

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee aramus teemal „Transport, energia ja üldhuviteenused kui ELi jätkusuutliku majanduskasvu tegurid tänu digipöördele“

(omalgatuslik aramus)

(2019/C 353/13)

Raportöör: **Alberto MAZZOLA**

Kaasraportöör: **Evangelia KEKELEKI**

Täiskogu otsus	24.1.2019
Õiguslik alus	kodukorra artikli 32 lõige 2 omalgatuslik aramus
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	3.7.2019
Vastuvõtmine täiskogus	17.7.2019
Täiskogu istungjärk nr	545
Hääletuse tulemus (poolt/vastu/erapooletuid)	183/13/19

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee (edaspidi „komitee“) leiab, et usaldusväärsed Euroopa transpordi-, energia- ja üldhuviteenuste süsteemid on peamised eeltingimused täielikult lõimunud kontinendi saavutamiseks, mis täidab jätkusuutliku ja konkurentsivõimelise majanduskasvu saavutamiseks vajalikke globaalseid ülesandeid ajakohases, digitaliseeritud ja arukas keskkonnas, mis tuleb toime majanduskasvu, heaolu, töövõimaluste, vaesuse, ebavõrdsuse, kliima, rahu ja õiglusega seotud probleemidega, nagu on nõutud ÜRO kestliku arengu eesmärkides. Komitee hinnangul peab ELi kodanike kui ettevõtjate, tootjate, töötajate, tarbijate, tootvate tarbijate, investorite ja lõppkasutajate aktiivne osalemine ja kaasamine olema poliitikavalikute ja -meetmete keskmes.

1.2. Komitee on kindlalt veendunud, et ELi ühtse turu väljakujundamine on jätkuvalt ELi digitaalse majanduskasvu hoogustamise kõige tähtsam eeltingimus. Komitee palub Euroopa Komisjonil tõhustada ja kontrollida nii ettevõtjaid kui ka tarbijaid käsitlevate heakskiidetud õigusaktide rakendamise õiguspära ning **nõuab, et komisjon vaataks läbi ühtse turu valge raamatu**, et kavandada strateegia ühtse turu lõplikuks väljakujundamiseks 2025. aastaks. Selle tulemuseks peavad olema tugevamad ettevõtted, töötajate ja tarbijate laiendatud kaitse ning uus, täielikult ühendatud ja koostalitlusvõimeline arukas Euroopa transpordi-, energia- ja üldhuviteenuste taristu.

1.3. Komitee soovib luua **konkurentsi ja innovatsiooni edendava õiguskeskkonna**, mida kodanikud ja ettevõtjad usaldavad ning mis suurendab teadlikkust kodanikele, tarbijatele, ettevõtjatele ja töötajatele pakutavate transpordi-, energia- ja üldhuviteenuste valdkonnas kohaldatava digitehnoloogia, sealhulgas kõiki neid rolle koondava nn e-isiku hüvedest. Komitee soovib võtta andmete omamise kontseptsiooni asemel kasutusele füüsiliste ja juriidiliste isikute andmeõiguse mõiste. Tarbijate andmete kaitse tagamiseks peaksid ühendatud seadmete toodetavad andmed olema tarbijate kontrolli all.

1.4. **Andmete vaba liikumine on määrava tähtsusega.** Seepärast palub komitee tungivalt tõhusaid lahendusi probleemide kõrvaldamiseks, mis on seotud andmetele juurdepääsu, andmete koostalitlusvõime ja nende edastamisega, tagades samas andmete piisava kaitse ja privaatsuse, ausa konkurentsi ja tarbijatele laima valiku. Mis puudutab andmevahetust ja kulude hüvitamist, siis tuleb avaliku ja erasektori ettevõtete suhtes kohaldada samu tingimusi.

1.5. Komitee palub komisjonil ja liikmesriikidel eraldada piisavalt vahendeid ja pädevusi, et tulemuslikult jälgida ja jõustada kehtivaid õigusakte. Lisaks palub komitee liikmesriikidel võtta kiiresti vastu komisjoni ettepanek **ELi kollektiivse õiguskaitse mehhanismi** kohta. Tuleb tagada, et tegeletakse ainult põhjendatud juhtumitega, vältides nii ülemääraseid kohtuvaidlusi.

1.6. Komitee on selgel seisukohal küsimuses, millises ulatuses on eetiliselt vastuvõetav kanda valikute tegemine üle **tehisintellektil põhinevatele süsteemidele**: kõik automatiseeritud süsteemid, sõltumata nende keerukusest, peavad tegutsema põhimõttel, et inimene kontrollib masinat.

1.7. **Komitee palub komisjonil avaldada isikuandmete kaitse üldmääruse kohta suunised ja selgitused**, mis tagaksid määruse ühetaolise jõustamise ja kõrgel tasemel andme- ja tarbijakaitse, sealhulgas andmesideühendusega ja automatiseeritud autode puhul, ning vaadata läbi tootevastutus- ja kindlustuseeskirjad, et kohandada neid olukorraga, kus aina rohkem otsuseid langetab tarkvara. Küberturvalisus on ülimalt tähtis turvalise ja heakskiidetud ülemineku tagamiseks.

1.8. Komitee kutsub **komisjoni üles töötama välja riiklike tervishoiusüsteemide asjakohase raamistiku, et jagada ELi institutsioonide ja ettevõtjate tehtava teadustöö ja innovatsiooni eesmärgil ELi kodanike terviseandmeid kooskõlas isikuandmete kaitse üldmäärusega**, st pidades rangelt kinni eraelu kaitse ja anonüümsuse eeskirjadest.

1.9. Kuna **5G** muudab mobiilside- ja internetitehnoloogia **üldotstarbeliseks tehnoloogiaks**, mis aitab oluliselt kaasa „tööstuse muundumise protsessile, mis paneb majandusstruktuuri seestpoolt lakkamatult pöördeliselt muutuma, hävitades lakkamatult vana ja luues uut“, **nõuab komitee, et ELi institutsioonid ja liikmesriigid kujundaksid välja digitaalse ühtse turu, sealhulgas arendaksid välja võimekuse, et lõimida ja kasutada 5G-teenuseid eesmärgiga kaitsta ja suurendada nende Euroopa tööstusharude konkurentsivõimet**, kus EL on maailmas juhtival kohal, näiteks transpordisektor, auto-, energia-, kemikaali- ja ravim- tööstus, tootmine, sh väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd), ja finantssektor.

