

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de „Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Een Europese strategie betreffende ITS, op weg naar de introductie van coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde voertuigen”

(COM(2016) 766 *final*)

(2017/C 288/12)

Rapporteur: **Stefan BACK**

Raadpleging	Europese Commissie, 27.1.2017
Rechtsgrondslag	Artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	16.5.2017
Goedkeuring door de voltallige vergadering	31.5.2017
Zitting nr.	526
Stemuitslag	150/0/0
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het EESC is ingenomen met de mededeling van de Commissie over een Europese strategie inzake coöperatieve intelligente vervoerssystemen (COM(2016) 766) („de strategie”) en haar ambitieuze doelstelling om de eerste golf diensten in 2019 uit te voeren, gevolgd door de ontwikkeling van een tweede golf diensten.

1.2. Het EESC neemt nota van de talrijke mogelijke voordelen van uitvoering van de strategie, waaronder een doeltreffender personen- en goederenvervoer op het trans-Europese vervoersnetwerk alsook meer energie-efficiëntie, minder emissies en minder kans op ongevallen in het wegvervoer. De strategie is een belangrijke stap op weg naar de ontwikkeling van C-ITS en uiteindelijk van geautomatiseerde mobiliteit. Het EESC steunt dit project en neemt kennis van de hoge mate van samenwerking tussen verschillende sectoren, zoals vervoer, energie en telecommunicatie die nodig is voor de uitvoering van digitale vervoerssystemen, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en innovatieve diensten.

1.3. Het EESC waardeert de meerwaarde voor mobiliteit van de eerste en tweede golf diensten, met name voor het passagiers- en goederenvervoer, met inbegrip van distributiesystemen, en neemt nota van de diverse lopende proefprojecten in Europese agglomeraties, die verdergaan dan de strategie en reeds automatische voertuigen voor personenvervoer testen. Het EESC wijst er in dit verband ook op het belang dat de strategie hecht aan het vermijden van boemerangeffecten, zoals meer verkeer en emissies ten gevolge van maatregelen om met elkaar verbonden, coöperatieve en geautomatiseerde voertuigen te integreren in duurzame mobiliteit, logistieke planning en de promotie van openbaar vervoer.

1.4. Het EESC neemt tevens nota van de gunstige effecten voor het niveau van IT-competenties, de ontwikkeling van nieuwe vaardigheden en een beter concurrentievermogen van de data-, automobiel- en vervoerssector in de EU, met name op de lange termijn.

1.5. Het EESC wijst ook op het belang van privacy- en gegevensbescherming, die in zijn advies over de ITS-richtlijn⁽¹⁾ al aan de orde kwam. Het onderstreept dat gegevens uitsluitend moeten worden gebruikt voor C-ITS-doeleinden en niet voor andere doeleinden mogen worden bewaard of gebruikt, tenzij de gebruiker hiervoor toestemming geeft. Het is essentieel om dit via wettelijk bindende bepalingen te verduidelijken als middel om vertrouwen in het systeem te wekken, conform de EU-wetgeving, met inbegrip van artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de EU⁽²⁾.

1.6. Het EESC onderstreept het belang van gemeenschappelijke normen en grensoverschrijdende interoperabiliteit voor de totstandbrenging van de interne digitale markt en voor efficiënt grensoverschrijdend vervoer.

1.7. Het is belangrijk dat de uitvoering van de strategie ruimte laat voor lokale en/of bedrijfsspecifieke oplossingen, ook als deze ten koste gaan van de algemene interoperabiliteit en publiciteitsvoorschriften. Zij dienen wel naar behoren gemotiveerd en evenredig te zijn en moeten een meerwaarde opleveren. Evenzo mogen normalisatie- en transparantievereisten niet worden uitgevoerd op een manier die innovatie belemmert.

1.8. Het is van belang dat er strenge veiligheidsvoorschriften komen om hacking en cyberaanvallen te voorkomen, alsook strenge normen voor gegevensbescherming en efficiënte beoordeling van de naleving. Om dezelfde redenen zullen specifieke veiligheidsoplossingen vaak vertrouwelijk moeten blijven.

