

2.17 Tento návrh je uveden v klouzavém programu Komise na aktualizaci a zjednodušení *acquis communautaire* a v pracovním a legislativním programu Komise.

3. Konkrétní připomínky

Výbor chce upozornit na některé otázky, ke kterým má jisté výhrady:

3.1 Za prvé: předložený návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o pozemní přepravě nebezpečných věcí v části věnované definicím informuje o tom, co jednotlivá slova nebo jednotlivé zkratky (např. ADR, RID, ADN, vozidlo, vagon, plavidlo) znamenají pro účely stávající směrnice. Neuvádí ale, co znamená sám výraz „nebezpečné věci“. Bez pochyby to není snadný úkol vzhledem k množství existujících věcí a technickému pokroku, díky němuž je seznam věcí čím dál delší. Nicméně se Výbor domnívá, že by měla být informace o tom, co se pro účely předložené směrnice chápe pod pojmem „nebezpečné věci“.

3.2 Za druhé: návrh směrnice ponechává členským státům právo upravit nebo zakázat přepravu nebezpečných věcí na

svém území *vylučně* z jiných důvodů, než je bezpečnost během přepravy. I když Výbor chápe, proč bylo členským státům vyhrazeno právo upravit nebo zakázat přepravu nebezpečných věcí, nechápe, proč jim to má být umožněno „vylučně z jiných důvodů, než je bezpečnost během přepravy“. Výbor se domnívá, že v případě tohoto návrhu, jehož účelem je zvýšení bezpečnosti během přepravy nebezpečných věcí, navržená formulace znamená, že členský stát nebude moci zakázat přepravu nebezpečných věcí právě s ohledem na bezpečnost během přepravy, což se jeví jako nelogické. Dále Výboru není jasné, jakým způsobem by byla zaručena koordinace těchto zákazů vzhledem k přeshraniční dopravě, jestliže by členské státy přijaly rozdílné zákazy.

3.3 Za třetí: v příloze III (Doprava po vnitrozemských vodních cestách) odst. III.2. a III.3. nejsou žádné informace na téma případných doplňkových přechodných ustanovení nebo doplňkových vnitrostátních ustanovení. V souvislosti s tím žádá Výbor o upřesnění, zda se skutečně tyto předpisy neplánují, nebo zda se na nich teprve pracuje.

V Bruselu dne 11. července 2007

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu *Zelená kniha o aplikacích družicové navigace*

KOM(2006) 769 v konečném znění

(2007/C 256/10)

Dne 8. prosince 2006 se Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci *Zelená kniha o aplikacích družicové navigace*.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 19. června 2007. Zpravodajem byl pan BUFFETAUT.

Na 437. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 11. a 12. července 2007 (jednání dne 11. července), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 134 hlasy pro a 5 členů se zdrželo hlasování.

1. Úvod

1.1 Galileo je vlajkovou lodí evropské vesmírné politiky. Obsáhlost projektu a jeho strategická povaha vedly Evropskou kosmickou agenturu (ESA) ke spolupráci s Evropskou unií. Mezi vládní kultura a kultura Společenství by tak měly přispět k úspěchu tohoto podniku. Ve stejném duchu spolupráce by měl být projekt realizován v podobě partnerství veřejného a soukromého sektoru.

1.2 První zkušební družice, předchůdce budoucích družic konstelace, která jich bude zahrnovat třicet, byla vypuštěna na oběžnou dráhu koncem roku 2005. Projekt se tak dále rozvíjí, ne však bez potíží a zpoždění.

1.3 Galileo představuje globální družicový navigační systém, který poskytne soubor služeb pro určování polohy, navigace a času.

1.4 Se svými třiceti družicemi a pozemními stanicemi bude moci Galileo poskytnout informace o jejich geografické poloze uživatelům mnoha odvětví hospodářského života, jako je doprava (lokalizace dopravních prostředků, lodí, letadel, navigačních systémů, vyhledávání itinerářů atd.), spravedlnost, policie a celnice (hraniční kontrola), veřejné práce (topografie, geodézie a lokalizační systém), rekreace (orientace na moři a v horách), sociální služby (například pomoc handicapovaným nebo starším osobám), státní bezpečnostní služby a konečně díky službě lokalizace nouzových zařízení i záchrana osob na moři nebo v odlehlých oblastech naší zeměkoule.

1.5 Odhaduje se, že trh s produkty a službami družicové navigace dosáhne v roce 2025 objemu 400 miliard EUR.

1.6 Jednání o licenční smlouvě jsou dnes na mrtvém bodě, neboť existuje velký spor mezi různými partnery, co se týče hospodářského modelu Galilea a správy průmyslového konsorcia. Situace je taková, že nahromaděná zpoždění a nedostatečný vývoj jednání ohrožují projekt sám.