1.10. Komitee palub komisjonil rangelt jälgida 5G kasutuselevõtmisel ja tegelikul kasutamisel tehtavaid edusamme ning kutsub liikmesriike üles protsessi kiirendama. Komitee soovib võtta vastu **ELi poliitika, milles nõutakse, et igal riigil oleks vähemalt kaks pakkujat, kellest vähemalt üks on ELi ettevõtja**.

1.11. Selleks et oleks võimalik hinnata elektromagnetkiirguse võimalikke riske inimestervisele ja keskkonnale, kutsub komitee komisjoni üles viima läbi uuring, et teha kindlaks 5G kiirguse bioloogiline mõju.

1.12. Komitee märgib, et Euroopa energia- ja transpordisüsteemide digitaliseerimine eeldab uusi oskusi kõigi tasandi töötajatel, ning rõhutab vajadust tugevdada haridus- ja koolitusteenuste osutajate ja tööstuse vahelisi sidemeid, mis aitaksid edendada **suuri mehhanisme, millega suurendada digitaalset kirjaoskust ning elukestvat digivõimekust** ja -õpet. Neid valdkondi peab toetama Euroopa Sotsiaalfond. Haridust ja koolitust tuleb pakkuda ka kodanikele ja tarbijatele, et nad ei jääks digitaalselt turult kõrvale juurdepääsu puudumise tõttu elektroonilise side võrgule või digitaalse kirjaoskamatus tõttu. Komitee hinnangul on vajalik parandada teadlikkuse suurendamise kampaaniate abil küberhügieeni ka üksikisikute ja ettevõtjate seas ⁽¹⁾.

1.13. Heiteta ja vähese heitega liikuvusele ülemineku korraldamiseks **toetab komitee järgmist: tehnoloogianeutraalne lõimitud ja süsteemne lähenemisviis**; vähese heitega ja heiteta sõidukid ja taristu; järkjärguline pikaajaline üleminek alternatiivsete ja CO₂-heiteta kütuste kasutamisele; tööstamine nagu nt ühtse Euroopa taeva raames, kasutades maksimaalselt ära digitehnoloogia võimalusi, nagu Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) puhul, ning arukas hinnakujundus ja veelgi rohkem mitmeliigilist integratsiooni ning üleminek kestlikumatele transpordiliikidele; **võimestatud kodanikud, kes tänu aina paremale ühenduvusele teevad valiku liikuvuse kui teenuse kasuks**.

⁽¹⁾ ELT C 227, 28.6.2018, lk 86.

- 1.14. Komitee hinnangul peaks energiaspektori panust CO₂-heite vähendamisse suunama mitme meetme kaudu:
- peamiste kujunemisjärgus tehnoloogia kasutuselevõtmise edendamine kliimaneutraalse ja ressursitõhusa ringmajanduse nimel;
 - **keskendumine arukatele võrkudele**, et lõimida ja optimeerida eri taastuvate energiaallikate kasutamist;
 - puhta tehnoloogia kasutamine energia tootmises, salvestamises, ülekandmises, jaotamises ja tarbimises, tarbimiskaja, energiatõhusus, hooned ja mikrotootmine;
 - eristrateegia energiamahukatele tööstusharudele;
 - usaldusväärsem heitkogustega kauplemise süsteem;
 - jõulisemad vahendid struktuuride ja võrkude turvalisuse ja küberturvalisuse tagamiseks.
- 1.15. Komitee märgib, et
- Euroopa suured ühendatud energia-, transpordi- ja kommunikatsioonitaristud on ühtse turu elutähtsad sõlmed ja on vajalikud selleks, et EL jätkaks juhtival kohal globaalses arengus ja konkurents;
 - transpordialane prioriteet arendada välja üleeuroopaline transpordivõrk eeldab 2030. aastaks ligikaudu **500 miljardi euro** suurust investeeringut ainuüksi põhivõrku;
 - Euroopa turuosaliste 5G-investeeringud peaksid järgmise viie aasta jooksul olema hinnanguliselt **60–100 miljardit eurot** aastas; maapiirkondade ühenduvusse tuleks investeerida 127 miljardit eurot;
 - kasvuhoonegaaside heiteta majanduse saavutamiseks on vaja täiendavalt investeerida umbes 175–290 miljardit eurot aastas, energiassektoris kokku **520–575 miljardit eurot** ja ligikaudu **850–900 miljardit eurot** transpordisektorisse.

1.16. Selliste mahukate investeeringute rahastamiseks, mis moodustab ligikaudu 9–10 % ELi SKPst (enamasti erasektoris ja enamasti täiendavad), **soovib komitee edendada investeerimist soodustavat keskkonda, sh „investeerimise kuldreegli“ rakendamist** ja uusi finantskavu, kasutades selleks ühtekuuluvusvahendeid, EIPd, Euroopa ühendamise rahastut ja InvestEU programmi, programmi „Euroopa horisont“ ning avaliku ja erasektori ühiseid algatusi. Komitee loodab, et avaliku ja erasektori investorid suudavad katta need investeeringud, ja soovib sel eesmärgil lihtsustada haldusmenetlusi, suurendada vahendeid ja rahastamist, võtta arvesse negatiivset ja positiivset välismõju ning edendada investeerimist soodustavat keskkonda. Oluline samm on käimasolev töö, et luua ELi taksonoomia rahastamise keskkonnasäästlikumaks muutmiseks.

1.17. Siiski on komitee sügavalt veendunud, et erainvestorid nõustuksid sellise tohutu finantskohustusega ja ELi maksumaksja sellise suure avaliku sektori investeeringuga ainult **poliitilise ja sotsiaalse kompromissina**, mis põhineb ühisel süsteemsel nägemusel ja kontrollitavate vahe-eesmärkide selgel täitmisel lühikeses ja keskmise pikkusega ajaplaanis.

2. Valdkonnaülesed probleemid

2.1. Kestliku arengu eesmärgid on üleskutse kõikidele riikidele saavutada kõigi jaoks parem ja kestlikum tulevik. Eesmärgid puudutavad täitmist vajavaid globaalseid probleeme, kaasa arvatud neid, mis on seotud majanduskasvu, heaolu, vaesuse, ebavõrdsuse, kliima, töövõimaluste, rahu ja õiglusega. Samuti kujutavad need endast tungivat üleskutset suunata maailm säästvamale teele. Digiüleminek ja kestliku arengu eesmärgid on teineteisega tihedalt seotud, aidates kaasa nende eesmärkide saavutamisele toetades tööstust, innovatsiooni, taristut ja ühiskonda tervikuna. On selgeid tõendeid, mis näitavad digiülemineku ja mitmesuguste kestliku arengu eesmärkide saavutamise vahelist positiivset seost.