1.9. De uitvoering van de strategie kan zeer veeleisend zijn, waarbij de gekozen coördinatiemethode permanente communicatie, toezicht en follow-up door de Commissie zal vergen. Een geslaagde implementatie staat of valt met de opbouw van vertrouwen, zowel onder de partners voor de uitvoering als bij het grote publiek, inclusief de consumenten. Het EESC vestigt in dit verband de aandacht op de rechten van personen met een handicap op integratie, zoals omschreven in het Verdrag van de Verenigde Naties van 2006 inzake de rechten van personen met een handicap. Het EESC herinnert eraan dat het op grond van de banden met het maatschappelijk middenveld een waardevol partner kan zijn om een dialoog over de uitvoering tot stand te brengen.

1.10. Wat betreft de in de strategie vermelde wetgevingsmaatregelen benadrukt het EESC dat het belangrijk is om een al te prescriptieve tekst te vermijden. Interoperabiliteit en gemeenschappelijke normen moeten dus geen doel op zichzelf worden, maar mogen alleen van toepassing zijn indien zij een doel dienen dat meerwaarde oplevert, innovatie niet belemmert en niet haaks staat op de noodzaak om specifieke problemen lokaal of op bedrijfsniveau op te lossen.

1.11. De strategie gaat in op de eerste stap in de uitvoering van C-ITS met relatief beperkte gevolgen voor de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden (eerste en tweede golf diensten). Waarschijnlijk wordt deze fase gevolgd door de invoering van automatische voertuigen, met ingrijpender gevolgen voor werknemers. Daarom, en om een klimaat van wederzijds vertrouwen te wekken, acht het EESC het van belang dat in een vroeg stadium met een sociale dialoog wordt begonnen om eventuele kwesties in verband met werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden te bespreken.

1.12. Er moet snel toegewerkt worden naar de volgende stap in de uitvoering C-ITS, te weten de ontwikkeling van systemen die ook communicatie tussen voertuigen en verkeersbeheer omvatten. Testprojecten en de wetgevingsplanning zijn in lidstaten met een automobiellindustrie volop gaande; volgens het EESC moet de EU dus haast maken als zij een belangrijke rol wil spelen in de stimulering van een Europees initiatief.

1.13. Het in oktober 2016 opgerichte platform C-Roads moet in de uitvoering van de strategie een belangrijke rol gaan vervullen. Tot nu toe zijn niet alle lidstaten tot het platform toetreden. Volgens het EESC moeten alle lidstaten snel van deze instantie deel gaan uitmaken.

1.14. Het EESC waardeert de bereidheid van de Commissie om voor de uitvoering financiële steun te verstrekken. In dit verband wil het EESC erop wijzen dat er ruimte moet zijn voor adequate planning van de uitvoeringsmaatregelen op ondernemingsniveau, rekening houdend met, onder meer, de beperkte financiële middelen in de wegvervoersector.

1.15. Het EESC betreurt het dat er geen duidelijke planning is voor de tweede golf en daarna. Effectbeoordelingen ontbreken helaas eveneens. Tot de rapportage van het C-ITS platform behoren elementen die evaluatie van bepaalde aspecten van de strategie mogelijk maken, maar volgens het EESC zijn deze ontoereikend.

⁽¹⁾ Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1) en PB C 277 van 17.11.2009, blz. 85.

⁽²⁾ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31, PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1 en PB C 229 van 31.7.2012, blz. 90.

2. Achtergrond

2.1. De mededeling van de Commissie over een Europese strategie inzake coöperatieve intelligente vervoerssystemen (C-ITS) (COM(2016) 766) („de strategie”) houdt nauw verband met de beleidsprioriteiten van de Commissie, met name de agenda voor banen, groei en investeringen, de digitale eengemaakte markt en de strategie voor de energie-unie. De mededeling maakt deel uit van het zogenaamde „winterpakket”, dat voornamelijk voorstellen omvat voor de opzet van de interne elektriciteitsmarkt, energie-efficiëntie en hernieuwbare brandstoffen.

2.2. De strategie behandelt energiekwesties niet rechtstreeks. Het gaat in de eerste plaats om ontwikkeling en praktische en wettelijke aspecten van de ontwikkeling van coöperatieve vervoerssystemen, waaronder op internet aangesloten auto's, automatische voertuigen en infrastructuur. Ze houdt ook verband met de uitvoering van de digitale interne markt en de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit.

