

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — En europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer — en milepæl hen imod samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet

(COM(2016) 766 final)

(2017/C 288/12)

Ordfører: **Stefan BACK**

Anmodning om udtalelse	Kommissionen, 27/01/2017
Retsgrundlag	Artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedttaget i sektionen	16/05/2017
Vedttaget på plenarforsamlingen	31/05/2017
Plenarforsamling nr.	526
Resultat af afstemningen	150/0/0
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. EØSU glæder sig over Kommissionens meddelelse om en europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer (COM(2016) 766) (strategien) og dens ambitiøse mål om at gennemføre en indledende pakke af tjenester (dag 1-tjenester) i 2019, der skal efterfølges af udarbejdelsen af anden pakke af tjenester (dag 1,5-tjenester).

1.2. EØSU noterer sig de mange potentielle fordele, der følger af at gennemføre strategien om det transeuropæiske transportnet, herunder mere effektiv personbefordring og godstransport, højere energieffektivitet, færre emissioner og lavere risiko for ulykker inden for vejtransport. Strategien er en vigtig milepæl hen imod udviklingen af samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS) og i sidste ende automatiseret mobilitet. EØSU støtter dette projekt og noterer sig det stærke samarbejde mellem de forskellige sektorer såsom transport, energi og telekommunikation, hvilket er nødvendigt for at gennemføre digitale transportsystemer, herunder infrastruktur, køretøjer og innovative tjenester.

1.3. EØSU værdsætter dag 1- og dag 1,5-tjenesternes merværdi for mobiliteten, navnlig for så vidt angår person- og godstransport, herunder distributionssystemer, og noterer sig flere igangværende testprojekter i europæiske bymæssige områder, der er mere ambitiøse end strategien, og som allerede omfatter afprøvning af automatiske køretøjer til personbefordring. EØSU påpeger i denne forbindelse også vigtigheden af, at strategien fokuserer på at undgå boomerangeffekter såsom øget trafik og flere emissioner gennem foranstaltninger til at integrere opkoblede, samarbejdende og automatiserede køretøjer i bæredygtig mobilitets- og logistikplanlægning samt fremme af offentlig transport.

1.4. EØSU påpeger desuden de positive virkninger på kompetenceniveauet inden for IT, udvikling af nye færdigheder og bedre konkurrenceevne for EU's data-, automobil- og transportindustri, især på langt sigt.

1.5. EØSU henleder også opmærksomheden på vigtigheden af beskyttelsen af privatlivets fred og databeskyttelse, et spørgsmål, der allerede blev rejst i EØSU's udtalelse om ITS-direktivet⁽¹⁾. EØSU understreger, at C-ITS-data alene bør anvendes til C-ITS-formål, og at de ikke bør opbevares eller anvendes til andre formål, undtagen med brugerens samtykke. EØSU mener, at det er særdeles vigtigt at tydeliggøre dette aspekt gennem retligt bindende bestemmelser med henblik på at skabe tillid til systemet og overensstemmelse med EU-retten, herunder artikel 8 i EU's charter om grundlæggende rettigheder⁽²⁾.

1.6. EØSU understreger vigtigheden af fælles standarder og grænseoverskridende interoperabilitet for gennemførelsen af det digitale indre marked og sikringen af effektiv grænseoverskridende transport.

1.7. EØSU understreger, hvor vigtigt det er, at der i gennemførelsen af strategien er plads til lokale og/eller virksomhedsspecifikke løsninger, også selv om det i behørigt begrundede og forholdsmæssige tilfælde går ud over den overordnede garanti for interoperabilitet og gennemsigtighedskravene, blot sådanne løsninger tilføjer merværdi. Ligeledes må kravene til standardisering og gennemsigtighed ikke gennemføres på en måde, der bremser innovation.

1.8. EØSU henleder opmærksomheden på vigtigheden af høje sikkerhedsstandarder for at forebygge hacking og cyberangreb, høje databeskyttelsesstandarder og effektiv overensstemmelsesvurdering. Af samme grund vil det ofte være nødvendigt at holde dedikerede sikkerheds løsninger fortrolige.