2.2. Komitee leiab, et Euroopa peaks olema avatud digiplatvormidel põhinevate uute ärimudelite arendamisele ja kasutuselevõtule, tingimusel et tagatud on läbipaistvus ja sotsiaalsed klauslid.

2.3. Kuigi digitehnoloogia on kättesaadav aina suuremale hulgale inimestele, püsib digilõhe visalt, sest osal inimestel puudub juurdepääs digitehnoloogiale ja osa inimesi suudab kasutada digiülemineku mõju oskuslikumalt oma elujärje parandamiseks.

2.4. Euroopa majanduse digiüleminek nõuab uusi oskusi kõigil tasanditel. Paljudes liikmesriikides puuduvad sidemed haridusteenuste osutajate ja tööstuse vahel, samas tuleb siin käsitletud suundumusi arvestades koostööd just suurendada, et ennetada oskuste puudujääki ja oskuste mittevastavust tööturu vajadustele. Pidev koolitus, täiendõpe ja elukestev õpe on otsustava tähtsusega tegurid töötajate kohanemisel muutuvate töökohtadega ja nende kutsealase arengu edendamisel. Haridus ja koolitus, ka teadusprojektide kaudu, on oluline viis annete toetamiseks ja kõrgel tasemel oskuste edendamiseks, et EL säilitaks oma konkurentsivõime.

2.5. Komitee leiab lisaks, et EL ja liikmesriigid peavad toetama töötajaid, kellel on oht kaotada töökoht nii digiülemineku kui ka puhtale energiale ülemineku tagajärjel. Selleks kutsub komitee komisjoni, Euroopa Parlamenti ja Euroopa Liidu Nõukogu üles tagama, et Euroopa Sotsiaalfond ja Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fond oleksid nende probleemide lahendamiseks nõuetekohaselt kavandatud ja rahastatud.

2.6. Andmete vaba liikumine on määrava tähtsusega. Seepärast palub komitee tungivalt tõhusaid lahendusi probleemide kõrvaldamiseks, mis on seotud andmetele juurdepääsu, andmete koostalitlusvõime ja nende edastamisega, tagades samas andmete piisava kaitse ja privaatsuse. Mis puudutab andmevahetust ja kulude hüvitamist, siis tuleb avaliku ja erasektori ettevõtete suhtes kohaldada samu tingimusi.

2.7. Komitee palub komisjonil tagada andmetele juurdepääsu valdkonnas aus konkurents ja valikuvõimalused tarbijatele. Autotööstuses on ülimalt oluline tagada õiglane juurdepääs sõidukisistele andmetele, et tarbijal oleks juurdepääs konkurentsivõimelistele, mugavatele ja uuenduslikele liikuvusteenustele. Komitee soovib komisjonil avaldada suunised isikuandmete kaitse üldmääruse ja andmekaitse eeskirjade kohaldamise kohta ühendatud ja automatiseeritud autodele. Sarnaseid probleeme võib tekkida ka ühistranspordi valdkonnas seoses liikuvuse kui teenuse (*Mobility-as-a-Service*) kontseptsiooniga.

2.8. Komitee palub komisjonil vaadata läbi tootevastutus- ja kindlustuseeskirjad, et kohendada neid olukorraga, kus aina rohkem otsuseid langetab tarkvara. Turvalisuse ja ohutuse põhimõtteid tuleks kavandatult ja vaikumisi süstemaatiliselt kohaldada, et suurendada usaldust nende tehnoloogiate kasutuselevõtmise vastu.

2.9. Küberturvalisus on ülimalt tähtis turvalise ülemineku tagamiseks. ELi tasandi elulistes sektorites kindlaks tehtud probleemid tuleb täielikult lahendada, edendades selleks Euroopa Liidu Küberturvalisuse Ameti rolli, et vähendada nõrkade lülide ohtu aina rohkem ühendatud Euroopa võrgus. Komitee peab sellega seoses eelkõige tervitatavaks Euroopa elektri põhivõrguettevõtjate võrgustiku (ENTSO-E) tööd.

2.10. Andurid ja järk-järgult kasutusele võetavad nutiarvestid toodavad suure hulga andmeid. Asjakohased sidusrühmad peavad andmeid töötlema ja tegema need kättesaadavaks turvalisel ja läbipaistval viisil, järgides seejuures isikuvabadusi. Komitee rõhutab, et kuigi arukas tehnoloogia loob tähelepanuväärseid võimalusi, paneb see siiski proovile paljud tarbijakaitse valdkonnas väljakujunenud põhimõtted, nagu andmekaitse, vastutus ja ohutus, ning jõupingutused energiaostuvõimetuse kaotamiseks. Andmete puhul peavad reguleerivad asutused leidma lähenemisviisi, mis tagab, et tarbijatel on alati juurdepääs oma andmetele ja kontroll nende üle, ning mis soodustab konkurentsi ja aitab luua uuenduslikke teenuseid.

2.11. Peatselt kujundab tehisintellekt kõik sektorid ümber ja sellega seoses tekib mitmeid uusi väljakutseid. Näiteks on vaja garantiisid automatiseeritud otsustusprotsessi läbipaistvuse ja tarbijate diskrimineerimise ennetamise osas.

2.12. Tarbijatel peab lisaks olema juurdepääs lihtsatele ja standardsetele toodetele, eriti neil tarbijatel, kes ei oma eksperditeadmisi, eakatele tarbijatele ja kõikidele haavatavas olukorras olevatele inimestele.

3. Transport

3.1. ELi ühtsel turul jääb transpordisektori arvele 6,3 % ELi SKPst ja sektor annab ELis otseselt tööd ligikaudu 13 miljonile inimesele, moodustades 7 % ELi kogu tööhõivest, k.a 2,3 miljonit inimest autotööstuses.

3.1.1. Transport aitab saavutada paljusid kestliku arengu eesmärgi. See aitab oluliselt kaasa kestliku arengu eesmärkide saavutamisele majandusarengu, tööstus-, VKEde, kaubandus- ja investeerimisvaldkonnas. Samal ajal on transpordivaldkonnas seoses kestliku arengu eesmärkide ja Pariisi kokkuleppe eesmärkidega ⁽²⁾ ka probleeme.