1.7 Jako odpověď na tyto problémy požádala Rada ministrů pro dopravu na svém březnovém zasedání Evropskou komisi, aby zhodnotila stav jednání o licenční smlouvě a projednala případná alternativní řešení. Vzhledem k této situaci žádá Evropská komise ve svém sdělení „Galileo na křižovatce“, aby Rada a Evropský parlament vzaly na vědomí neúspěch současných jednání o licenční smlouvě a ukončily je. Zároveň je však žádá, aby znovu potvrdily svou vůli zavést program Galileo a pokračovat v něm. Navrhuje zavést alternativní řešení, ve kterém by fáze vývoje a rozmístění byly podpořeny a financovány silou veřejných prostředků, zatímco licenční smlouva by se zabývala pouze provozem. Evropská kosmická agentura by byla zprostředkovatelem a přidělujícím orgánem ve jménu Evropské unie.

2. Obsah zelené knihy

2.1 Text Komise obsahuje na jedné straně stručný popis zavedeného systému a jeho předvídatelného vývoje a na straně druhé inovaci možných aplikací. Připomíná zároveň, že bude navrženo pět druhů služeb (otevřená služba, komerční služba, služba se zárukou bezpečnosti, služba hledání a záchrany a veřejná řízená služba PRS). Zelená kniha se nezabývá aplikacemi, které patří do poslední zmíněné služby a o kterých rozhodují členské státy, zda je použijí či ne. Komise se tedy obrací s tímto tématem přímo na všechny členské státy, jejichž odpovědi shrne a bude analyzovat.

2.2 Komise uvádí seznam následujících odvětví, které se systému týkají:

- lokalizační služby (pro veřejnost) a tísňová volání,
- silniční doprava,

- železniční doprava,
- námořní doprava, rybolov a vnitrozemské vodní cesty,
- letecká doprava,
- civilní ochrana, řízení tísňových situací a humanitární pomoc,
- nebezpečné věci,
- přeprava hospodářských zvířat,
- zemědělství, vyměřování pozemků, geodézie a katastrální měření,
- energie, ropa a plyn,
- hledání a záchrana,
- logistika,
- ochrana životního prostředí,
- sport a cestovní ruch,
- vymáhání práva.

2.3 Uповídaný seznam možných aplikací zdůrazňuje jejich rozsah a velkou rozmanitost.

2.4 Zelená kniha je jako obvykle zakončena seznamem otázek kladených zúčastněným stranám. EHSV nepřísluší, aby na ně odpověděl přesně, ale spíše aby zdůraznil ty otázky, které jsou pro něj zvláště důležité, a zmínil se o těch, které by měly být položeny, ale nebyly.

2.5 Komise pracuje na analýze odpovědí na zelenou knihu, které obdržela od zúčastněných stran. Odpovědi je však málo a někdy jsou příliš všeobecné na to, aby se z nich dalo čerpat. Komise tedy doplní tuto diskusi o další hlubší konzultace, aby tak mohla vydat akční plán v říjnu roku 2007. Žádný velký hospodářský sektor dosud neprojevil skutečný zájem o placené služby. Je zde možné pozorovat, jak obtížné je konkurovat bezplatné službě pro občany, a to i v případech, že není zaručena. Vzniká tedy otázka hospodářské a finanční rovnováhy evropského systému, služby civilní povahy, která nedisponuje stejnou podporou (vojenské) veřejnosti jako americký globální systém GPS.

3. Zásadní otázky

3.1 Otázka č. 2⁽¹⁾ týkající se ochrany soukromí nabývá zvláštního významu, kterému se EHSV již věnoval, když současně požadoval, aby byla přísně chráněna zásada úcty k soukromí. Objevuje se zde problém rovnováhy mezi právem na ochranu soukromí a možnostmi, které nabízí technika. Je však třeba zdůraznit, že systémy pro určování polohy a navigace umožňují uživatelům určit jejich polohu, avšak tato poloha je známa pouze jim a není k dispozici nikomu jinému. Uživatel

(¹) KOM(2006) 769, odst. 4.

má však možnost svou polohu sdělit například prostřednictvím mobilní telekomunikace typu GSM. Vzhledem k tomu, že tyto systémy fungují jednosměrně, operátor navigačního systému, ať už je to GPS, Galileo nebo ruský GLONASS, nezná uživatele a nemá žádnou možnost znát toho, kdo používá navigační signály, a tím méně jejich geografickou polohu. Otázka ochrany soukromí by proto měla být prostudována na úrovni individuálních služeb aplikace, které budou uživatelům nabídnuty. Spousta těchto služeb vyžaduje, aby okamžitá geografická poloha uživatele byla zaslána na server, který může požadovanou informaci sdělit (například informaci o silniční dopravě).

