harmonisatie, verhoogde netwerkcapaciteit, verbeterde betrouwbaarheid, lagere onderhoudskosten, automatische treinexploitatie enz.).

3.1.5. De marktwerking in het luchtverkeer is efficiënter. De luchtvaarttarieven zijn sinds de liberalisering met een factor tien verlaagd en het aantal routes is verzevenvoudigd, maar de infrastructuur- en dienstverleningskosten zijn verdubbeld. Met betrekking tot de verschillende vormen van werk voor vliegend personeel blijft er een groot aantal problemen en onzekerheden bestaan, die soms verband houden met praktijken die neerkomen op misbruik of omzeiling van het toepasselijk recht. Om de efficiëntie te verbeteren moet het gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES) volledig geïmplementeerd worden, wat moet resulteren in meer rechtstreekse vluchten, kortere reistijden en een vermindering van de CO₂-uitstoot met circa 10 %. De Raad zou dit niet langer moeten tegenhouden. Het EESC dringt erop aan dat de Raad de herziene verordening inzake de rechten van luchtvaartpassagiers snel goedkeurt. Er moet veel meer duidelijkheid worden geschapen, zodat het aantal rechtszaken aanzienlijk vermindert.

3.1.6. Tot slot voorziet de onlangs vastgestelde verordening inzake havendiensten samen met de uitbreiding van de algemene groepsvrijstellingsverordening naar havens in een degelijk, maar flexibel wetgevingskader voor havens en de relevante belanghebbenden.

3.2. **Koolstof- en emissievrij vervoer**

3.2.1. *Vervoer is nog steeds voor 94 % afhankelijk van olie om aan zijn energiebehoefte te voldoen. Het wegvervoer is verantwoordelijk voor circa 73 % van het olieverbruik. De vervoersector is de enige bedrijfstak in de EU die sinds 1990 stijgende CO₂-emissies vertoont.*

3.2.2. In 2018 heeft de Commissie haar visie gepresenteerd op een klimaatneutraal Europa, dat in 2050 realiteit zou moeten zijn. Zij stelt daarin dat een sterke vermindering van de emissies een geïntegreerde systeembenadering vereist. Dit omvat i) de bevordering van de efficiëntie van alle voertuigen, van emissiearme en emissievrije voertuigen en de bijbehorende infrastructuur; ii) een verschuiving met het oog op 2050 naar alternatieve, koolstofneutrale brandstoffen in het vervoer; iii) de verhoging van de efficiëntie van het vervoersysteem — door een optimaal gebruik van digitale technologieën en slimme tarieven en verdere stimulansen voor multimodale integratie en de overstap op duurzamere vervoermiddelen, waarbij voldoende financiële middelen moeten worden uitgetrokken voor de omschakeling en de uitbreiding van het openbaarvervoernetwerk in zowel landelijke als stedelijke gebieden. De omschakeling op een groenere economie gaat echter niet zonder slag of stoot ⁽⁵⁾.

3.2.3. Voor een vermindering van de CO₂-uitstoot in het vervoer met 100 % tegen 2050 zijn naar schatting investeringen van 800 miljard EUR per jaar nodig, die grotendeels door de particuliere sector zouden moeten worden gefinancierd. ⁽⁶⁾ Om dergelijke investeringen te steunen is een sterk regelgevingskader voor duurzame financiering nodig.

3.2.4. Met betrekking tot de technologie-neutrale benadering wijst het EESC erop dat andere niet-elektrische aandrijvingstechnologieën, zoals waterstof of volledig fossielvrije brandstoffen zoals HVO100, ook grote mogelijkheden bieden voor een schone mobiliteit ⁽⁶⁾. Een verschuiving (modal shift) naar openbaar vervoer betekent ook een actieve bijdrage aan klimaatbescherming. De productie van elektrische batterijen zal bijdragen tot energie-onafhankelijkheid.

3.2.5. Het EESC deelt het standpunt dat de verwezenlijking van de strategie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor de scheepvaart moet worden erkend als hoogste prioriteit voor de sector en dat uiterlijk in 2023 een doorbraak moet worden bereikt bij de uitvoering van de emissiereductie maatregelen en bij de vaststelling van trajecten met betrekking tot de brandstoffen van de toekomst.

3.2.6. Investeren in infrastructuur voor schone en alternatieve brandstoffen is voor alle vervoerswijzen tijd- en kostenintensief en moet gepaard gaan met incentives om van de beoogde infrastructuur gebruik te maken, waarbij alle benodigde gebruikersinformatie via open platforms wordt verstrekt.