3.1.2. Transpordipoliitika kujundamisel tuleb keskenduda kõigile konkreetset kasu toova õiglase ja täielikult digitaliseeritud ühtse turu väljakujundamisele. Praegu on see veel ebaühtlane, ka rahvusvahelise konkurentsi valdkonnas. Transpordisektoril on samuti täita tähtis ülesanne ühtse turu toimimise peamise toetajana.

⁽²⁾ ELT C 367, 10.10.2018, lk 9.

3.1.3. ELi maanteetranspordi sektoris ei ole veel leitud õiget tasakaalu liberaliseerimise ja autojuhtide suhtes kohaldatavate sotsiaalklauslite vahel hoolimata hiljutistest kavandatud muudatustest maanteeõigusaktides ⁽³⁾. Suurimateks probleemideks maanteetranspordis peetakse praegu õigusnormide jõustamise puudulikkust ja autojuhtide puudust ligikaudu 20 % ulatuses.

3.1.4. ELi raudteekaubavedu, mis liberaliseeriti 2007. aastal, ei ole veel koostalitlev, olgugi et 50 % liiklusest on rahvusvaheline. Reisijate rahulolu tuleks suurendada. ELi digitaalse raudtee strateegia keskmes peaks olema Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtt, et oleks võimalik selle eeliseid praktikas kasutada (nt tehniline ja toimingute ühtlustamine, suurenenud võrgusuutlikkus, suurem usaldusväärsus, vähenenud hoolduskulud, automaatne rongide käitamine jne).

3.1.5. Lennundusturg toimib tõhusamalt. Liberaliseerimisest alates on piletihinnad langenud kümme korda ja marsruutide arv suurenenud seitse korda, kuid taristu- ja teenusekulud on kahekordistunud. Lennundustöötajate erinevatest tööhõivevormidest tingituna on selles vallas hulgaliselt probleeme ja ebakindlusi, mis mõnikord tulenevad rakendatavate õigusaktide rikkumisest või neist kõrvalehoidmisest. Suuremat tõhusust silmas pidades tuleks ühtse Euroopa taeva algatus täielikult rakendada, mille tulemuseks oleks rohkem otseleende, lühem reisiaeg ja umbes 10 % vähem CO₂-heiteid. Nõukogu peaks lõpetama selle blokeerimise. Komitee nõuab, et nõukogu võtaks kiiresti vastu läbivaadatud lennureisijate õigusi käsitleva määruse, kuna kohtuvaidluste märkimisväärses vähendamiseks on vaja määrust põhjalikult täpsustada.

3.1.6. Hiljuti vastu võetud sadamateenuste määrusega loodi sadamatele ja nende sidusrühmadele viimaks tugev ja paindlik õigusraamistik ning kehtestati sadamatele üldine grupierand.

3.2. **CO₂-heite vähendamine ja heiteta transport**

3.2.1. Transport sõltub energiavajaduse osas endiselt 94 % ulatuses naftast. Maanteetransport moodustab sellest ligikaudu 73 %. Transport on ainus ELi tööstusharu, mille CO₂-heide on alates 1990. aastast suurenenud.

3.2.2. Komisjon esitas 2018. aastal oma visiooni kliimaneutraalse tuleviku kohta aastal 2050. Heite märkimisväärses vähendamise saavutamine eeldab integreeritud süsteemset käsitlust. See hõlmab edendamist järgmistes valdkondades: i) sõidukite üldine tõhusus, vähese heitega ja heiteta sõidukid ning taristu; ii) transpordi järkjärguline üleminek alternatiivsetele ja CO₂-heiteta kütustele 2050. aastal; iii) transpordisüsteemi tõhususe suurendamine – kasutades võimalikult suures ulatuses ära digitehnoloogiat ja arukat hinnakujundust ning soodustades veelgi mitmeliigilise transpordi integreerimist ja üleminekut kestlikumatele transpordiliikidele, andes piisavalt vahendeid ühistranspordivõrgu kasutuselevõtmiseks ja laiendamiseks nii maa- kui ka linnapiirkondades. Keskkonnasäästlikumale majandusele üleminek on aga keeruline ja valuline samm ⁽⁴⁾.

3.2.3. Et vähendada transpordisektoris 2050. aastaks CO₂-heidet 100 % võrra, tuleb igal aastal investeerida 800 miljardit eurot, mis peaks tulema valdavalt erasektorigist ⁽⁵⁾. Selliste investeeringute toetamiseks on vaja jätkusuutliku rahanduse tugevat õigusraamistikku.

3.2.4. Seoses tehnoloogianeutraalse lähenemisviisiga soovib komitee rõhutada, et muud mootoritehnoloogiad peale elektri, nagu vesinik või täielikult mittefossiilsed vedelkütused, näiteks HVO100, pakuvad samuti suurt puhta liikuvuse potentsiaali ⁽⁶⁾. Üleminek ühistranspordi kasutamisele on ka aktiivne kliimakaitsemeede. Elektriakude tootmine saab olema oluline energiasõltumatuse tegur.

3.2.5. Komitee nõustub, et Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) eesmärgi täitmist laevandussektoris tuleks käsitleda sektori tähtsaima prioriteedina ja 2023. aastat kui murrangulist etappi, millal võetakse heite vähendamise meetmed ning määratletakse tulevikus kasutatavate kütustega seotud võimalused.

3.2.6. Puhta ja alternatiivkütuse taristusse investeerimine on kõigi transpordiliikide jaoks ajamahukas ja kulukas ning sellega peaks kaasnema vastavad taristu kasutamise stiimulid, tagades esmalt kogu tarbijatele vajaliku teabe edastamise avatud platvormide kaudu.

⁽³⁾ ELT C 81, 2.3.2018, lk 195.

⁽⁴⁾ ESPAS, „Challenges and choices for Europe“, aprill 2019.

⁽⁵⁾ COM(2018) 773 final.

⁽⁶⁾ ELT C 345, 13.10.2017, lk 52, ELT C 262, 25.7.2018, lk 75.

3.3. **Liiklussurmade puudumine, automatiseeritud juhtimine, liikuvusteenus**

3.3.1. ELi teedel aset leidnud kõigist liiklusõnnetustest on 95 % seotud inimlike eksimustega. ELi teedel 2017. aastal toimunud liiklusõnnetustes hukkus üle 25 300 inimese ja sai vigastada 1,2 miljonit inimest. Õnnetusjuhtumite kogukulu on aastas 120 miljardit eurot.

