

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de gevolgen van de digitalisering en robotisering van het vervoer voor de EU-besluitvorming****(initiatiefadvies)**

(2017/C 345/08)

Rapporteur: **Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA**

|                                            |                                                                   |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Besluit van de voltallige vergadering      | 26.1.2017                                                         |
| Rechtsgrondslag                            | Artikel 29, lid 2, van het reglement van orde<br>Initiatiefadvies |
| Bevoegde afdeling                          | Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij        |
| Goedkeuring door de afdeling               | 14.6.2017                                                         |
| Goedkeuring door de voltallige vergadering | 5.7.2017                                                          |
| Zitting nr.                                | 527                                                               |
| Stemuitslag                                | 157/0/2                                                           |
| (voor/tegen/onthoudingen)                  |                                                                   |

**1. Conclusies en aanbevelingen**

1.1. De digitalisering en robotisering van het vervoer van personen en goederen leveren de samenleving potentiële voordelen op, zoals betere toegankelijkheid en groter gebruiksgemak voor passagiers, efficiëntere en rendabelere logistiek, grotere verkeersveiligheid en minder uitstoot. Tegelijkertijd bestaat er een aantal zorgen op het vlak van veiligheid, beveiliging, privacy, werkgelegenheid en milieu.

1.2. De technologie biedt oneindig veel mogelijkheden, maar vooruitgang mag niet uitsluitend technologisch zijn en moet zich ook richten op het creëren van maatschappelijke meerwaarde. Politiek debat is daarom noodzakelijk, evenals het adequaat betrekken van het maatschappelijk middenveld bij de vervoersplanning in met name grote stedelijke gebieden.

1.3. Voor de realisering van digitaal vervoer moeten bestaande knelpunten worden opgelost en zijn in het hele trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V) geïntegreerde investeringen nodig in vervoers-, energie- en telecommunicatiesystemen, waaronder de uitrol van 5G. Dit moet worden ondersteund met EU-financieringsinstrumenten als de Financieringsfaciliteit voor Europese Verbindingen, het EFSI en Horizon 2020.

1.4. De digitalisering en robotisering van het vervoer bieden zowel de maakindustrie als de dienstensector, waaronder kleine en middelgrote ondernemingen, nieuwe commerciële kansen en zouden een terrein kunnen zijn waarop de EU concurrentievoordelen kan behalen. Daarom pleit het Comité voor een stimulerend en gunstig ondernemingsklimaat, waarin ruimte is voor nieuwe ondernemingsmodellen en de ontwikkeling van Europese digitale platforms wordt gestimuleerd.

1.5. De digitalisering en robotisering van het vervoer brengen grote veranderingen met zich mee voor het soort werk dat gedaan moet worden en de vraag naar vaardigheden. Het is belangrijk op deze structurele veranderingen in te spelen door een eerlijke en vlotte transitie mogelijk te maken, de vaardighedenkloof aan te pakken en de geboekte vooruitgang adequaat te monitoren. Sociale dialoog en voorlichting aan en raadpleging van werknemers zijn tijdens het transitieproces essentieel. Verder moeten de lidstaten hun onderwijsstelsels aanpassen om aan de vraag naar nieuwe vaardigheden te beantwoorden.

1.6. De digitalisering en robotisering van het vervoer vereisen adequate beschikbaarheid, toegankelijkheid en vrij verkeer van gegevens. Tegelijkertijd moet ervoor worden gezorgd dat gegevens naar behoren worden beschermd. Ook vragen de nieuwe ontwikkelingen om meer capaciteit op het vlak van cyberbeveiliging en de aanpak van aansprakelijkheidskwesties.

1.7. Het Comité benadrukt het intermodale karakter van digitaal vervoer. Dat raakt aan de kern van de EU-vervoersstrategie en betekent ook dat verbanden moeten worden gelegd met andere beleidsterreinen, zoals de digitale interne markt, energie, industriële ontwikkeling, innovatie en vaardigheden. Aangezien de doelstellingen en vereisten voor de afzwakking van de gevolgen van de klimaatverandering een van de aanjagers van digitaal vervoer zijn, is er eveneens sprake van een nauw verband met milieuduurzaamheid.