⁽³⁾ PB C 81 van 2.3.2018, blz. 195.

⁽⁵⁾ ESPAS, *Challenges and choices for Europe*, april 2019.

⁽⁶⁾ COM(2018) 773 final.

⁽⁹⁾ PB C 345 van 13.10.2017, blz. 52, PB C 262 van 25.7.2018, blz. 75.

3.3. **Nul verkeersdoden, autonoom rijden, mobiliteit als dienst**

3.3.1. 95 % van alle verkeersongevallen in Europa, waarbij in 2017 meer dan 25 300 doden en 1,2 miljoen gewonden zijn gevallen, zijn te wijten aan menselijke fouten. De kosten van deze ongevallen bedragen 120 miljard EUR per jaar.

3.3.2. De **digitalisering** en de automatisering zullen hoogstwaarschijnlijk een revolutionaire verandering teweegbrengen in de technologie voor het vervoer over land. Het EESC wijst erop dat deze nieuwe technologie het mogelijk zal maken om zowel de efficiëntie van de vervoersmarkt te verbeteren als analytische gegevens te verstrekken voor het toezicht op en de handhaving van de bestaande wetgeving en de bescherming van de mensenrechten en sociale rechten.

3.3.3. De digitalisering zal ook de sleutel zijn voor de ontwikkeling van nieuwe marktmodellen, met inbegrip van verschillende soorten platforms en concepten van de **deeleconomie**, die nog lang niet is voltooid en waarschijnlijk niet zal doorbreken op het platteland waar geen openbaar vervoer beschikbaar is. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan de veiligheid van deelvervoersmiddelen, te beginnen met elektrische steps, te waarborgen.

3.3.4. Door de introductie van **geautomatiseerd rijden** moet het mogelijk zijn om het aantal verkeersdoden aanzienlijk te verminderen of zelfs tot nul terug te brengen. Het EESC meent echter dat zelfrijdende auto's enkel ingang zullen vinden als zij even veilig zijn als andere vormen van personenvervoer, zoals treinen of grote luchtvaartuigen. Er zijn in dit verband verschillende problemen die de acceptatie door het publiek in de weg kunnen staan: 1) extra kosten, 2) het feit dat het besturen van een auto ingewikkelder wordt ⁽⁷⁾, 3) het feit dat er sprake zal zijn van een lange periode van "gemengd verkeer" (automatisch en handmatig rijden naast elkaar), waarin het aantal ongevallen zou kunnen toenemen en de wegcapaciteit zou kunnen afnemen, 4) bezorgdheid over de veiligheid en cyberveiligheid, en 5) rechtsonzekerheid omtrent de aansprakelijkheid bij ongevallen.

3.3.5. Om het aantal verkeersdoden tot nul terug te brengen, moeten volgens het EESC ook de volgende aspecten worden geanalyseerd: de dringende behoefte aan harmonisatie van de nationale wetgeving op het gebied van verkeersregels en verkeersboetes; de betaalbaarheid van nieuwe, "veilige" auto's voor consumenten en bedrijven; het feit dat alleen mensen in staat zijn ethische keuzes te maken, zodat machines de mens moeten ondersteunen, maar niet mogen vervangen; verlaagde verzekeringspremies als prikkels voor de aanschaf van veiliger voertuigen; het uitgangspunt om "veiligheid voor alles" voorop te stellen bij nieuwe regelgeving inzake de toegang tot voertuiggegevens.

3.3.6. Geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteitsoplossingen voor alle vormen van vervoer, waaronder het openbaar vervoer, vormen een belangrijk innovatiegebied, waarop de EU wereldleider zou kunnen worden. Deze kunnen alleen worden ontwikkeld via een combinatie van publieke en particuliere inspanningen en investeringen.

3.3.7. Mobiliteit als dienst ("Mobility as a Service", MaaS) behelst een overstap van privévervoermiddelen naar openbare vervoer- en mobiliteitsoplossingen die als een dienst worden afgenomen ⁽⁸⁾. MaaS is gebaseerd op het concept dat reizigers mobiliteitsoplossingen worden geboden die aansluiten op hun reisbehoeften. Bij MaaS wordt het vervoersysteem als één geheel beschouwd. Mobiliteit op aanvraag kan ook bijdragen tot een betere toegang tot mobiliteit voor burgers die in afgelegen gebieden wonen of die mobiliteitsproblemen ondervinden (bijvoorbeeld ouderen en/of personen met een handicap).