3.3.2. **Digitaliseerimine** ja automatiseerimine kujundavad tõenäoliselt maismaatranspordi tehnoloogia revolutsiooniliselt ümber. Komitee märgib, et selle uue tehnoloogia abil on võimalik nii suurendada transpordituru tõhusust kui ka esitada analüütilisi andmeid, mis aitavad kontrollida ja jõustada kehtivaid õigusakte ning kaitsta inim- ja sotsiaalseid õigusi.

3.3.3. Digitaliseerimine on samuti keskse tähtsusega uute turumudelite väljatöötamiseks, sealhulgas erinevat liiki platvormid ja **jagamismajandus**, mida ei ole veel kaugeltki välja kujundatud ning mis ei hõlma tõenäoliselt maapiirkondi, kus ühistransport ei ole kättesaadav. Komitee kutsub komisjoni üles tagama ühiste transpordivahendite ohutuse, alustades elektrilistest motorolleritest.

3.3.4. **Automatiseeritud juhtimisega** peaks olema võimalik vähendada surmaga lõppevaid õnnetusi märkimisväärselt või neid isegi täielikult vältida. Komitee usub, et juhita autod lubatakse teedele alles siis, kui need pakuvad samaväärset ohutust nagu teised reisijateveo süsteemid, näiteks rongid või suured lennukid. Komitee märgib kahte probleemset valdkonda, mis võivad saada avalikkuse poolehoidu saavutamisel takistuseks: 1) lisakulud ja 2) auto juhtimise kasvav keerukus (?) ning 3) mitmeliigiliseks liiklemiseks (automatiseeritud ja käsijuhtimine) kuluv pikk aeg, mille puhul võib õnnetusjuhtumite arv tõusta ja tee läbilaskevõime väheneda, 4) turvalisuse ja küberturvalisusega seotud küsimused ja 5) õiguslik ebakindlus seoses vastutusega õnnetuste korral.

3.3.5. Komitee leiab, et liiklussurmade puudumisega seoses võib analüüsis esile tuua järgmised aspektid: on esmatähtis jätkata liikluseeskirja ja asjakohaseid karistusi käsitlevate riiklike nõuete ühtlustamist; uute nn ohutute sõidukite taskukohasus tarbijatele ja ettevõtetele; üksnes inimene kui selline võib langetada n-ö eetilisi valikuid, masinad peavad inimest toetama ja mitte teda asendama; kindlustusettevõtete vähendatud kindlustusmaksed, et soodustada ohutumate sõidukite ostmist; mistahes uus sõidukite andmetele juurdepääsu reguleeriv eeskiri peab järgima „ohutus ennekoike“ põhimõtet.

3.3.6. Eri transpordiliikide, sh ühistranspordi, ühendatud ja automatiseeritud liikuvusvõimalused on tähtis innovatsiooni valdkond, kus EL on võimeline võtma maailmas juhtpositsiooni. Seda saab välja töötada üksnes avaliku ja erasektori koostöö ja investeringute kaudu.

3.3.7. Liikuvusteenus (Mobility-as-a-Service, MaaS) tähendab isiklike transpordivahendite asemel ühistranspordi ja teenusena tarbitava liikuvusvõimaluste kasutamist⁽⁷⁾. Liikuvusteenuse põhikontseptsioon on pakkuda reisijatele nende reisivajadustest lähtuvalt liikuvusvõimalusi. Liikuvusteenuse puhul käsitletakse kogu transpordisüsteemi ühtse tervikuna. Tellitav liikuvus võib aidata parandada ka nende kodanike juurdepääsu liikuvusele, kes elavad kõrvalistes piirkondades või kellel on liikuvusega seotud raskusi (näiteks eakad ja/või puudega inimesed).

3.4. **Investeeringud**

3.4.1. Komitee mõonab, et paljudes ELi piirkondades ei ole transporditaristu võrk toimiv. Eeldusel, et nõudlus transporditeenuste järele kasvab järjepidevalt, on vaja tähelepanuväärseid avaliku ja erasektori investeeringuid transporditaristu väljaehitamiseks ja parandamiseks.

3.4.2. Üldprioriteet peab olema optimeeritud geograafilise katvusega **üleeuroopalise transpordivõrgu väljakujundamine** õigeaks ajaks: üleeuroopaline põhivõrk 2030. aastaks ja kogu võrk 2050. aastaks või varem. Ainuüksi põhivõrgu loomisse tuleb investeerida ligikaudu 500 miljardit eurot, arvestamata vastupidavuse tagamist ja olemasoleva taristu ajakohastamist. Neid investeeringuid ei ole võimalik rahastada Euroopa ühendamise rahastu toetustest või ELi vahenditest ja liikmesriikide vahenditest tõenäoliselt ei piisa. Ilmselt tekib suurte viivituste oht.

⁽⁷⁾ ELT C 440, 6.12.2018, lk 191.

⁽⁸⁾ ELT C 345, 13.10.2017, lk 52.

3.4.3. Toetused mängivad jätkuvalt olulist rolli ELi transpordisektori investeerimispoliitikas, eriti juhtudel, kus turuinvesteeringuid on raskem ellu viia. Tähtsad lisavahendid on aga ka muude rahastamisallikatega, näiteks Euroopa Investeeringupanga või erasektori laenudega kombineeritud toetused ning avaliku ja erasektori investorite kaasamine, näiteks avaliku ja erasektori partnerluste kaudu.

3.4.4. „Komitee kutsus üles investeerima digitaalse transpordi aluseks olevasse tehnoloogiasse ja taristusse, eelkõige automaatsetesse liikluse korraldamise ja reguleerimise süsteemidesse SESAR, ERTMS ja C-ITS. Lisaks tuleb 5G ühendused teha kättesaadavaks TEN-T põhivõrkudes. Need ettevõtmised peaksid olema prioriteetsed ELi rahastamisvahendite, näiteks Euroopa ühendamise rahastu, InvestEU ja programmi „Euroopa horisont“ jaoks“⁽⁹⁾.

3.4.5. „Samuti leiab komitee, et paindlikul, õiglasel, läbipaistval ja mittediskrimineerival **teemaksu süsteemil**, mis on kooskõlas „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ põhimõtetega, oleks positiivne mõju, kui tulused kasutatakse sihipäraselt“⁽¹⁰⁾.