2.3. De strategie benadrukt de mogelijkheden van de ontwikkeling van C-ITS om het concurrentievermogen van de Europese industrie te stimuleren met een grote markt en nieuwe werkgelegenheid. De meerwaarde van maatregelen op EU-niveau is gelegen in grotere hoeveelheden in een grotere markt met gemeenschappelijke normen. De ontwikkeling van C-ITS is een eerste stap in de richting van automatische voertuigen. C-ITS-diensten moeten gebaseerd worden op gemeenschappelijke normen en vanaf 2019 ingevoerd worden. Zij zijn gebaseerd op voertuig-voertuig- en voertuig-infrastructuurcommunicatie en kunnen niet zonder een bestuurder.

2.4. De strategie omvat een aantal C-ITS-diensten die direct kunnen worden ingezet (lijst van de eerste golf diensten) en verdere diensten die in een tweede fase in werking zullen treden omdat de volledige specificaties of normen misschien niet voor invoering in 2019 voltooid zijn (lijst van de tweede golf diensten). De 1e golf C-ITS-diensten omvat melding van gevarenczones en toepassingen in verband met verkeersborden; de 2e golf betreft diensten als informatie over tank- en laadstations, beheer van en informatie over parkeerplaatsen (op en buiten de openbare weg); park & ride-informatie, communicerende en coöperatieve navigatie van en naar de stad, verkeersinformatie en slimme verkeersgeleiding.

2.5. In de strategie ligt de nadruk op het sectoroverschrijdende karakter van de uitvoering van C-ITS, die betrekking heeft op alle vormen van vervoer, industrie en telecommunicatie. Het vergemakkelijken van het vervoer dankzij de uitvoering van de strategie mag niet tot meer vervoer en een hogere uitstoot leiden.

2.6. Voor de uitvoering van de strategie wordt een aantal specifieke acties uiteengezet. Deze hebben betrekking op de volgende acht gebieden.

- Grootschalige uitvoering in 2019 van ten minste de 1e golf diensten door maatregelen van de lidstaten, lokale overheden, voertuigfabrikanten, wegbeheerders en de ITS-industrie, met financiële steun (CEF, EFSI, ESIF). De 2e golf diensten en verdere ontwikkeling van C-ITS zijn nog niet rijp; de Commissie zal de ontwikkeling steunen via het programma Horizon 2020 en ESIF, indien mogelijk. De lijst van diensten wordt bijgewerkt via een permanent platform voor C-ITS.
- Via samenwerking tussen de Commissie en alle relevante belanghebbenden zal gewerkt worden aan een gemeenschappelijk beveiligings- en certificeringsbeleid. Dit zal ook een uitgangspunt zijn om te komen tot een hoger serviceniveau (voertuig tot voertuig, voertuig naar infrastructuur). Rol en verantwoordelijkheden van een Europees samenwerkingsmodel voor C-ITS en een eventuele bestuurlijke rol voor de Commissie, te beoordelen door de Commissie.
- C-ITS-dienstverleners moeten eindgebruikers duidelijke en begrijpelijke voorwaarden aanbieden. De Commissie publiceert in 2018 een eerste reeks richtsnoeren voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Introductie-initiatieven voor C-ITS moeten eindgebruikers informeren en vertrouwen wekken, de meerwaarde aantonen van het gebruik van persoonsgegevens en met de gegevensbeschermingsautoriteiten van de EU overleggen om een evaluatiemodel voor gegevensbescherming uit te werken.
- Maatregelen van de Commissie en relevante belanghebbenden om voor goede communicatie te zorgen op een door de Commissie aangewezen frequentieband.
- Gebruikmaken van het C-Roadsplatform om de invoering van C-ITS op operationeel niveau te coördineren, inclusief tests en validering. Overige lidstaten worden aangemoedigd om zich bij het platform aan te sluiten.

- Ontwikkeling en publicatie door C-ITS-initiatieven van een conformiteitsbeoordeling voor de eerste golf diensten. De Commissie zal voor dit proces een model ontwikkelen.
- In 2018 zal de Commissie conform de ITS-richtlijn gedelegeerde handelingen vaststellen inzake de continuïteit en beveiliging van C-ITS-diensten, de praktische uitvoering van de algemene verordening gegevensbescherming voor C-ITS, een benadering van hybride communicatie en inzake de interoperabiliteit van het proces voor de conformiteitsbeoordeling.
- De Commissie zal voor C-ITS naar internationale samenwerking zoeken.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Het EESC is ingenomen met de strategie en neemt kennis van de talrijke potentiële voordelen van een succesvolle uitvoering ervan, zoals efficiënter vervoer, zowel van goederen als passagiers, meer energie-efficiëntie, beperkte emissies, verbeterde verkeersveiligheid en ontwikkeling van de digitale economie.