3.4. **Investeringsen**

3.4.1. Het EESC erkent dat de huidige vervoersinfrastructuur in Europa in veel opzichten niet aan de verwachtingen voldoet. Gezien de voortdurend toenemende behoefte aan vervoersdiensten zijn omvangrijke publieke en particuliere investeringen nodig om vervoersinfrastructuurvoorzieningen te creëren en te verbeteren.

3.4.2. De tijdige **voltooiing van het TEN-V-netwerk** met een geoptimaliseerd geografisch bereik moet de hoogste prioriteit krijgen: het TEN-V-kernnetwerk dient uiterlijk in 2030 te worden voltooid, het uitgebreide netwerk in 2050 of eerder. De totstandbrenging van het kernnetwerk vereist alleen al investeringen van rond de 500 miljard EUR, waarbij de kosten voor het verhogen van de bestendigheid en de verbetering van de bestaande infrastructuur buiten beschouwing zijn gelaten. Deze investeringen kunnen niet uitsluitend door subsidies uit de CEF of met behulp van EU-instrumenten worden gefinancierd en de middelen van de lidstaten zijn hiervoor waarschijnlijk niet toereikend. Er bestaat een concreet risico dat aanzienlijke vertraging zal ontstaan.

⁽⁷⁾ PB C 440 van 6.12.2018, blz. 191.

⁽⁸⁾ PB C 345 van 13.10.2017, blz. 52.

3.4.3. Subsidies zullen een belangrijke rol blijven spelen in het EU-beleid voor investeringen in de vervoerssector, met name in die gevallen waar marktinvesteringen moeilijker te realiseren zijn. Er kan echter voor essentiële aanvullende instrumenten worden gezorgd door subsidies te combineren met andere financieringsbronnen, zoals leningen van de Europese Investeringsbank of de particuliere sector en het mobiliseren van publieke en particuliere investeerders in de sector, met inbegrip van publieke en particuliere samenwerking.

3.4.4. Voorts pleit het EESC voor investeringen in technologie en infrastructuur als de basis voor digitaal vervoer, met name verkeersbeheers- en verkeersleidingssystemen: Sesar, ERTMS en C-ITS. Bovendien moeten er langs het hele TEN-V-kernnetwerk 5G-verbindingen komen. Dit alles moet prioriteit krijgen binnen EU-financieringsinstrumenten zoals de Financieringsfaciliteit voor Europese Verbindingen (CEF), InvestEU en Horizon Europa ⁽⁹⁾.

3.4.5. “Volgens het EESC zal een [...] **systeem van rekeningrijden** overeenkomstig de beginselen “de gebruiker betaalt” en “de vervuiler betaalt” positief uitpakken, mits de inkomsten geoormerkt worden” ⁽¹⁰⁾.

4. **Energie**

4.1. **De eengemaakte markt voor energie**

4.1.1. In 2016 bedroeg de omzet van de energiesector in de EU 1881 miljard EUR en telde deze sector ca. 1630000 rechtstreekse arbeidsplaatsen.

4.1.2. Alle Europese burgers moeten toegang hebben tot veilige, duurzame en betaalbare energie. Dat is het hoofddoel van de energie-unie. Het EESC betreurt het dat er tussen de lidstaten aanzienlijke verschillen in energieprijzen bestaan, wat erop duidt dat de **eengemaakte energiemarkt** in belangrijke mate tekortschiet. Het EESC verwacht dat de prijzen, met uitzondering van de belastingcomponent, door de implementatie van de energie-unie zullen convergeren.

Een op de mens gerichte digitalisering van de energiesector is voor de EU van cruciaal belang, want hiermee kan ertoe worden bijgedragen dat energieconsumenten en -prosumenten centraal worden gesteld en dat energiemarkten op nieuwe leest worden geschoeid.

4.2. **Digitalisering en nieuwe technologieën**

4.2.1. In de context van het SET-plan biedt de digitalisering nieuwe kansen voor leveranciers, want deze maakt het mogelijk waardevolle voorzieningen te optimaliseren, hernieuwbare energie uit variabele en verspreide bronnen te integreren en de operationele kosten terug te dringen; tegelijkertijd zou de digitalisering ten goede moeten komen aan iedereen dankzij lagere energierekeningen voor het publiek en het bedrijfsleven, een hogere energie-efficiëntie en de deelname aan mechanismen voor een flexibele vraag. Het EESC roept de Commissie op om de bereikte resultaten te evalueren en zo nodig verdere maatregelen te nemen.