4. Energia

4.1. Ühtne energiaturg

4.1.1. ELi energiaspektori käive oli 2016. aastal 1,881 miljardit eurot ja selles töötas vahetult umbes 1630000 inimest.

4.1.2. Kõigil ELi kodanikel peaks olema juurdepääs turvalisele, säästvale ja taskukohasele energiale. See on energialiidu peamine eesmärk. Komitee väljendab pettumust selle üle, et ELis erinevad energiahinnad märkimisväärselt, mis viitab **ühtse energiaturu** suurele probleemile. Komitee loodab, et ELi energialiidu ja digitaalse ühtse turu rajamisega hinnad ühtlustuvad, välja arvatud maksukomponent.

EL peab tingimata energiaspektori kodanikesekselt digitaliseerima, sest nii on võimalik keskenduda energia tarbijatele ja tootvatele tarbijatele ning aidata kaasa energiaturgude uudele ülesehitamisele.

4.2. Digitaliseerimine ja uus tehnoloogia

4.2.1. Energiatehnoloogia strateegilise kavaga seoses loob digitaliseerimine uusi võimalusi tarnijatele, sest optimeerib nende väärtuslikke ressursse, võimaldab kasutada erinevatest ja jaotatud allikatest saadud taastuvenergiat ja vähendab tegevuskulusid. Samal ajal peaks see olema kõigile kasulik, vähendades üldsuse ja ettevõtjate energiaarveid energiatõhususe ja paindlikes nõudlusmehhanismides osalemise kaudu. Komitee kutsus komisjoni üles hindama saavutatud tulemusi ja võtma vajaduse korral täiendavaid meetmeid.

4.3. Arukas energiavõrk ja taastuvad energiaallikad

4.3.1. Teatavate taastuvenergialiikidega seotud kulud on hinnanguliselt juba ligilähedased jooksvatele turuhindadele.

4.3.2. Hajutatud energialahendused ja arukas kontroll muutuvad odavamaks. Selle kujunemisjärgus süsteemi tähtis osa on arukad võrgud, mis aitavad tänu digitaliseerimisele ühendada võrguga uusi energiasüsteeme. Tulevikus ei arendata arukaid energiasüsteeme eraldi, vaid nendega ühendatakse digitaalselt ja füüsiliselt eri liiki energia- ja transpordivõrke, mis suurendab võimalusi. Esimene energiasüsteem, mida see tõenäoliselt mõjutab, on elektrisektor, sest digitaliseerimine suurendab ühendatust soojus- ja jahutussüsteemidega, eriti hoone- ja liikuvussektoris, edendades sidusrühmade osalemist kohalikes, piirkondlikes ja ELi väärtusahelates, kaasates kohalikud kogukonnad ja tootvad tarbijad energiakogukondade tegevusse ja energiatehingutesse ning edendades Euroopa innovatsiooni ja ettevõtteid.

4.3.3. Programmist „Horisont 2020“ on rahastatud mitut jaotusvõrgu, ülekandevõrkude, hajutatud salvestamise, suuremahulise säilitamise, taastuvate energiaallikate ning soojus- ja jahutussüsteemi näidisprojekti, mis hõlmavad tarbijale suunatud tehnoloogiat, võrgutehnoloogiat, turu tugiteenuseid, energia salvestamist, hüdroelektrijaamu, akusid, tuuleturbiine, fotogalvaaniliselt saadud päikeseenergiat, muud päikeseenergiat, soojusenergiat, biogaasi ja mikrotootmist. Komitee pooldab innovatsioonifondi loomist, sest selle kaudu toetatakse rohkem näidisprojekte.

⁽⁹⁾ ELT C 345, 13.10.2017, lk 52.

⁽¹⁰⁾ ELT C 81, 2.3.2018, lk 195.

4.3.4. Komitee nõuab, et EL võtaks meetmed energiaostuvõimetuse kaotamise suunas. Vaja on konkreetseid meetmeid, et edendada hoonete põhjalikku renoveerimist, ja energiaostuvõimetute või energiaostuvõimetuse ohus kodanike jaoks tuleks paigaldada päikesepaneelid kõikjale, kus seda hinnatakse kasulikuks. EL peaks meeles pidama, et vaesed ei saa selliseid abinõusid endale lubada.

4.3.5. Komitee kiidab üleminekujärgus söekaevanduspiirkondade platvormi tööd. Puhtale energiale üleminek mõjutab tõepoolest teatavaid piirkondi teistest rohkem, eriti neid, kuhu on koondunud fossiilkütuste kaevandamine ning elektri- ja energiamahukas tootmine. Seepärast tuleb söekaevandus- ja CO₂-mahukate piirkondade ja sektorite struktuurseid muutusi hoolega jälgida ja tõhusalt hallata, tagades õiglase ja sotsiaalselt vastuvõetava ülemineku, milles ei jäeta ühtki töötajat ega piirkonda.

4.3.6. Euroopas on energiamahukates tööstusharudes otsesed töökohti üle 6 miljoni ja need tööstusharud on mitme väärtusahela, sealhulgas puhta energia süsteemide alus. Energiamahukate tööstusharude tekitatavad heitkogused moodustavad 60–80 % tööstusheitest. Energiamahukate sektorite CO₂-heite vähendamiseks kaasnevad ülesanded on tohutud ja eeldavad nii tehnoloogilisi kui ka muid uuendusi (näiteks uusi ärimudeleid).

4.4. *Investeeringud energeetikasse*

4.4.1. ELi energiaturu tugevus, puhtale energiale ülemineku edendamine ja süsteemi turvalisus sõltuvad asjakohastest, lõpuni arendatud ja kulutõhusatest Euroopa ülekandevõrkudest.

4.4.2. Innovatsioon, näiteks elektrienergiast toodetud gaasi ja vesiniku sisestamine gaasivõrku, võib anda häid tulemusi ja muuta majanduslikult tasuvaks, kui seda tõhusalt toetatakse.

4.4.3. Ajavahemikus 2031–2050 tuleks CO₂-heite täielikuks kaotamiseks⁽¹⁾ investeerida energiasektorisse 547 miljardit eurot aastas (2,8 % SKPst) võrreldes lähteolukorraga, kus investeeritakse 377 miljardit eurot (1,9 % SKPst). Isegi arenenud majandusega riikide jaoks on need summad tähelepanuväärsed.