## 2. Achtergrond en huidige trends

2.1. Overall in economie en samenleving is de digitalisering aan een opmars bezig. Vervoer wordt daarbij vaak genoemd als voorbeeld. In dit initiatiefadvies bespreekt het Comité de ontwikkelingen en gevolgen in verband met de digitalisering en robotisering van het vervoer vanuit het oogpunt van de samenleving als geheel, waaronder ondernemingen, werknemers, consumenten en burgers in het algemeen, en zet het uiteen hoe naar zijn mening in de EU-besluitvorming met die ontwikkelingen rekening moet worden gehouden om kansen te benutten en op een juiste manier om te gaan met risico's.

2.2. Er gebeurt al veel op de markten en op verschillende nationale en Europese beleidsterreinen. Het Comité heeft dit thema reeds eerder aangesneden, bijvoorbeeld in zijn adviezen over de toekomst van de auto-industrie <sup>(1)</sup>, een Europese strategie betreffende coöperatieve intelligente vervoerssystemen (C-ITS) <sup>(2)</sup> en kunstmatige intelligentie <sup>(3)</sup>.

2.3. De digitalisering van het vervoer kent verschillende verschijningsvormen. Momenteel maken voertuigen, vliegtuigen en schepen al op veel manieren gebruik van digitale informatie. Daarbij valt onder meer te denken aan de technologie en diensten ter ondersteuning van autorijden, trein- en luchtverkeersleiding en scheepvaartbeheer. Voorts is dagelijks sprake van de digitalisering van informatie over passagiers en vracht. Ook worden in goederenterminals vaak robots ingezet voor allerlei logistieke handelingen.

2.4. Verdere automatisering en robotisering bieden nieuwe mogelijkheden voor het vervoer van goederen en personen, en voor verschillende vormen van monitoring en toezicht. Virtuele robots, dat wil zeggen softwarerobots, spelen daarbij een centrale rol omdat dankzij hen meer gebruik kan worden gemaakt van verschillende informatiesystemen en die met elkaar kunnen worden verbonden, waardoor ze als één interoperabele eenheid gaan functioneren.

2.5. De automatisering van het vervoer houdt in dat vervoermiddelen worden ontwikkeld die in staat zijn tot interactie met mensen en kunnen communiceren met infrastructuur en andere externe systemen. De ultieme stap in deze ontwikkeling zijn bestuurderloze en onbemande voertuigen, schepen en luchtvaartuigsystemen die volledig autonoom zijn, dus onafhankelijk functioneren.

2.6. Auto's zonder bestuurder worden momenteel door meerdere autofabrikanten ontwikkeld en in de praktijk getest. In veel steden rijden al bestuurderloze metro's rond en er worden tests met bussen zonder bestuurder en bestuurderloze konvooien vrachtwagens uitgevoerd. Het gebruik van onbemande luchtvaartuigsystemen of drones neemt snel toe en er worden zelfs op afstand bestuurd en autonome schepen ontwikkeld. Niet alleen de mogelijkheden van voertuigen, luchtvaartuigen en schepen, maar ook die van nieuwe soorten infrastructuuroplossingen en verkeersleidingssystemen worden onderzocht.

2.7. Hoewel stappen worden gezet op weg naar autonome en onbemande voertuigen, zijn de basisstructuren nog altijd gebaseerd op mensen als de belangrijkste spelers. De opvallendste gevolgen mogen verwacht worden wanneer volledig autonoom en onbemand vervoer werkelijkheid wordt. Over wanneer dat zal gebeuren, lopen de voorspellingen sterk uiteen. Het is echter van belang zich op de toekomst voor te bereiden en tijdig de nodige besluiten te nemen.

<sup>(1)</sup> Informatief rapport van de EESC-adviescommissie Industriële Reconversie (CCMI) over „De auto-industrie”, CCMI/148, door de CCMI goedgekeurd op 30.1.2017.

<sup>(2)</sup> EESC-advies over „Coöperatieve intelligente vervoerssystemen”, TEN/621 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

<sup>(3)</sup> EESC-advies over „Kunstmatige intelligentie”, INT/806 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

2.8. Dankzij de digitalisering kunnen passagiers en andere vervoersgebruikers via digitale platforms ook gaan profiteren van het nieuwe concept „mobiliteit als dienst” („Mobility as a Service”, MaaS).