4.3. **Slim energienet en hernieuwbare energiebronnen**

4.3.1. De kosten van bepaalde soorten hernieuwbare energie liggen naar schatting al dicht bij de huidige marktprijzen.

4.3.2. Decentrale energieoplossingen en slimme regelaars worden steeds goedkoper. Slimme netten vormen een cruciaal onderdeel van dit nieuwe systeem; met behulp van digitalisering helpen zij nieuwe energieomgevingen met het net te verbinden. De slimme energiesystemen van de toekomst kunnen niet geïsoleerd worden ontwikkeld. Zij verbinden — zowel digitaal als fysiek — verschillende vormen van energie en transmissienetwerken met elkaar en bieden zo tal van nieuwe mogelijkheden. De veranderingen zullen waarschijnlijk het eerst merkbaar zijn in de elektriciteitssector. De digitalisering zal een sterkere koppeling tussen verwarming en koeling mogelijk maken, met name in gebouwen en in het vervoer, en zal bevorderlijk zijn voor een sterkere deelname van de stakeholders in lokale, regionale en Europese waardeketens, de participatie van lokale gemeenschappen en prosumenten in energiegemeenschappen en energietransacties en het stimuleren van innovatie en het bedrijfsleven in Europa.

4.3.3. In het kader van Horizon 2020 is een reeks demonstratieprojecten gefinancierd op het gebied van netdistributie, transmissienetten, decentrale opslag, grootschalige opslag, hernieuwbare energie en verwarming en koeling, die zich uitstrekken tot technologieën voor de consument, netwerktechnologie, ondersteunende marktdiensten, energieopslag en pompslag, accu's, windturbines, fotovoltaïsche installaties, zonne-energie, thermische energie, biogas en micro-opwekking. Het EESC is verheugd over de oprichting van het Innovatiefonds, waaruit meer steun zal worden verleend voor demonstratieprojecten.

⁽⁹⁾ PB C 345 van 13.10.2017, blz. 52.

⁽¹⁰⁾ PB C 81 van 2.3.2018, blz. 195.

4.3.4. Het EESC dringt er bij de EU op aan meer maatregelen te nemen om energiearmoede uit te bannen. Er zijn concrete maatregelen nodig om de grondige renovatie van gebouwen te bevorderen, en waar dit zinvol is dienen zonnepanelen te worden geïnstalleerd voor personen die het risico lopen in energiearmoede terecht te komen. De EU moet rekening houden met het feit dat armen zich dergelijke maatregelen niet kunnen veroorloven.

4.3.5. Het EESC is verheugd over de werkzaamheden van het platform voor steenkoolregio's in transitie. Bepaalde regio's ondervinden de gevolgen van de energietransitie inderdaad in sterkere mate dan andere, vooral wanneer de winning van fossiele brandstoffen, energieproductie en energie-intensieve productie in één regio zijn geconcentreerd. Daarom moeten de structurele veranderingen in steenkool- en koolstofintensieve regio's en sectoren nauwlettend worden gemonitord en doeltreffend worden beheerd om een billijke en sociaal aanvaardbare transitie te waarborgen waarbij geen enkele werknemer of regio in de steek wordt gelaten.

4.3.6. Energie-intensieve bedrijfstakken bieden rechtstreeks werk aan meer dan 6 miljoen mensen in Europa en vormen de spil van tal van waardeketens, met inbegrip van die voor schone energiesystemen. De energie-intensieve bedrijfstakken zijn verantwoordelijk voor 60 % tot 80 % van de industriële emissies. Het koolstofvrij maken van energie-intensieve sectoren vormt een enorme uitdaging en vereist zowel technologische als niet-technologisch innovaties (bijvoorbeeld in de vorm van nieuwe bedrijfsmodellen).

4.4. **Investerings op energiegebied**

4.4.1. Adequate, goed ontwikkelde en kosteneffectieve transmissienetten in Europa zijn absoluut noodzakelijk om de Europese energiemarkt te versterken, de energietransitie te bevorderen en een veilige werking van het systeem te waarborgen.

4.4.2. Innovatieve oplossingen, zoals de omzetting van elektriciteit in gas (*power-to-gas*) of waterstof, kunnen een substantiële bijdrage leveren en met de nodige doeltreffende steun economisch haalbaar worden.