1.9. Gennemførelsen af strategien kan være en meget krævende proces, hvor den valgte koordineringsmetode vil kræve konstant kommunikation, overvågning og opfølgning fra Kommissionens side. Opbygning af tillid både blandt partnere i gennemførelsesprocessen og med hensyn til den brede offentlighed, herunder forbrugerne, kan være afgørende for en vellykket gennemførelse af strategien. EØSU henleder i denne forbindelse opmærksomheden på FN's konvention fra 2006 om rettigheder for personer med handicap. EØSU minder om, at udvalgets koblinger til civilsamfundet kan gøre det til en nyttig partner med hensyn til at etablere en dialog om gennemførelsen.

1.10. For så vidt angår de lovgivningsmæssige tiltag, der nævnes i strategien, understreger EØSU, at det er vigtigt at undgå, at de bliver for præskriptive. Interoperabilitet og fælles standarder må derfor ikke blive et mål i sig selv, men kun finde anvendelse, når de tjener et formål, som tilfører merværdi og ikke bremser innovation, og løser specifikke problemer lokalt eller på virksomhedsniveau.

1.11. Strategien omfatter et første trin i gennemførelsen af C-ITS med forholdsvis begrænsede virkninger på beskæftigelsen og arbejdsforholdene (dag 1- og dag 1,5-tjenesterne). Næste trin vil formodentlig bestå i indførelsen af automatiserede køretøjer, der har mere vidtrækkende følger for arbejdstagerne. Derfor, og med henblik på at skabe et miljø med gensidig tillid, finder EØSU det vigtigt at etablere en social dialog på et tidligt tidspunkt for at tage eventuelle problemer vedrørende beskæftigelses- og arbejdsforholdene op.

1.12. EØSU understreger, at det haster med at nå til næste fase i gennemførelsen af C-ITS, dvs. udvikling af systemer, der også omfatter kommunikation mellem køretøjer indbyrdes og trafikstyring. Testprojekter og lovgivningsmæssig planlægning ser ud til at være godt på vej i medlemsstaterne for så vidt angår automobilindustrien, og efter EØSU's mening er tid derfor en vigtig faktor, hvis EU vil spille en rolle af betydning med hensyn til at fremme en fælleseuropæisk indsats.

1.13. Det er hensigten, at C-Roads-plattformen, der blev oprettet i oktober 2016, skal spille en vigtig rolle i gennemførelsen af strategien. Indtil nu er det ikke alle medlemsstater, der har tilsluttet sig platformen. EØSU anser det for presserende, at alle medlemsstater tilslutter sig dette organ.

1.14. EØSU glæder sig over Kommissionens vilje til at støtte gennemførelsen finansielt. I denne forbindelse henleder EØSU opmærksomheden på, at der bør være et spillerum, som giver mulighed for hensigtsmæssig planlægning af gennemførelsestiltag på virksomhedsniveau i betragtning af bl.a. de finansielle begrænsninger i vejgodstransportsektoren.

1.15. EØSU beklager, at der ikke er nogen klar tidsplan for dag 1,5-tjenester og kommende C-ITS-tjenester. EØSU savner også en konsekvensanalyse. Rapporteringen om C-ITS-plattformen indeholder elementer, der gør det muligt at evaluere visse aspekter af strategien, men efter EØSU's mening er dette ikke tilstrækkeligt.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1) og EUT C 277 af 17.11.2009, s. 85.

⁽²⁾ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31, EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1 og EUT C 229 af 31.7.2012, s. 90.

2. Baggrund

2.1. Kommissionens meddelelse om en europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS) (COM(2016) 766) er tæt knyttet til Kommissionens politiske prioriteter, navnlig job-, vækst- og investeringsdagsordenen, det digitale indre marked og strategien for energiunionen. Den blev fremlagt som led i den såkaldte »energivinterpakke«, der primært består af forslag om udformningen af det indre energimarked, energieffektivitet og fornyelige energikilder.

2.2. Strategien behandler ikke energimæssige spørgsmål direkte. Den drejer sig først og fremmest om udviklingen af samarbejdende transportsystemer og de dermed forbundne praktiske og juridiske aspekter, herunder opkoblede biler/automatiserede køretøjer og infrastruktur. Den er også knyttet til gennemførelsen af det digitale indre marked og den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet.