2.9. Met de aanhoudende ontwikkeling van MaaS wordt ernaar gestreefd beter te voldoen aan de marktvraag door de boekings-, aankoop- en betalingssystemen van vervoersketens te combineren, realtime informatie over dienstregelingen, weers- en verkeersomstandigheden en beschikbare capaciteit te geven en vervoersoplossingen voor te stellen. MaaS is dus de gedigitaliseerde vervoersinterface van de gebruiker. Tegelijkertijd beoogt MaaS de benutting van de vervoerscapaciteit te optimaliseren.

2.10. De snelle ontwikkeling van technologieën zoals big data, cloud computing, mobiele 5G-netwerken, sensoren, robots en kunstmatige intelligentie — vooral met leercapaciteiten als machinaal leren en „deep learning” — is de belangrijkste aanjager van de ontwikkelingen op het gebied van digitaal en geautomatiseerd vervoer.

2.11. Het mag echter duidelijk zijn dat succesvolle vooruitgang niet mogelijk is als die uitsluitend door technologie wordt aangestuurd. Idealiter moet ontwikkeling gebaseerd zijn op maatschappelijke behoeften. Daar staat tegenover dat burgers vaak moeite hebben om de kansen te zien die nieuwe ontwikkelingen bieden.

### 3. Gevolgen voor het vervoerssysteem

3.1. De digitale ontwikkeling creëert de voorwaarden voor intermodaliteit en draagt dus bij aan de systeemgerichte benadering van vervoer. Die ontwikkeling betekent ook dat het vervoerssysteem een aantal nieuwe elementen kent naast de traditionele infrastructuur.

3.2. De hoekstenen van het systeem blijven echter wegen, spoorwegen, havens en vliegvelden. Behalve deze basiselementen is er geavanceerde digitale infrastructuur nodig: karterings- en plaatsbepalingssystemen, verschillende soorten sensoren voor gegevensgeneratie, hardware en software voor gegevensverwerking, en mobiele en breedbandverbindingen voor gegevensverspreiding. Ook geautomatiseerde verkeersbeheers- en verkeersleidingssystemen maken deel uit van de digitale infrastructuur.

3.3. Omdat voor zowel de digitale als de gedigitaliseerde infrastructuur elektriciteit vereist is, en gelet op de interactie tussen slimme elektriciteitsnetten en elektrische voertuigen is elektriciteitsinfrastructuur eveneens een cruciaal element van het vervoerssysteem. Tot slot zijn nieuwe diensten en infrastructuur noodzakelijk om toegang te krijgen tot verkeersinformatie en om mobiliteitsdiensten te boeken en te betalen. In het systeem zijn de fysieke infrastructuur en fysieke vervoersdiensten dus met behulp van verschillende soorten digitale elementen aan elkaar gekoppeld.

3.4. Ondanks de snelle ontwikkelingen zijn er nog altijd meerdere obstakels die de vooruitgang in de richting van digitale vervoerssystemen belemmeren en daarom uit de weg moeten worden geruimd, waaronder tekortschietende beschikbaarheid en toegankelijkheid van gegevens, het ontbreken van snelle internetverbindingen, en technische beperkingen ten aanzien van sensoren en realtime plaatsbepaling.

3.5. Het Comité pleit voor investeringen in technologie en infrastructuur als de basis voor digitaal vervoer, met name verkeersbeheers- en verkeersleidingssystemen: Sesar (ATM-onderzoek voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim) en ERTMS (Europees beheerssysteem voor het spoorverkeer) zijn projecten die zich al in een vergevorderd stadium bevinden maar waarvoor het aan substantiële financiering ontbreekt. VTMS (monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart) en C-ITS staan nog in de kinderschoenen. Verder moeten er langs het TEN-V-kernnetwerk 5G-verbindingen komen. Dit alles moet prioriteit krijgen binnen EU-financieringsinstrumenten als de Financieringsfaciliteit voor Europese Verbindingen, het Europees Fonds voor strategische investeringen en Horizon 2020.

3.6. Digitale systemen dienen ook interoperabel te zijn om zowel nationale als internationale grensoverschrijdende connectiviteit mogelijk te maken. De EU moet ernaar streven op dit vlak koploper en normbepaler te zijn.