3.2. De strategie hangt samen met verschillende belangrijke lopende strategieën, zoals de digitale interne markt, de strategie voor de energie-unie en de Europese strategie voor koolstofarme mobiliteit, die het EESC alle toejuicht. Het EESC staat tevens achter de sectoroverschrijdende aanpak van de strategie, en de nieuwe dimensie die dit aan het vervoersbeleid toevoegt.

3.3. In dit verband neemt het EESC nota van het verband met de strategie voor de digitalisering van het Europese bedrijfsleven voor wat betreft coöperatieve, op internet aangesloten en automatische voertuigen als prioritair thema voor het vergroten van de concurrentiekracht van de Europese industrie, en van de schatting van het marktpotentieel van deze voertuigen: „tientallen miljarden euro per jaar en honderdduizenden nieuwe banen”. Het EESC acht het zinvol in dit verband zijn standpunt uit advies TEN/574 over de strategie voor de digitale eengemaakte markt te herhalen, namelijk dat het uitgaan van dergelijke mogelijke resultaten een onnodig risico kan zijn en dat, in het slechtste geval, het vertrouwen negatief kan beïnvloeden, met name in een geval als dit, waar een succesvolle uitvoering van de strategie in grote mate afhangt van de belangstelling van de lidstaten, de plaatselijke overheden, de automobiellindustrie en andere belanghebbenden.

3.4. Het EESC vestigt eveneens de aandacht op het belang van de strategie voor efficiënte mobiliteit, met inbegrip van stedelijke mobiliteit en de eerste en de laatste kilometer van het goederen- en personenvervoer.

3.5. Ook hecht het EESC belang aan de grensoverschrijdende interoperabiliteit van de diensten die moeten worden uitgevoerd om bij te dragen aan een vlotte doorstroming van het verkeer op grensoverschrijdende verbindingen. Zowel de nu beschikbare diensten (eerste golf) als diensten die bijna voltooid zijn en de diensten die vanaf 2019 inzetbaar zullen zijn, hoewel nog niet geheel gereed voor invoering op grote schaal (tweede golf), zullen zeer nuttig zijn voor de efficiënte uitvoering van het TEN-T, met name de kernnetwerkcorridors hiervan.

3.6. Aangezien de strategie als onderdeel van het winterpakket voor energiebeleid wordt gepresenteerd had het EESC niet alleen graag de bekende cijfers voor het aandeel van het wegvervoer in de emissies opnieuw gezien, maar ook een indicatie van de verwachte effecten van de strategie in de vorm van betere energie-efficiëntie en een lagere uitstoot.

3.7. De strategie moet grotendeels uitgevoerd worden aan de hand van een methode voor samenwerking, met inbreng van de Commissie, de lidstaten, de lokale overheden en de industrie. De Commissie wil het in oktober 2016 opgezette C-Roadsplatform, waarbij thans 12 lidstaten zijn aangesloten, gebruiken om de invoering van C-ITS-diensten alsook tests en validering om de interoperabiliteit te garanderen te coördineren, en om systeemtests te ontwikkelen. De Commissie zal de ontwikkeling steunen door een conformiteitsbeoordeling uit te werken. Het EESC beaamt dat een coördinerende functie onontbeerlijk is voor een geslaagde uitvoering, maar betreurt het dat niet alle lidstaten tot het C-Roadsplatform zijn toegetreten, dat qua capaciteit aanzienlijk tekortschiet om als efficiënt coördinatieforum te kunnen optreden (momenteel acht kernlidstaten en vier geassocieerde lidstaten). Het EESC stelt daarom voor dat de Commissie zo snel mogelijk politieke druk gaat uitoefenen op de lidstaten om voor volledige deelname aan het platform te zorgen.