2.3. Strategien understreger potentialet ved udvikling af C-ITS med hensyn til at styrke den europæiske industris konkurrenceevne gennem et stort marked og mulighed for jobskabelse. Merværdien ved foranstaltninger på EU-plan er en konsekvens af større volumen på et større marked med fælles standarder. Udviklingen af C-ITS er et første skridt på vej mod automatiserede køretøjer. C-ITS-tjenesterne skal baseres på fælles standarder og gennemføres fra 2019. De er baseret på kommunikation mellem køretøjer indbyrdes og mellem køretøjer og infrastruktur, og der er ikke behov for en fører.

2.4. Strategien fastlægger en række C-ITS-tjenester, der kan gennemføres med det samme (listen over dag 1-C-ITS-tjenester) og yderligere tjenester, der kan gennemføres i en efterfølgende fase, eftersom de fuldstændige specifikationer eller standarder muligvis ikke er klar til indførelse før 2019 (listen over dag 1,5-C-ITS-tjenester). Listen over dag 1-tjenester omfatter meddelelser om farlige steder og anvendelse af skiltning, mens listen over dag 1,5-tjenester omfatter funktioner som information om tank- og ladestationer for køretøjer, styring af og information om parkering (på gaden og uden for gadearealer), information om »park-and-ride«, opkoblet og samarbejdende navigation ind og ud af byen, trafikinformation og intelligent rutedirigering.

2.5. Strategien lægger vægt på det tværsektorielle aspekt ved gennemførelsen af C-ITS, der berører alle transportformer, industrier og telekommunikationsformer. Transporttjenester, der er en konsekvens af gennemførelsen af strategien, må ikke føre til mere transport og flere emissioner.

2.6. Til gennemførelse af strategien er der planlagt en række konkrete tiltag. De omfatter følgende otte områder:

- Storstilet indførelse af i det mindste dag 1-C-ITS-tjenesterne i 2019 ved hjælp af foranstaltninger truffet af medlemsstaterne, de lokale myndigheder, bilproducenter, vejoperatører og ITS-industrien med finansiel støtte (Connecting Europe-faciliteten, EFSI og ESI-fondene). Dag 1,5-tjenesterne og den videre C-ITS-udvikling er endnu ikke moden. Udviklingen af dem vil om muligt blive støttet af Kommissionen gennem Horisont 2020-programmet og ESI-fondene. Listen over tjenester vil blive ajourført gennem en videreførelse af processen med C-ITS-plattformen.
- Udviklingen af en fælles sikkerheds- og certifikatpolitik vil blive tilstræbt gennem samarbejde mellem Kommissionen og alle relevante interessenter. Den vil også udgøre et grundlag for at tilbyde tjenester på et højere niveau (mellem køretøjer indbyrdes og mellem køretøjer og infrastruktur). Den europæiske C-ITS-tillidsmodels roller og ansvarsopgaver samt Kommissionens eventuelle styringsrolle skal analyseres af Kommissionen.
- C-ITS-tjenesteudbydere bør tilbyde slutbrugerne klare og forståelige vilkår. Kommissionen vil i 2018 offentliggøre den første vejledning om beskyttelse af privatlivets fred. Initiativerne til indførelse af C-ITS har til formål at informere og skabe tillid blandt slutbrugerne samt vise merværdien af anvendelsen af personoplysninger. Kommissionen vil desuden i samråd med EU's databeskyttelsesmyndigheder udvikle en model for konsekvensanalyse vedrørende databeskyttelse.
- Foranstaltninger fra Kommissionen og relevante interessenter, der skal sikre funktionsdygtige kommunikationstjenester på et frekvensbånd, som Kommissionen stiller til rådighed.
- Brug af C-Roads-plattformen med henblik på at koordinere den praktiske indførelse af C-ITS, herunder testning og validering. Flere medlemsstater tilskyndes til at tilslutte sig platformen.

- Udvikling og offentliggørelse af en overensstemmelsesvurderingsproces for dag 1-tjenester via C-ITS-initiativer. Kommissionen vil udvikle en model for denne proces.
- Kommissionen vil senest i 2018 i henhold til ITS-direktivet vedtage delegerede retsakter om C-ITS-tjenesternes kontinuitet og sikkerhed, om den praktiske gennemførelse af den generelle databeskyttelsesforordning på C-ITS-området, om en hybrid kommunikationsstrategi og om interoperabilitet i forbindelse med overensstemmelseskontrolprocesserne.
- Kommissionen vil videreudvikle det internationale samarbejde på C-ITS-området.