4.4.3. In de scenario's die voorzien in een CO₂-vermindering met 100 % ⁽¹⁾ zouden de investeringen in de energiesector in de periode 2031-2050 jaarlijks gemiddeld 547 miljard EUR (oftewel 2,8 % van het bbp) belopen, tegenover 377 miljard EUR (1,9 % van het bbp) in het referentiescenario. Zelfs voor een ontwikkelde economie gaat het om aanzienlijke bedragen.

5. **Diensten van algemeen belang**

5.1. De strategische hoofdlijn is de invoering van een mensgerichte benadering voor het verrichten van diensten van algemeen belang als aanjagers van duurzame groei in de EU. Het twintigste en laatste beginsel van de Europese pijler van sociale rechten heeft betrekking op toegang tot essentiële diensten: iedereen heeft recht op toegang tot essentiële diensten van goede kwaliteit, waaronder water, sanitaire voorzieningen, energie, vervoer, financiële diensten en digitale communicatie. Om hiervan werk te maken zijn specifieke maatregelen op het gebied van duurzame ontwikkeling en cohesie nodig.

5.2. **Burgers en bedrijven verlangen een meer open, transparant en doeltreffend bestuur met een grotere verantwoordingsplicht.** Door de invoering van cloud-computingarchitectuur kunnen schaalvoordelen en meer flexibiliteit worden bereikt waardoor de overstap naar e-overheid, e-gezondheid, e-aanbestedingen en e-factorering wordt vergemakkelijkt, overheidsdiensten informatie kunnen uitwisselen en burgers en bedrijven gemakkelijker kunnen communiceren.

5.3. Het gevaar bestaat dat ouderen of digitale analfabeten worden uitgesloten als gevolg van de volledige digitalisering van DAB. Daarom moet een aantal conventionele leveringspunten voor deze diensten worden gehandhaafd.

5.4. Het EESC beveelt aan om in het Europees Semester bepalingen op te nemen over de verantwoordingsplicht en transparantie bij de toewijzing van diensten van algemeen belang in de lidstaten, en over de toegankelijkheid en het behoorlijk functioneren van de diensten.

5.5. Een groot aantal Europese burgers ondervindt, in meer of mindere mate, economische moeilijkheden om toegang te krijgen tot basisdiensten zoals huisvesting, energie, elektronische communicatie, vervoer, water, gezondheidszorg en sociale diensten.

5.6. De gebrekkige toegang tot DAB kan afhangen van tal van factoren: deze kunnen ofwel economisch, geografisch, sociaal (ongelijke behandeling) of fysiek (handicaps) van aard zijn, ofwel zijn de diensten niet aangepast aan de behoeften en/of de technische vooruitgang (onaangepast/onvoldoende kwaliteits- en/of veiligheidsniveau). Digitale technologieën kunnen een aantal van deze belemmeringen helpen overwinnen.

⁽¹⁾ COM(2018) 773 final

5.7. In het geval van gezondheidsdiensten kan digitalisering bijdragen tot betere ziektepreventie, betere diagnose en betere behandeling. Dankzij instrumenten zoals het elektronisch medisch dossier (EMD) hebben patiënten voortdurend toegang tot hun medische geschiedenis en geneesmiddelenvoorschriften. Mobiele gezondheidsapps en online medische consulten kunnen patiënten en consumenten uitstekend ondersteunen bij hun inspanningen om hun gezondheid op peil te houden en ziekten te voorkomen, vooral wanneer zij in afgelegen gebieden wonen. De voordelen van digitale producten en diensten voor de volksgezondheid moeten echter worden afgezet tegen risico's voor de privacy, beveiliging en veiligheid van patiënten, omdat de kans bestaat dat inbreuken op persoonlijke gezondheidsdossiers en gegevens die zijn opgeslagen in zorgomgevingen vaker zullen voorkomen. De EU moet een alomvattend regelgevingskader ontwikkelen om een geharmoniseerde aanpak te waarborgen.

5.8. Gezien het toenemende gebruik van digitale gezondheidsdiensten en -producten, niet in de laatste plaats in een grensoverschrijdende omgeving, is het ook van groot belang dat de aansprakelijkheidsregels voor dergelijke diensten en producten in de hele EU worden geharmoniseerd. Om consumenten in de EU doeltreffend te beschermen moeten er wettelijke maatregelen worden genomen, zoals een sterk markttoezicht en wetshandhaving, en moeten er efficiënte verhaalsmogelijkheden komen voor digitale gezondheidsproducten en -diensten.