3.8. Het EESC waardeert het dat de Commissie voornemens is maatregelen te nemen die op een aantal belangrijke punten voor samenhang moeten zorgen. Zij zal bijvoorbeeld in 2017 „richtsnoeren” publiceren over het Europese beleid voor beveiliging en certificering en in 2018 richtsnoeren inzake gegevensbescherming. De Commissie zal ook de frequentieband reserveren die momenteel wordt gebruikt voor veilige diensten van de Europese Telecommunicatienorm ⁽³⁾ voor C-ITS-diensten. Het EESC constateert echter dat de Commissie ook overweegt om in 2018 krachtens Richtlijn 2010/40/EU zo nodig ook gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de veiligheid van ITS, gegevensbescherming, de benadering van de communicatie en de interoperabiliteit. Bovendien kan er wetgeving worden goedgekeurd inzake de continuïteit van ITS-diensten en de conformiteitsbeoordeling. Helaas is niet duidelijk op grond waarvan de Commissie zal besluiten wetgeving op te stellen of het bij wettelijk niet bindende richtsnoeren te houden. Wat betreft het voornemen van de Commissie om krachtens Richtlijn 2010/40/EU voor ITS gedelegeerde wetgevingshandelingen vast te stellen, herhaalt het EESC zijn reeds in een advies over die richtlijn verwoorde standpunt dat de in artikel 290 vastgelegde grenzen voor zulke handelingen in acht moeten worden genomen. Voorts wordt erop gewezen dat de termijn van zeven jaar van het mandaat om krachtens Richtlijn 2010/40/EU gedelegeerde handelingen vast te stellen dringend moet worden verlengd, aangezien de termijn in augustus 2017 afloopt.

3.9. Het EESC onderschrijft het streven naar een sectoroverschrijdende en meerlagige inbreng van degenen die betrokken zijn bij de invoering van C-ITS-diensten, dat wil zeggen de lidstaten, lokale autoriteiten, voertuigfabrikanten en vervoerders. Een geslaagde inbreng van deze partijen in de uitvoering is een mogelijkheid om vertrouwen in de nieuwe diensten te kweken en ze goed van start te laten gaan. Het EESC vestigt in dit verband de aandacht op de rechten van personen met een handicap op integratie, zoals omschreven in het Verdrag van de Verenigde Naties van 2006 inzake de rechten van personen met een handicap, en goedgekeurd op 13 december 2006.

3.10. Het EESC waardeert het belang dat wordt gehecht aan duidelijke en begrijpelijke taal in alle betrekkingen met de eindgebruikers, die wordt beschouwd als belangrijk middel om voor de aangeboden diensten vertrouwen te winnen. De wetgeving moet de beginselen van het programma voor betere regelgeving in acht nemen.

3.11. Het EESC benadrukt dat de uitvoering van de strategie niet al te normatief ter hand moet worden genomen. Het is van belang dat er ruimte is voor parallelle of speciale oplossingen voor specifieke doeleinden of voor innovatie. Te gedetailleerde en starre voorschriften kunnen een belemmering zijn en dus contraproductief blijken te zijn.

3.12. Het EESC neemt met instemming kennis van het belang dat wordt gehecht aan de financiering en de bereidheid van de Commissie om financiële middelen uit EU-fondsen zoals CEF, EFSI en ESIF ter beschikking te stellen voor de inzet van C-ITS-diensten die al operationeel beschikbaar zijn en uit de financiering van Horizon 2020 voor diensten die zich nog in de ontwikkelingsfase bevinden. Het is van belang dat de meerwaarde van projecten wordt beoordeeld om voor een optimale benutting van de beperkte middelen te zorgen. Het EESC wijst in dit verband ook op de felle concurrentie in de sector wegvervoer, die in de strategie nadrukkelijk wordt belicht en noopt tot voorspelbaarheid en ruimte voor langetermijnplanning van de vereiste investeringen voor het installeren of moderniseren van C-ITS-onderdelen.

3.13. In de inleiding van de strategie gaat veel aandacht uit naar de ontwikkeling van automatisch rijden, ofwel voertuigen die geen handelende bestuurder vereisen om in beweging te komen. Het EESC begrijpt niettemin dat de strategie niet verdergaat dan invoering van voertuig-voertuig-communicatie en voertuig-infrastructuur-communicatie. De eerste golf diensten, die in 2019 ontwikkeld worden, betreffen melding van gevarenczones en toepassingen in verband met verkeersborden, terwijl de tweede golf diensten betrekking heeft op wegenplanning, informatie over tank- en laadstations, parkeerinformatie enz. Wat hier volgens het EESC dus ontbreekt, zijn belangrijke aspecten als verantwoordelijkheid voor systeemfouten of gebrekkige werking, of belangrijke sociale aspecten zoals de vervanging van werknemers door robots, aangezien mensen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van en het toezicht op de diensten die in de strategie centraal staan. Toch wil het EESC in dit verband benadrukken dat bij het ontwikkelen van C-ITS-systemen, met inbegrip van volledig geautomatiseerde voertuigen, bijzondere aandacht moet uitgaan naar de behoeften van mensen met een handicap.