3.7. Het Comité benadrukt dat de digitalisering, hoewel die ervoor zorgt dat de bestaande capaciteit optimaal wordt benut, niets afdoet aan de noodzaak van investeringen in de basisvervoersinfrastructuur. Bovendien zullen tijdens de transitie gedeeltelijk automatische en volledig autonome voertuigen en schepen naast elkaar voorkomen, waarmee in de maritieme en wegeninfrastructuur rekening moet worden gehouden. Ook in de luchtvaart zijn nieuwe uitdagingen ontstaan door het toenemende gebruik van drones.

3.8. Het Comité is voorstander van de ontwikkeling van verkeersbeheerssystemen en gemeenschappelijke regels voor drones op EU-niveau en in internationaal verband met de ICAO. Verder moeten met de IMO regels worden uitgewerkt met het oog op de ontwikkeling en invoering van op afstand bestuurd en autonome schepen, onder meer in havens.

#### **4. Gevolgen voor het bedrijfsleven en innovatie**

4.1. De digitalisering en robotisering leiden tot meer efficiëntie, hogere productiviteit en meer veiligheid voor vrachtvervoer en logistiek. Nieuwe commerciële kansen dienen zich ook aan voor de maakindustrie en de dienstensector ten aanzien van automatisering en robots, mobiliteitsdiensten voor burgers, efficiëntere logistieke oplossingen en de digitalisering van het hele vervoerssysteem. Dat geldt zowel voor grote bedrijven als kleine en middelgrote ondernemingen, waaronder start-ups.

4.2. Europese bedrijven zijn koplopers op veel deelgebieden van het digitaal vervoer en daarom zouden hier zeer wel concurrentievoordelen kunnen worden behaald. Aangezien er buiten de EU veel gebeurt wat de ontwikkeling van digitaal en autonoom vervoer betreft, moet de EU ook meer inspanningen leveren op het vlak van innovatie, infrastructuur en de voltooiing van de interne markt, en onder meer het rechtskader aanpassen aan nieuwe operationele omstandigheden.

4.3. Tevens is een open houding nodig ten aanzien van de ontwikkeling en invoering van nieuwe soorten ondernemingsmodellen die zijn gebaseerd op digitale platforms. Om het ontstaan van Europese platforms te stimuleren, moet worden gezorgd voor gunstige en ondersteunende randvoorwaarden en een regelgevingskader dat ondernemingen een gelijk speelveld biedt.

4.4. Aan de basis van de digitalisering en robotisering van het vervoer ligt, net als in alle andere sectoren, in de eerste plaats gegevensbeheer. Vanuit commercieel oogpunt kunnen gegevens worden beschouwd als productiefactor of als grondstof die kan worden verwerkt en verbeterd om meerwaarde te creëren. Daartoe is vrij verkeer van gegevens essentieel. Het Comité pleit daarom voor doeltreffende oplossingen om de problemen in verband met toegankelijkheid, interoperabiliteit en overdracht van gegevens uit de weg te ruimen en voor adequate bescherming van gegevens en privacy te zorgen.

4.5. Het Comité vindt het belangrijk om door de publieke sector gegenereerde vervoers- en infrastructuurgerelateerde massagegevens open te stellen voor alle gebruikers en de toegang daartoe te vergemakkelijken. Verder zijn verduidelijkingen en regels nodig omtrent het beheer van niet-persoonsgebonden gegevens, met name als die afkomstig zijn van sensoren en slimme apparaten. Bij de behandeling van kwesties op het gebied van toegankelijkheid en hergebruik van gegevens dient men zich te realiseren dat in het algemeen niet de gegevens zelf een concurrentievoordeel opleveren, maar de instrumenten en innovatieve hulpmiddelen voor de verfijning ervan en de marktpositie.

4.6. Om ervaring op te doen met digitaal en autonoom vervoer moeten experimenten en proefprojecten met nieuwe technologieën en concepten worden gefaciliteerd. Dat vereist functionerende innovatie- en bedrijfsecosystemen, adequate proeftuinen en een gunstig regelgevingskader. Het Comité roept overheden op om voor een aanpak te kiezen die innovatie stimuleert in plaats van tot in detail eisen en regels te formuleren die ontwikkeling belemmeren.