3. Generelle bemærkninger

3.1. EØSU glæder sig over strategien og noterer sig de mange potentielle positive virkninger ved en vellykket gennemførelse af den, såsom mere effektiv transport både af gods og personer, forbedret energieffektivitet og lavere emissioner, forbedret vejsikkerhed og udvikling af den digitale økonomi.

3.2. Strategien er tæt forbundet med flere vigtige igangværende strategier, nemlig det digitale indre marked, strategien for energiunionen og den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet, som alle støttes af EØSU. EØSU støtter også strategiens tværsektorielle tilgang og den nye dimension, som denne tilgang tilfører transportpolitikken.

3.3. EØSU noterer sig i denne forbindelse koblingen til strategien for digitalisering af EU's industri, hvori samarbejdende, opkoblede og automatiserede køretøjer nævnes som et prioritetsområde for styrkelsen af den europæiske industris konkurrenceevne. Markedet for sådanne køretøjer anslås at have et potentiale på mange milliarder EUR om året og skulle kunne skabe hundredtusinder af nye job. EØSU vil i denne forbindelse gerne gentage sit standpunkt i udtalelsen TEN/574 om en strategi for et digitalt indre marked om, at eventuelle resultater af denne type kan udgøre en unødvendig risiko og i værste tilfælde have en negativ indvirkning på tilliden, navnlig i et tilfælde som dette, hvor en vellykket gennemførelse af strategien i høj grad afhænger af interessen blandt medlemsstaterne, de lokale myndigheder, automobilindustrien og andre interessenter.

3.4. EØSU henleder ligeledes opmærksomheden på strategiens betydning for effektiv mobilitet, bl.a. i byerne, og for den såkaldte »første og sidste strækning« i godstransport og personbefordring.

3.5. EØSU lægger også vægt på den grænseoverskridende interoperabilitet af de tjenester, der skal gennemføres, så det kan sikres, at trafikken flyder gnidningsløst ved grænseoverskridende forbindelser. Både de tjenester, der er tilgængelige nu (dag 1-tjenester), og dem, der næsten er klar til at blive indført, såvel som dem, hvis indførelse vil blive påbegyndt i 2019, skønt de ikke er klar til storstilet indførelse (dag 1,5-tjenester), vil være til stor gavn for den effektive gennemførelse af TEN-T, navnlig de centrale TEN-T-netværkskorridorer.

3.6. I lyset af, at strategien fremlægges som led i vinterpakken af energipolitikken, havde EØSU gerne set ikke blot en gentagelse af de velkendte tal for vejtransportens andel af emissionerne, men også en indikation af strategiens forventede virkninger i form af forbedret energieffektivitet og lavere emissioner.

3.7. Strategien skal i vid udstrækning gennemføres i et samarbejde mellem Kommissionen, medlemsstaterne, de lokale myndigheder og industrien. Kommissionen agter at anvende C-Roads-plattformen — der blev oprettet i oktober 2016, og som 12 medlemsstater på nuværende tidspunkt har tilsluttet sig — til at koordinere indførelsen af C-ITS-tjenester, testning og validering for at sikre interoperabilitet og udvikle systemtest. Den vil understøtte denne udvikling ved hjælp af en overensstemmelsesvurderingsproces. EØSU er enig i, at en koordinerende funktion er afgørende for en vellykket gennemførelsesproces, men beklager, at ikke alle medlemsstater har tilsluttet sig C-Roads-plattformen, der ser ud til at have store mangler med hensyn til at kunne fungere som et effektivt koordineringsforum (i dag deltager otte medlemsstater som fuldgyltige medlemmer af platformen, mens der er fire associerede medlemsstater). EØSU foreslår derfor, at Kommissionen straks lægger politisk pres på medlemsstaterne for at opnå fuld tilslutning til platformen.