5.9. Het EESC dringt er bij de Europese Commissie op aan om een passend kader te scheppen voor de uitwisseling van gezondheidsgegevens van EU-burgers tussen de nationale gezondheidsstelsels met het oog op onderzoek en innovatie door EU-instellingen en -bedrijven, overeenkomstig de algemene verordening gegevensbescherming, d.w.z. met strenge voorwaarden op het gebied van privacy en anonimiteit.

5.10. In het geval van DAB moeten diensten door exploitanten digitaal worden geleverd, waarbij er tegelijkertijd andere kanalen worden opgehouden voor degenen die niet digitaal verbonden kunnen of willen zijn.

5.11. DAB in het openbaar vervoer zijn van cruciaal belang om de kwaliteit van het bestaan te verbeteren en fundamentele doelstellingen van de EU te verwezenlijken. De overheid moet over een ruime discretionaire bevoegdheid beschikken om DAB te verlenen, te laten verrichten en te organiseren.

6. 5G

6.1. *Uitrol van 5G op de eengemaakte markt*

6.1.1. Om de introductie van 5G op de eengemaakte markt te bevorderen hebben overheden reeds maatregelen in gang gezet, zoals 5G-spectrumtoewijzingen. De komende maanden moeten exploitanten van mobiele netwerken zich klaarmaken voor het opzetten en uitvoeren van tests onder "reële" omstandigheden, aangezien de eerste 5G-smartphones en -terminals naar verwachting in de eerste helft van 2019 beschikbaar worden. Per december 2018 hadden echter slechts twaalf lidstaten ten minste één spectrumveiling afgerond of gestart.

6.1.2. Op internationaal niveau is een wedloop ontstaan tussen landen die als eersten met een landelijk 5G-netwerk van start willen gaan. Ook de EU neemt deel aan deze wedloop. Tot de vijf grootste leveranciers van infrastructuur behoren twee Europese aanbieders, twee Chinese en een Koreaanse. De groep van eerste producenten van 5G-toestellen en chipsets telt geen enkele Europese onderneming.

6.1.3. Het EESC wijst er met klem op dat het concurrentievermogen van Europese bedrijfstakken waarin Europa een leidende rol speelt — zoals de vervoer- en automobielsector, de energiesector, de chemische en farmaceutische industrie, de maakindustrie, met inbegrip van kleine en middelgrote ondernemingen en de financiële dienstverlening — afhankelijk is van het vermogen om 5G-diensten te integreren en toe te passen.

6.1.4. Het EESC is zich ervan bewust dat sommige wetenschappers waarschuwen voor de potentiële gevaren van de elektromagnetische straling van 5G voor de menselijke gezondheid en het milieu, met name door de radiofrequentiesignalen met zeer hoge datasnelheden en de sterke penetratie in gebouwen en andere gesloten ruimten. Daarom zou de Commissie een studie moeten laten uitvoeren naar de biologische effecten van 5G-straling en het risico op interferentie met andere frequentiebanden.

6.2. *Investeringsbehoeften voor 5G*

6.2.1. De Europese marktdeelnemers zullen de komende vijf jaar naar schatting 60 à 100 miljard EUR per jaar in 5G moeten investeren om alle grote Europese economische en sociale actoren Gigabit-connectiviteit te bieden. Voor een betere connectiviteit op het platteland zijn verdere investeringen ten belope van 127 miljard EUR vereist.

6.2.2. Dankzij 5G zal mobiele en internettechnologie de status van General Purpose Technology verwerven die van invloed zal zijn op de productiviteit en economische activiteiten in een breed scala aan bedrijfstakken. Het gebruik van een groter aantal toestellen en de verwerking van grotere hoeveelheden gegevens maken een grootschalig gebruik van het internet der dingen en de ontwikkeling van “mission critical”-diensten mogelijk.