#### **5. Gevolgen voor werkgelegenheid, arbeid en vaardigheden**

5.1. De digitalisering en robotisering van het vervoer hebben gevolgen voor veel beleidsterreinen en uiteraard ook voor de werkgelegenheid. Door nieuwe concepten en processen kunnen arbeidsplaatsen verloren gaan, maar door nieuwe producten en diensten kunnen nieuwe banen ontstaan.

5.2. De meest ingrijpende veranderingen voltrekken zich wellicht in de logistieke en vervoerssector zelf, maar werkgelegenheidsgevolgen kunnen zich ook in aanverwante productiesectoren, toeleveringsketens en regionale clusters voordoen.

5.3. Door de uitrol van onbemand vervoer zal de vraag naar vervoerspersoneel afnemen. Het toenemende gebruik van robots voor fysieke arbeid in terminals heeft dezelfde gevolgen. Voor sommige werkzaamheden zullen controle- en monitoringtaken in de plaats komen, maar daaraan is op termijn waarschijnlijk ook minder behoefte. Tegelijkertijd zal in andere sectoren nieuwe werkgelegenheid ontstaan, met name in de informatie- en communicatietechnologie, digitale dienstverlening, elektronica en robotica. Verder zal de hoeveelheid fysiek werk en routinetaken afnemen, terwijl probleemoplossend vermogen en creativiteit belangrijker zullen worden.

5.4. De veranderende aard van het werk betekent ook dat de markt heel andere vaardigheden nodig heeft. Er is een toenemende vraag naar hoogopgeleide cyberprofessionals zoals softwareontwikkelaars. Maar ook is meer en meer behoefte aan de praktische vaardigheden die verband houden met het gebruik van robots en de samenwerking tussen mens en robot. Bovendien zullen breed inzetbare professionals steeds onmisbaarder worden.

5.5. Het is belangrijk adequaat op deze structurele veranderingen in te spelen door strategieën uit te werken om een eerlijke en vlotte transitie mogelijk te maken, negatieve sociale gevolgen te beperken, de vaardighedenkloof aan te pakken en de geboekte vooruitgang adequaat te monitoren. Sociale dialoog en voorlichting aan en raadpleging van werknemers op alle niveaus zijn tijdens het transitieproces essentieel.

5.6. Er bestaan zowel korte- als langetermijnbehoeften aan onderwijs en opleiding. De lidstaten spelen hier een doorslaggevende rol en dienen hun onderwijsstelsels aan de vraag naar nieuwe vaardigheden aan te passen. Goede praktijkvoorbeelden moeten in Europees verband worden uitgewisseld. De nadruk moet sterk worden gelegd op wetenschap, technologie, engineering en wiskunde en er moet rekening mee worden gehouden dat de behoefte aan het creëren van nieuwe oplossingen brede vaardigheden vereist, onder meer ook op het gebied van de letteren en sociale wetenschappen.

## **6. Gevolgen voor veiligheid, beveiliging en privacy**

6.1. Burgers lijken zich niet in ruime mate bewust van de soorten kansen die de digitalisering en robotisering bieden voor bijvoorbeeld toegankelijkheid en gebruiksgemak op mobiliteitsgebied, terwijl hun perceptie van veiligheid, beveiliging en privacy aanleiding geeft tot de meeste bezorgdheid. Meer kennis en communicatie over voor- en nadelen is noodzakelijk, evenals het adequaat betrekken van het maatschappelijk middenveld bij de lokale vervoersplanning in met name grote stedelijke gebieden.

6.2. Verdere automatisering maakt het vervoer uiteraard veiliger omdat de kans op menselijke fouten afneemt. Maar er kunnen nieuwe veiligheidsrisico's ontstaan doordat sensoren slechts beperkt vormen kunnen herkennen, door eventuele storingen van apparatuur, onderbrekingen van het internetverkeer en nieuwe soorten menselijke fouten zoals bugs in software. Niettemin wordt het uiteindelijke effect zeker positief geacht.

6.3. Met de toenemende bezorgdheid over cyberbeveiliging zal dit thema ook centraal staan als het over vervoersveiligheid gaat. Cyberbeveiliging betreft niet alleen voertuigen, vliegtuigen en schepen, maar ook de infrastructuur voor ondersteuning, beheer en aansturing ervan.