3.8. EØSU værdsætter Kommissionens planer om at træffe foranstaltninger til at sikre sammenhæng mellem en række vigtige aspekter. Den vil for eksempel offentliggøre en »vejledning« om den europæiske C-ITS-sikkerheds- og -certifikatpolitik i 2017 og en vejledning om databeskyttelse i 2018. Kommissionen vil også reservere det frekvensbånd, der i øjeblikket benyttes til sikkerhedsmæssige anvendelser af den europæiske telestandard⁽³⁾ til C-ITS-tjenester. EØSU noterer sig desuden, at Kommissionen også i 2018, hvis det er nødvendigt, vil overveje at vedtage delegerede retsakter i henhold til ITS-direktiv 2010/40/EU om ITS-sikkerhed, databeskyttelse, kommunikationsstrategi og interoperabilitet. Derudover kan der vedtages lovgivning om videreførelse af ITS-tjenester og overensstemmelsesvurdering. EØSU beklager, at der ikke er nogen indikation af, på hvilket grundlag Kommissionen vil beslutte at lovgive om eller stoppe vejledninger, der ikke er juridisk bindende. For så vidt angår Kommissionens planer om at vedtage delegerede retsakter i henhold til direktiv 2010/40/EU om ITS, gentager EØSU sin holdning, der allerede fremgår af udvalgets udtalelse om dette direktiv, nemlig at de begrænsninger for udarbejdelse af sådanne retsakter, der følger af artikel 290 i TEUF, skal overholdes. EØSU understreger desuden, at det haster med at forlænge mandatets syvårige frist for vedtagelse af delegerede retsakter i henhold til direktiv 2010/40/EU, eftersom mandatet til at vedtage disse retsakter udløber i august 2017.

3.9. EØSU anerkender målet om at sikre inddragelse af de parter, der er berørt af indførelsen af C-ITS-tjenesterne, dvs. medlemsstater, lokale myndigheder, bilproducenter og vejoperatører, på tværs af sektorer og på flere niveauer. En vellykket inddragelse af dem i gennemførelsesaktiviteterne kan åbne mulighed for at skabe tillid til de nye tjenester og sikre dem en god start. EØSU henviser i denne forbindelse til handicappedes rettigheder til integration, som er fastlagt i FN's konvention om rettigheder for personer med handicap, der blev vedtaget den 13. december 2006.

3.10. EØSU anerkender vigtigheden af et klart og forståeligt sprog i alle relationer med slutbrugerne, hvilket fremhæves som et vigtigt middel til at vinde tillid til de foreslåede tjenester. Enhver retsakt bør overholde principperne i programmet for bedre lovgivning.

3.11. EØSU understreger desuden betydningen af at undgå for mange præskriptive bestemmelser i gennemførelsen af strategien. Det er vigtigt, at der er plads til parallelle eller skræddersyede løsninger til bestemte formål eller til brug for innovation. Krav, der er for detaljerede eller ufleksible, kan i denne forbindelse være en hindring og derfor vise sig at virke mod hensigten.

3.12. EØSU glæder sig over den vægt, der lægges på finansieringen, og over Kommissionens vilje til at stille finansielle midler fra EU-instrumenter såsom Connecting Europe-faciliteten, EFSI og ESI-fondene til rådighed for indførelsen af C-ITS-tjenester, der allerede er operationelle, samt Horisont 2020-finansiering til rådighed for de tjenester, der stadig befinder sig i udviklingsfasen. EØSU understreger vigtigheden af at vurdere projekters merværdi for at sikre, at de begrænsede ressourcer anvendes bedst muligt. EØSU henleder desuden opmærksomheden på den skarpe konkurrence i vejtransportsektoren, hvilket strategien klart påpeger. Dette kræver forudsigelighed og langsigtet planlægning af de investeringer, der er nødvendige for at indføre eller forbedre C-ITS-komponenter.

3.13. Strategiens indledende del lægger stor vægt på udviklingen af automatiserede køretøjer, dvs. køretøjer, der kan køre uden en førers mellemkomst. EØSU er imidlertid af den opfattelse, at strategien stopper ved gennemførelsen af kommunikation mellem køretøjer indbyrdes og mellem køretøjer og infrastruktur. Dag 1-tjenesterne, der skal udvikles i 2019, drejer sig om kortlægning af farlige steder og anvendelse af skiltning, mens dag 1,5-tjenesterne omhandler vejplanlægning, information om tank- og ladestationer, information om parkering osv. Efter EØSU's mening er de vigtige spørgsmål om ansvar for systemfejl eller fejlfunktioner og de grundlæggende sociale problemer, der opstår, når arbejdstagere erstattes af robotter, derfor ikke relevante her, eftersom de tjenester, der indgår i strategien, vil blive håndteret og overvåget af mennesker. EØSU vil dog alligevel også i denne forbindelse understrege, at man ved udviklingen af C-ITS-systemer, herunder fuldt automatiserede køretøjer, bør være særligt opmærksom på behovene hos mennesker med handicap.