5. *Üldhuviteenused*

5.1. Strateegiline põhisuund on keskenduda üldhuviteenuste – kui ELi jätkusuutliku majanduskasvu tegurite – osutamisele inimesele. Euroopa sotsiaaloiguste samba 20. ja viimane põhimõte puudutab juurdepääsu esmatähtsatele teenustele ja sätestab, et igaühel on õigus saada juurdepääs kvaliteetsetele esmatähtsatele teenustele, sealhulgas vesi, kanalisatsioon, energia, transport, finantsteenused ja digitaalne kommunikatsioon. Selleks on vaja konkreetseid kestliku arengu ja ühtekuuluvuse meetmeid.

5.2. **Kodanikud ja ettevõtjad nõuavad avatumat, läbipaistvamat, vastutustundlikumat ja tõhusamat** valitsemistava. Pilvand-metootluslahendustega saavutatav mastaabisääst ja paindlikkus aitavad võtta kasutusele e-valitsuse, e-tervishoiu, e-hanked ja e-arved, mis võimaldavad avalike teenuste osutajatel jagada teavet ning hõlbustada suhtlust kodanike ja ettevõtjatega.

5.3. On oht, et üldhuviteenuste täieliku digitaliseerituse korral jäetakse kõrvale vanemad ja digitaaloskusteta inimesed. Seetõttu tuleks nende teenuste jaoks säilitada mõned tavapärased teeninduspunktid.

5.4. Komitee soovib, et Euroopa poolaasta hõlmaks sätteid, mis käsitlevad üldhuviteenuste osutamise vastutust ja läbipaistvust liikmesriikides, samuti teenuste kättesaadavust ja nõuetekohast toimimist.

5.5. Paljudel kodanikel Euroopa Liidus on erineval määral tõsiseid majanduslikke raskusi ligipääsuga sellistele põhilistele teenustele nagu eluase, energia, elektrooniline side, transport, vesi, tervishoid ja sotsiaalteenused.

5.6. Juurdepääsu puudumine üldhuviteenustele võib sõltuda mitmest tegurist – majanduslikest, geograafilistest, sotsiaalsetest (ebavõrdne kohtlemine), füüsilistest (tulenevalt puudest) – või sobimatusest vajaduste ja/või tehnilise progressiga (kokkusobimatus/ebapiisav kvaliteedi ja/või turvalisuse tase) Digitaal tehnoloogia võib aidata osadest neist raskustest üle saada.

⁽¹⁾ COM(2018) 773 final.

5.7. Tervishoiuteenuste puhul võib digiteerimine parandada haiguste ennetamist, diagnoosimist ja ravi. Sellised vahendid nagu e-tervisekaart võivad anda tarbijatele pideva juurdepääsu oma haigusloole ja ravimireseptidele. Mobiilsed terviserakendused ja veebipõhised meditsiinilised konsultatsioonid võivad patsientidele ja tarbijatele pakkuda suurepärase tuge nende püüdlustes säilitada oma tervis ja ennetada haigusi, eriti nende jaoks, kes elavad kõrvalistes piirkondades. Siiski hõlmavad digitaalsete tervisetoodete ja -teenuste kasutegurid ka tõsiseid ohtusid patsientide eraelu puutumatusele, nende ohutusele ja turvalisusele, kuna isiklike terviseandmete ja tervishoiuasutustes säilitatavate andmete lekkimine võib muutuda sagedasemaks. EL peaks välja töötama tervikliku õigusraamistiku, et tagada ühtlustatud lähenemisviis.

5.8. Võttes arvesse digitaalsete tervishoiuteenuste ja -toodete üha suuremat kasutamist, muu hulgas ka piiriüleses keskkonnas, on oluline ühtlustada selliste teenuste ja toodete puhul kogu ELis kohaldatav lähenemisviis. Tuleb kehtestada seadusandlikud meetmed, nagu tugev turujärelevalve ja õiguskaitse, ning tõhusad õiguskaitsevahendid digitaalsete tervisetoodete ja -teenuste jaoks, et aidata kaasa ELi tarbijate tõhusale kaitsele.

5.9. Komitee kutsub komisjoni üles töötama välja asjakohase raamistiku riiklikele tervishoiusüsteemidele, et kooskõlas isikuandmete kaitse üldmäärusega, st rangelt järgides eraelu puutumatust ja anonüümsust, jagada ELi kodanike terviseandmeid riiklike tervishoiusüsteemide vahel ELi asutuste ja ettevõtete teadus- ja innovatsioonieesmärkidel.

5.10. Üldhuviteenuste puhul peaksid teenuseosutajad pakkuma teenuseid digitaalselt, säilitades samas muud kanalid nende jaoks, kellel oma valiku või paratamatuse tõttu ei ole internetiühendust.

5.11. Üldhuviteenused on ühistranspordis üliolulised elukvaliteedi parandamiseks ja ELi põhieesmärkide täitmiseks. Avaliku sektori asutustel on üldhuviteenuste pakkumiseks, tellimiseks ja korraldamiseks vaja ulatuslikku kaalutusõigust.

6. 5G

6.1. 5G-võrgu kasutuselevõtt ühtsel turul

6.1.1. Avaliku sektori asutused on teinud algust meetmetega, millega hõlbustada 5G-võrgu kasutuselevõttu ühtsel turul, muu hulgas on alustatud 5G sagedusala kindlaksmääramisega. Eelolevatel kuudel peaksid ELi mobiilsideoperaatorid valmistuma reaalingimustes katsete läbiviimiseks, sest esimesed 5G-nutitelefonid ja terminalid tuuakse eeldatavasti turule 2019. aasta esimesel poolel. Paraku on 2018. aasta detsembri alguseks ainult kaksteist liikmesriiki lõpule viinud või algatanud vähemalt ühe sagedusala konkursi.

6.1.2. Kõik maailma riigid konkureerivad omavahel, et olla maailmas esimeste 5G-võrgu kasutuselevõtjate hulgas. Konkurentsiosaleb ka EL. Viis suurimat taristupakkujat on kaks ELi ja kaks Hiina ettevõtjat ning üks Korea ettevõtja. 5G-seadmete ja -kiibistike esimeste tootjate hulgas ei ole ühtki suurt ELi ettevõtjat.

6.1.3. Komitee hoiatab, et nende ELi tööstusharude konkurentsivõime, kus EL on maailmas juhtival kohal – näiteks transpordisektor, auto-, energia-, kemikaali- ja ravimitööstus, tootev tööstus, sh VKEd, ja finantssektor –, sõltub suutlikkusest loimida ja kasutada 5G-teenuseid.