6.4. De invoering en uitrol van onbemand en autonoom vervoer roepen ook vragen op ten aanzien van de verkeersregels, met name die welke verband houden met ethische aspecten. Omdat vervoer grensoverschrijdend is, zouden de verkeersregels op de interne markt moeten worden geharmoniseerd met het oog op verdere internationale harmonisatie.

6.5. Volledig autonoom vervoer werpt tevens nieuwe vraagstukken op met betrekking tot aansprakelijkheid. Die hebben eveneens hun weerslag op de ontwikkeling van verzekeringsstelsels. De grootste uitdaging zal wellicht worden om bij een ongeval de feitelijke aansprakelijkheid vast te stellen, gelet op de rol van digitale systemen en de betrokkenheid van diverse partijen, zoals de fabrikanten en eigenaars van voertuigen en de beheerders van de infrastructuur. Hiervoor kan het nodig zijn meer gegevens op te slaan om de omstandigheden van een ongeval te kunnen nagaan. Daarom roept het Comité de Europese Commissie op om onderzoek te doen naar mogelijke kaders voor gegevensverzameling en aansprakelijkheids-eisen, rekening houdend met de behoefte aan privacy.

6.6. Als het gaat over privacy en de groeiende vraag naar gegevens, zijn mensen bezorgd dat ze constant in de gaten worden gehouden. Ook het gebruik van vormherkenning heeft gevolgen voor de privacy. Voor de bescherming van persoonsgegevens zal vanaf 2018 de algemene verordening gegevensbescherming van toepassing zijn met één reeks regels voor de gehele EU. Het Comité heeft in eerdere adviezen gewezen op het belang van privacy en gegevensbescherming, en benadrukt dat gegevens alleen zouden mogen worden gebruikt om vervoerssystemen te laten functioneren en niet voor andere doeleinden zouden mogen worden bewaard.

## **7. Gevolgen voor klimaat en milieu**

7.1. De klimaat- en milieugevolgen van vervoer hangen af van veel factoren. Het verbeteren van de energie-efficiëntie van voertuigen, vliegtuigen en schepen is een essentiële maatregel om uitstoot te verminderen. Energie-efficiëntie gaat meestal hand in hand met de automatisering van operationele en controlesystemen.

7.2. Een andere belangrijke manier om te zorgen voor minder uitstoot, is het vervangen van fossiele brandstoffen door koolstofarme brandstoffen, elektriciteit of waterstof. De uitrol van elektrische voertuigen en slimme elektriciteitsnetten is een afzonderlijk proces maar houdt wel nauw verband met de automatisering van het vervoer.

7.3. Ook maatregelen om verkeersstromen te intensiveren, spelen een grote rol bij het terugdringen van uitstoot. Dankzij digitalisering en automatisering kan vervoer vlot verlopen en worden multimodale vervoersketens efficiënter. Dat betekent efficiënter vervoer, meer energie-efficiëntie, lager brandstofverbruik en minder uitstoot. Daartoe zijn infrastructuur van hoge kwaliteit en soepele grensoverschrijdingen eveneens van cruciaal belang. Verder hebben landgebruik en stadsplanning invloed op de vraag naar vervoer en verkeersstromen.

7.4. Niet alleen het vervoer zelf heeft een milieu-impact, maar ook de levenscyclus van voertuigen, vliegtuigen en schepen (van productie tot sloop). Het terughalen van maakindustrie en de toepassing van concepten uit de circulaire economie dragen bij aan het verminderen van levenscycluseffecten.

7.5. Autonoom vervoer kan tot gevolg hebben dat de eigen auto vaker wordt gebruikt vanwege het grotere gebruiksgemak voor passagiers. Maar autodelen en het openbaar vervoer zouden moeten leiden tot een daling van het aantal privévoertuigen. De voorkeur van de consument is dus doorslaggevend voor de mobiliteit van de toekomst. Die voorkeur kan worden beïnvloed door gemakkelijk toegankelijke reisplanners ter beschikking te stellen die de consument stimuleren milieuvriendelijke keuzes te maken. Ook prijsprikkels kunnen een rol spelen bij het sturen van consumentengedrag.

Brussel, 5 juli 2017.

*De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Georges DASSIS*

---