3.14. EØSU noterer sig med tilfredshed den tilstræbte konsekvens i indførelsen af strategien takket være den tværsektorielle tilgang til C-ITS' rolle i transportsystemet via synergier mellem transportformerne og de forbedrede muligheder for mobilitet/logistikplanlægning, som visse C-ITS-tjenester og udviklingen af forskellige kompetencer muliggør.

⁽³⁾ Kommissionens beslutning 2008/671/EF (EUT L 220 af 15.8.2008, s. 24).

3.15. EØSU noterer sig også den cost-benefit-analyse, der blev fremlagt i januar 2016 i den endelige rapport om C-ITS-platformen, hvori der forudskikkes et muligt resultat af en vellykket indførelse af dag 1-tjenesterne over en periode fra 2018 til 2030. Ifølge denne analyse vil indtjeningen på årsbasis for hele periodens vedkommende klart overgå omkostningerne i forholdet 3:1. Desuden konkluderes det i analysen, at indtjeningen vil begynde mellem fem og ti år efter de første investeringer, og at det forventede resultat afhænger af en stor tilslutning til tjenesterne. EØSU beklager dog, at Kommissionen ikke har udført nogen cost-benefit-analyse af strategien.

3.16. EØSU understreger igen vigtigheden af at fastholde et aktivt og vedvarende pres på gennemførelsesprocessen for at undgå en gentagelse af den indtil videre mislykkede gennemførelse af de elektroniske bompengesystemer i EU, der blev vedtaget første gang i 2004, og som stadig ikke er gennemført på trods af flere tiltag.

4. Særlige bemærkninger

4.1. EØSU noterer sig, at forbindelsen mellem opkoblede køretøjer og de europæiske satellitbaserede navigationssystemer EGNOS og GALILEO er nævnt, og understreger, at køretøjernes kapacitet til at kommunikere med satellitbaserede navigationssystemer skal være teknologineutral, og at det derfor bør være muligt at oprette forbindelse til alle satellitbaserede navigationssystemer, om end man om muligt bør prioritere de europæiske systemer.

4.2. EØSU understreger vigtigheden af på et tidligt tidspunkt at indlede en dialog med arbejdsmarkedets parter med henblik på at skabe et gennemsigtigt og tillidsfuldt miljø. EØSU er af den opfattelse, at dette er særdeles vigtigt allerede i den nuværende fase af gennemførelsen af C-ITS, hvor det ser ud til, at virkningerne på de sociale og/eller beskæftigelsesmæssige forhold vil være ubetydelige eller fraværende, med det mål at skabe et tillidsfuldt miljø i lyset af de langt mere betydelige virkninger af indførelsen af automatiserede biler. Også i denne forbindelse henleder EØSU opmærksomheden på vigtigheden af, at privatlivets fred beskyttes, og på behovet for at sikre, at persondata ikke anvendes til andet end C-ITS-formål uden den pågældende persons samtykke. Der bør udvikles præcise og bindende retlige rammer på dette område.

4.3. EØSU glæder sig over opmærksomheden på sikkerhed, herunder risikoen for hacking og cyberangreb. EØSU mener, at det er et særdeles relevant spørgsmål, og at det er meget vigtigt, at der anvendes samme høje sikkerhedsstandarder i alle medlemsstater og om muligt i eventuelle samarbejdsordninger med tredjelande. EØSU henleder opmærksomheden på, at en forpligtelse til offentliggørelse af sikkerhedsrelaterede foranstaltninger kan underminere selve formålet med sådanne systemer.

4.4. EØSU understreger endelig vigtigheden af kontinuitet ved indførelsen af kommunikationssystemerne for så vidt muligt at undgå spildte investeringer.

Bruxelles, den 31. maj 2017.

Georges DASSIS

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