6.1.4. Komitee on teadlik, et teadlased hoiatavad 5G-ga kaasneva elektromagnetkiirguse võimalike ohtude eest inimestele ja keskkonnale, eelkõige hoiatatakse suure andmemahutuse ja suure läbitungimisvõimega raadiosignaalide eest hoonetes ja muudes suletud ruumides. Komitee kutsub komisjoni üles viima läbi uuringu, mille raames hinnatakse 5G kiirguse bioloogilist mõju ja ohtu, et 5G hakkab häirima teisi sagedusvahemikke.

6.2. Vajalikud 5G-investeeringud

6.2.1. ELi turuosaliste 5G-investeeringud on järgmise viie aasta jooksul hinnanguliselt 60–100 miljardit eurot aastas. Sellega tagatakse kõigile ELi sotsiaal-majandusliku keskkonna edendajatele gigabitühenduvus. Maapiirkondade ühenduvuse parandamiseks tuleb investeerida täiendavad 127 miljardit eurot.

6.2.2. 5G-võrgus ühendatakse mobiilside- ja internetitehnoloogia üldotstarbelise tehnoloogia staatusesse, mis avaldab mõju paljude tööstusharude tootlikkusele ja majandustegevusele, haldab suuremat hulka seadmeid ja suuremaid andmemahte, laiendab oluliselt asjade interneti kasutajaskonda ning arendab välja hädavajalikud teenused.

7. Konkreetsed märkused

7.1. Lisaks palub komitee ELi institutsioonidel võtta põhjalikult arvesse järgmisi teemasid, millega komitee on juba tegelenud ja millega jätkab tööd ka tulevikus, sest need on käesoleva arvamuse kontekstis olulised:

- kõigi väliskulude sisestamine positiivsete ja negatiivsete stiimulite kaudu ⁽¹²⁾;
- energia maksustamise direktiiv seoses CO₂, lämmastikoksiidide (NO_x) ja vääveloksiididega (SO_x) ⁽¹³⁾;
- hajaenergeetika lahenduste süsteem ⁽¹⁴⁾;
- heitkogustega kauplemise süsteemi turu stabiilsus järgmisel kauplemisperioodil (2021. aastal) ja süsteemi 2020. aasta järgsed meetmed ⁽¹⁵⁾;
- võrgu teabevahetuse digiplatvorm elektrivoogude juhtimiseks ⁽¹⁶⁾;
- energia suurandmete haldus ⁽¹⁷⁾;
- kivisöe kasutamisest loobumisega seotud sotsiaalsed ja majanduslikud probleemid ⁽¹⁸⁾;
- odavamad ja hõlpsamini paigaldatavad väikesed moodulreaktorid (50–300 MW); vajalikud ELi standardid ⁽¹⁹⁾;
- kontinente ühendavad pikamaa-kõrgpingevõrgud: Euroopa-Aasia võrgu väljavaated ⁽²⁰⁾;
- energiavarustuskindlus ja investeeringute kaitse ⁽²¹⁾;
- energiatõhusus ⁽²²⁾;
- toodete eelsertimine ⁽²³⁾;
- pilvandmetöötuse eeskirjad ⁽²⁴⁾;
- ELi tootmisplatvormid ⁽²⁵⁾;

⁽¹²⁾ ELT C 190, 5.6.2019, lk 24; ELT C 110, 22.3.2019, lk 33.

⁽¹³⁾ ELT C 228, 5.7.2019, lk 37.

⁽¹⁴⁾ ELT C 34, 2.2.2017, lk 44.

⁽¹⁵⁾ ELT C 424, 26.11.2014, lk 46; ELT C 288, 31.8.2017, lk 75.

⁽¹⁶⁾ ELT C 34, 2.2.2017, lk 44; ELT C 345, 13.10.2017, lk 52; ELT C 262, 25.7.2018, lk 86.

⁽¹⁷⁾ Final study on The ethics of Big Data: Balancing economic benefits and ethical questions of Big Data in EU policy context (Lõppuuring „Suurandmete eetika: tasakaalu leidmine suurandmete majandusliku kasu ja eetiliste küsimuste vahel ELi poliitika kontekstis“); ELT C 242, 23.7.2015, lk 61.

⁽¹⁸⁾ ELT C 303, 19.8.2016, lk 1.

⁽¹⁹⁾ ELT C 237, 6.7.2018, lk 38; ELT C 341, 21.11.2013, lk 92; ELT C 110, 22.3.2019, lk 141.

⁽²⁰⁾ ELT C 228, 5.7.2019, lk 95; ELT C 143, 22.5.2012, lk 125.

⁽²¹⁾ ELT C 143, 22.5.2012, lk 125; ELT C 271, 19.9.2013, lk 153; ELT C 424, 26.11.2014, lk 64; ELT C 264, 20.7.2016, lk 117.

⁽²²⁾ ELT C 191, 29.6.2012, lk 142.

⁽²³⁾ ELT C 228, 5.7.2019, lk 74; ELT C 75, 10.3.2017, lk 40; ELT C 81, 2.3.2018, lk 176.

⁽²⁴⁾ ELT C 487, 28.12.2016, lk 86.

⁽²⁵⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tööstuse muutuste nõuandekomisjoni teabearuanne „Järkjärgulise innovatsiooni edendamine suure töötleva tööstuse mahuga piirkondades“; ELT C 332, 8.10.2015, lk 36; ELT C 299, 4.10.2012, lk 12

- telekommunikatsiooni- ja andmevõrk ⁽²⁶⁾;
- andmevoog peab olema turvaline ja usaldusväärne ⁽²⁷⁾;
- andmete omamine ja andmeõigus ⁽²⁸⁾;
- andmete säilitamine ELis ⁽²⁹⁾

Brüssel, 17. juuli 2019

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Luca JAHIER

⁽²⁶⁾ ELT C 125, 21.4.2017, lk 74.

⁽²⁷⁾ ELT C 440, 6.12.2018, lk 8; ELT C 227, 28.6.2018, lk 86.

⁽²⁸⁾ ELT C 288, 31.8.2017, lk 107; ELT C 81, 2.3.2018, lk 209; ELT C 237, 6.7.2018, lk 32.

⁽²⁹⁾ ELT C 345, 13.10.2017, lk 52; ELT C 227, 28.6.2018, lk 11.