3.2 Otázka č. 5 ⁽²⁾ týkající se mezinárodní spolupráce vyvolává reakce. Evropská unie podepsala dohody o spolupráci s Čínou, Izraelem, Jižní Koreou, Marokem a Ukrajinou. Předpokládá se podepsání dalších dohod s Indii, Brazílií, Argentinou a Austrálií. Je evidentní, že tyto mezinárodní dohody mají zásadní význam pro posílení mezinárodní stability Galilea, zejména co se týče otázek standardizace, otevření trhů, certifikace a frekvencí, jakož i práv na duševní vlastnictví. Je však třeba zůstat na pozoru, neboť hlavní motivací některých partnerů je získání evropských znalostí a zkušeností s cílem získat čas na vývoj vlastní technologie, která by konkurovala Galileu. Dnes je jasné, že taková byla motivace Číny při podpisu dohody o spolupráci na Galileu s Evropskou unií v roce 2003. Kromě toho je překvapující, že ani Norsko, ani Švýcarsko ještě neuzavřely dohodu s Evropskou unií o spolupráci na Galileu, zatímco financují fázi vývoje a schválení programu prostřednictvím účasti v Evropské kosmické agentuře. Z tohoto důvodu ještě nebyl vyřešen jejich případný přístup ke službě Galilea PRS.

3.3 V každém případě dosavadní spolupráce se všeobecně řečeno netýkala veřejné řízené služby. Jednání o mezinárodních dohodách navíc zpomalila, neboť hlavní prioritou se stala účinná realizace evropského projektu družicové navigace, která odhalila jisté potíže.

3.4 Otázky č. 6 a č. 7 ⁽³⁾ o standardech a certifikaci vyvolávají problém certifikace zařízení a systému samého a certifikace palubních navigačních terminálů. Tato otázka je velmi citlivá jak pro leteckou dopravu, tak pro železniční dopravu. V těchto dvou odvětvích jsou bezpečnostní a signalizační zařízení podrobena přísnému certifikačnímu řízení, jehož výsledek se uznává na mezinárodní úrovni. Certifikace samotného systému Galileo má smysl pouze v rámci konkrétního odvětví aplikace, například civilního letectví, které určuje použitelné normy a certifikační postupy. Certifikace terminálů a vybavení na palubě letadel, která používají služby Galilea, se týká nejen polohovacího terminálu, ale i všech ostatních zařízení, která využívají informaci o poloze a poskytují ji pilotovi nebo kapitánovi. Používají se běžné certifikační postupy vlastní jednotlivým aplikacím. Tato otázka se tedy musí řešit pro každou aplikaci zvlášť.

3.5 Dalším stránkou otázky je odpovědnost, která byla pouze naznačena, i když je velmi důležitá. Je třeba uznat, že je velice komplexní. Je nutné zabývat se otázkami smluvní odpovědnosti, které jsou relativně jednoduché, ale i otázkami mimosmluvní odpovědnosti, o kterých se obtížně jedná. Kromě toho je třeba uvážit, že míra zodpovědnosti se může lišit podle toho, zda se nacházíme v rámci otevřené služby, komerční služby, nebo služby veřejné. Evropská komise uvažuje o plánu, který by byl blízký civilnímu letectví, což znamená pokrytí do určité částky pojišťovnami a poté veřejnými orgány. Zásadní otázkou v tomto případě je stanovení hranice, od které riziko pokrývá stát. Dnešní limit je vysoký, kolem jedné miliardy eur.

3.6 Do jaké míry ručí poskytovatel signálu za výkon? Tato otázka je mimořádně důležitá v oblasti letecké dopravy, železniční dopravy nebo dopravy námořní.

3.7 Pokud by například špatná kvalita signálu způsobila leteckou havárii nebo ztroskotání lodi, kdy by ropná skvrna zasáhla pobřeží, kdo by měl nést zodpovědnost a do jaké míry? Je třeba zde rozlišit smluvní odpovědnost a mimosmluvní odpovědnost.

3.8 Nese operátor systému Galileo veškerou zodpovědnost, nebo ji sdílí se státy? A s kterými státy? Se státem, který družici vypustil, s Evropskou unií, nebo se státy účastnicími se projektu Galileo? Tyto otázky je třeba projednat a řešit, aby se komerční aplikace Galilea mohly vyvíjet v uspokojujícím a bezpečném právním rámci.