3.14. Het EESC neemt met instemming kennis van de beoogde samenhang in de toepassing van de strategie, die tot stand moet worden gebracht door de sectoroverschrijdende visie op de rol van C-ITS in het vervoerssysteem via de synergieën tussen verschillende vervoerswijzen en de ruimere mogelijkheden voor de planning van mobiliteit en logistiek, dankzij bepaalde C-ITS-diensten en de ontwikkeling van diverse vaardigheden.

⁽³⁾ Besluit 2008/671/EG van de Commissie (PB L 220 van 15.8.2008, blz. 24).

3.15. Het EESC neemt tevens kennis van de in januari 2016 in het eindverslag van het C-ITS-platform opgenomen kosten-batenanalyse, waar vooruitgelopen wordt op de eventuele resultaten van een geslaagde invoering van de eerste golf diensten voor de periode van 2018-2030. Bij beoordeling van de gehele periode zouden de voordelen op jaarbasis ruimschoots opwegen tegen de kosten, in een verhouding van 3:1. Uit de analyse blijkt ook dat na vijf à tien jaar na de initiële investeringen de voordelen beginnen op te lopen en dat de verhoopte resultaten afhankelijk zijn van een intensief gebruik van de diensten. Het is echter jammer dat de Commissie geen kosten/batenanalyse van de strategie lijkt te hebben uitgevoerd.

3.16. Opnieuw zij gewezen op het belang van actieve en voortdurende druk op het uitvoeringsproces om een herhaling te voorkomen van de tot dusver mislukte uitvoering van het Europese systeem voor elektronische tolheffing, waartoe oorspronkelijk in 2004 is besloten en waaraan, ondanks herhaalde inspanningen, nog geen uitvoering is gegeven.

4. Specifieke opmerkingen

4.1. Er wordt een verband gelegd tussen op internet aangesloten auto's en de Europese systemen voor satellietnavigatie, EGNOS en GALILEO. Benadrukt zij dat de capaciteit van voertuigen om te communiceren met satellietnavigatiesystemen technologieneutraal moet zijn. Daarom moeten alle satellietnavigatiesystemen aansluitbaar zijn, hoewel indien mogelijk de voorkeur uit moet gaan naar Europese systemen.

4.2. Het is van belang dat in een vroeg stadium een dialoog met de sociale partners wordt aangegaan om een sfeer van transparantie en vertrouwen tot stand te brengen. Naar het oordeel van het EESC is dit nu al cruciaal, in de huidige fase van de uitvoering van C-ITS, nu het lijkt of de sociale gevolgen en/of de gevolgen voor de werkgelegenheid onbelangrijk zijn of ontbreken, om een klimaat van vertrouwen te scheppen in het licht van de veel grotere effecten die zich voordoen als automatische auto's zullen worden geïntroduceerd. Het EESC vestigt in dit verband tevens de aandacht op het belang van privacy en de noodzaak ervoor te zorgen dat privacygegevens niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan C-ITS, tenzij hiervoor toestemming is gegeven. Voor dit aspect dient een duidelijk en wettelijk bindend kader te worden uitgewerkt.

4.3. Het EESC is ingenomen met de aandacht voor veiligheid, waaronder de risico's van hacking en cyberaanvallen. Volgens het EESC is dit een zeer belangrijke kwestie en is het uiterst belangrijk dat in alle lidstaten even strenge veiligheidsnormen worden toegepast, alsook in eventuele samenwerkingsovereenkomsten met derde landen. Aandacht verdient verder het feit dat een verplichte bekendmaking van veiligheidsgerelateerde maatregelen juist afbreuk kan doen aan de bedoeling van deze regelingen.

4.4. Het EESC benadrukt het belang van continuïteit bij de invoering van communicatiesystemen om verloren investeringen zo veel mogelijk te voorkomen.

Brussel, 31 mei 2017.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Georges DASSIS