7. Specifieke opmerkingen

7.1. Voorts verzoekt het EESC de EU-instellingen om grondig rekening te houden met de volgende uitdagingen waaraan het Comité al heeft gewerkt en ook in de toekomst zal blijven werken als belangrijke kwesties die in het kader van dit advies aan de orde moeten worden gesteld:

- internalisering van alle externe kosten door middel van positieve en negatieve stimulansen ⁽¹²⁾;
- richtlijn energiebelasting; rekening houden met de uitstoot van CO₂, NO_x, SO_x ⁽¹³⁾;
- een systeem van decentrale energieoplossingen ⁽¹⁴⁾;
- ETS-marktstabiliteit voor de volgende ETS-handelsperiode (in 2021) en maatregelen voor het ETS na 2020 ⁽¹⁵⁾;
- een digitaal platform voor gegevensuitwisseling tussen netwerken voor het beheer van elektriciteitsstromen ⁽¹⁶⁾;
- beheer van big data op energiegebied ⁽¹⁷⁾;
- sociale en economische uitdagingen bij de uitfasering van steenkool ⁽¹⁸⁾;
- kleine modulaire kernreactoren (50-300 MW), die goedkoper en gemakkelijker kunnen worden geïnstalleerd; hiervoor moeten EU-normen worden vastgesteld ⁽¹⁹⁾;
- hoogspanningsnetten voor de overbrugging van lange afstanden tussen continenten: een Euro-Aziatisch perspectief ⁽²⁰⁾;
- voorzieningszekerheid en investeringsbescherming ⁽²¹⁾;
- energie-efficiëntie ⁽²²⁾;
- voorafgaande certificering van producten ⁽²³⁾;
- regels voor de cloud ⁽²⁴⁾;
- fabricageplatforms in de EU ⁽²⁵⁾;

⁽¹²⁾ PB C 190 van 5.6.2019, blz. 24, PB C 110 van 22.3.2019, blz. 33.

⁽¹³⁾ PB C 228 van 5.7.2019, blz. 37.

⁽¹⁴⁾ PB C 34 van 2.2.2017, blz. 44.

⁽¹⁵⁾ PB C 424 van 26.11.2014, blz. 46, PB C 288 van 31.8.2017, blz. 75.

⁽¹⁶⁾ PB C 34 van 2.2.2017, blz. 44; PB C 345 van 13.10.2017, blz. 52; PB C 262 van 25.7.2018, blz. 86.

⁽¹⁷⁾ Final study – The ethics of Big Data: Balancing economic benefits and ethical questions of Big Data in EU policy context; PB C 242 van 23.7.2015, blz. 61.

⁽¹⁸⁾ PB C 303 van 19.8.2016, blz. 1.

⁽¹⁹⁾ PB C 237 van 6.7.2018, blz. 38; PB C 341 van 21.11.2013, blz. 92; PB C 110 van 22.3.2019, blz. 141.

⁽²⁰⁾ PB C 228 van 5.7.2019, blz. 95, PB C 143 van 22.5.2012, blz. 125.

⁽²¹⁾ PB C 143 van 22.5.2012, blz. 125; PB C 271 van 19.9.2013, blz. 153; PB C 424 van 26.11.2014, blz. 64; PB C 264 van 20.7.2016, blz. 117.

⁽²²⁾ PB C 191 van 29.6.2012, blz. 142.

⁽²³⁾ PB C 228 van 5.7.2018, blz. 74, PB C 75 van 10.3.2018, blz. 40, PB C 81 van 2.3.2018, blz. 176

⁽²⁴⁾ PB C 487 van 28.12.2016, blz. 86.

⁽²⁵⁾ Informatief rapport van de adviescommissie Industriële Reconversie van het Europees Economisch en Sociaal Comité – Stimuleren van incrementele innovatie in zeer industriële gebieden; PB C 332 van 8.10.2015, blz. 36; PB C 299 van 4.10.2012, blz. 12.

- telecommunicatie- en gegevensnetwerken ⁽²⁶⁾;
- beveiliging en betrouwbaarheid van gegevensstromen ⁽²⁷⁾;
- eigendom van gegevens en gegevensrechten ⁽²⁸⁾;
- gegevensopslag in de EU ⁽²⁹⁾.

Brussel, 17 juli 2019.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER

⁽²⁶⁾ PB C 125 van 21.4.2017, blz. 74.

⁽²⁷⁾ PB C 440 van 6.12.2018, blz. 8; PB C 227 van 28.6.2018, blz. 86.

⁽²⁸⁾ PB C 288 van 31.8.2017, blz. 107; PB C 81 van 2.3.2018, blz. 209; PB C 237 van 6.7.2018, blz. 32.

⁽²⁹⁾ PB C 345 van 13.10.2017, blz. 52; PB C 227 van 28.6.2018, blz. 11.