3.9 Existují precedenty. Například ARIANE. ARIANESPACE nese zodpovědnost za riziko škody, která by vznikla vypuštěním družice, a to až do výše 100 milionů EUR. Nad rámec této částky hradí škody Francie. Podobné dohody o sdílení rizika existují mezi obchodními operátory a státy v odvětví civilního letectví, možná by se mohly použít na Galileo. Nicméně choulativním bodem zůstává shoda ohledně nastavení prahu. Jak vhodně rozdělit riziko mezi stát a operátora, zejména pokud se jedná o novou službu?

3.10 Použití podobného systému pro program Galileo vyžaduje samozřejmě jasnou definici veřejného orgánu, který by sdílel zodpovědnost s operátorem Galilea.

3.11 Otázka č. 9 ⁽⁴⁾ týkající se duševního vlastnictví je důležitá. I když státní instituce financují počáteční výzkum, je důležité, aby duševní vlastnictví vývoje získaly podniky, zejména malé a střední podniky, které jej realizují a zavádějí do praxe.

⁽²⁾ KOM(2006) 769, odst. 5.3.

⁽³⁾ KOM(2006) 769, odst. 5.4.

⁽⁴⁾ KOM(2006) 769, odst. 5.6.

3.12 Je třeba se konečně zmínit o aspektu vojenského využití Galilea. Na rozdíl od vojenského systému GPS, který byl otevřen k volnému používání občanům, Galileo je civilní systém. Stejně jako v případě civilního signálu GPS, nic nebrání vojenským silám jakékoliv země použít otevřenou službu Galileo pro vojenské použití. Veřejná řízená služba, která je přesně upravena členskými státy Evropské unie, nabízí větší výhody než Galileo, neboť je odolnější vůči rušení a je nezávislá na ostatních službách, jež poskytuje Galileo (použitá frekvenční pásma nejsou stejná).

3.13 Aniž by se chtěl Výbor pouštět do diskuse o různých typech vojenského využití signálu Galilea PRS, která by široce přesahovala rámec tohoto stanoviska a není součástí zelené knihy, hospodářská rovnováha využití Galilea na něm částečně závisí. V novém utváření projektu Galileo navrženém Komisí je jisté, že se o tomto tématu bude ještě diskutovat. Ve svém sdělení Komise dodává: „... aniž bychom chtěli zpochybnit civilní charakter systému, je třeba připustit, že podstatné příjmy mohou pocházet od vojenských uživatelů.“

4. Závěr

4.1 Zelená kniha o aplikacích družicové navigace poskytuje přehled mnoha odvětví, pro která je družicová navigace opravdu významná. Je zapotřebí, aby byla doplněna o velmi důležité otázky, jako jsou duševní vlastnictví postupů, které by mohly otevřít nová pole aplikací, certifikace a režim zodpovědnosti.

4.2 Otázka státního, či dokonce vojenského použití Galilea členskými státy Evropské unie, o které se jedná prostřednictvím

přímého dialogu Komise s členskými státy a mezi členskými státy samými v rámci bezpečnostní rady Galilea, je důležitá, neboť má významný dopad na hospodářský model Galilea. Je jisté, že touto otázkou se budeme muset znovu zabývat, a to tím spíše, že příspěvek z veřejných zdrojů by se měl citelně zvýšit vzhledem k neúspěchu prvotního schématu partnerství veřejného a soukromého sektoru.

4.3 Zabývat se aplikacemi družicové navigace je velice užitečné a zajímavé, ale je třeba mít jistotu, že dojde ke konečnému vytvoření konstelace Galileo. Nové návrhy Komise jsou pro projekt Galileo poslední šancí. EHSV si je dobře vědom, že to představuje pro členské státy finanční zátěž, ale v období, kdy Evropská unie narazí na určitý skepticismus ze strany evropských občanů, na jakousi nelibost projevující se v diskusích o návrhu ústavní smlouvy, zřeknutí se programu Galileo by mělo katastrofální důsledky v Evropě i mimo ni. Takový neúspěch by světu dal najevo neschopnost Evropské unie mobilizovat se pro projekt velkého vědeckého, technického a hospodářského dosahu. Je podstatné Galileo dokončit a dokázat tak schopnost Evropské unie znovu se odrazit a její způsobilost dovést velké projekty budoucnosti do konce.

4.4 Skutečností je, že z těchto důvodů prochází projekt Galileo těžkým obdobím. EHSV může pouze potvrdit, že případný neúspěch tohoto stěžejního projektu Evropské unie by znamenal vážný krok směrem ke ztrátě důvěry občanů vůči budování Evropy, a je tedy třeba učinit vše pro to, aby k tomu nedošlo.

V Bruselu dne 11. července 2007

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS