

2.17 Forslaget findes på Kommissionens rullende program for ajourføring og forenkling af EU-retten samt i dens lovgivnings- og arbejdsprogram.

3. Særlige bemærkninger

Udvalget henleder her opmærksomheden på nogle punkter, som det udtrykker forbehold overfor:

3.1 For det første definerer forslaget med titlen »Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indlandstransport af farligt gods« i det afsnit, der er helliget definitioner, hvilken betydning, der i det pågældende direktiv gives til forskellige termer eller udtryk (f.eks. ADR, RID, ADN, køretøj, vogn, båd). Derimod findes der ikke nogen oplysninger om, hvordan man skal forstå selve begrebet »farligt gods«. Sagen er ubestrideligt vanskelig, da der eksisterer en lang række varetyper, og listen bliver længere og længere i takt med det tekniske fremskridt. Udvalget mener ikke desto mindre, at teksten bør indeholde indikationer om, hvordan man i dette direktiv skal forstå begrebet »farligt gods«.

3.2 For det andet giver direktivforslaget medlemsstaterne ret til af årsager, der *udelukkende* er begrundet i andre hensyn end sikkerheden at regulere eller forbyde transport af farligt gods på

deres territorium. Selv om EØSU forstår, hvad der ligger til grund for at give medlemsstaterne ret til at regulere og forbyde transporten, forstår det ikke, hvad begrundelsen er for, at forslaget giver dem ret til at handle »kun hvis det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport«. Det mener i forbindelse med det foreliggende forslag, hvis sigte er at styrke sikkerheden i forbindelse med transport af farligt gods, at den foreslåede formulering indebærer, at en medlemsstat ikke kan forbyde transport af farligt gods på sit territorium af grunde, der netop er knyttet til sikkerheden af den pågældende transport, og derfor forekommer denne position ulogisk. Derudover ser udvalget ikke klart, hvorledes man kan sikre samordningen mellem disse forbud i forbindelse med grænseoverskridende transport, i tilfælde af, at medlemsstaterne vedtager forskellige typer forbud.

3.3 For det tredje indeholder punkt III.2 og III.3 i det tredje bilag (transport ad indre vandveje) ikke nogen oplysninger om yderligere overgangsbestemmelser og de supplerende nationale bestemmelser, der er forudset. Derfor beder EØSU om, at det præciseres, om der reelt ikke er forudset sådanne foranstaltninger, eller om de blot er under udarbejdelse.

Bruxelles, den 11. juli 2007

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Grønbog om satellitnavigationsapplikationer«

KOM(2006) 769 endelig

(2007/C 256/10)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 8. december 2006 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om: *Grønbog om satellitnavigationsapplikationer*.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsmødet, som udpegede Stéphane Buffetaut til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 19. juni 2007.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 437. plenarforsamling den 11.-12. juli 2007 (mødet den 11. juli) følgende udtalelse med 134 stemmer for og 5 hverken for eller imod:

1. Indledning

1.1 Galileo er et flagskib i den europæiske rumpolitik. Projektets størrelse og strategiske karakter har ført til et samarbejde mellem Den Europæiske Rumfartsorganisation (ESA) og Den Europæiske Union. Kombinationen af en mellemstatslig tilgang og en EU-tilgang skulle kunne sikre projektets succes. I samme samarbejdsånd skal projektet gennemføres som et offentlig-privat partnerskab.

1.2 Den første forsøgssatellit — en forløber for de 30 satellitter, der skal indgå i konstellationen — blev sendt i kredsløb i slutningen af 2005. Projektet skrider planmæssigt frem, men ikke uden problemer og forsinkelser.

1.3 Galileo vil blive et globalt navigationssatellitssystem, som vil tilbyde et sæt lokaliserings-, navigations- og tidsbestemmelsestjenester.

1.4 Med sine 30 satellitter og jordstationer vil Galileo kunne give brugerne i mange erhvervssektorer oplysninger om deres geografiske position. Det gælder for transportsektoren (lokalisering af køretøjer, skibe, fly, styringssystemer, kørselsvejledning osv.), retsvæsen, politi og told (grænsekontrol), offentlige arbejder (topografi, landmåling og geografiske informationssystemer), fritid (orientering på havet og i bjergene), sociale tjenester (f.eks. hjælp til handicappede eller ældre), offentlige sikkerhedstjenester samt retningsopgaver på det åbne hav eller i isolede egne af kloden.

1.5 Ifølge visse prognoser vil det marked for produkter og tjenester, der er skabt af satellitnavigationsapplikationer, udgøre 400 mia. EUR i 2025.

1.6 I dag er forhandlingerne om koncessionsaftalen kommet ind i et dødvande, så dyb er uenigheden mellem partnerne om den økonomiske model for Galileo og om styringen af industri-konsortiet. Situationen er så alvorlig, at de ophobede forsinkelser og manglen på fremskridt i forhandlingerne udgør en risiko for selve projektet.

1.7 På baggrund af disse problemer bad Rådet (transport) i marts Kommissionen om gøre status over forhandlingerne om koncessionsaftalen og undersøge eventuelle alternative løsninger. I denne fastlåste situation opfordrer Kommissionen i sin meddelelse »Galileo at a cross-road« Rådet og Parlamentet til at tage den manglende succes i de nuværende forhandlinger om koncessionsaftalen til efterretning og beslutte at afslutte dem. Men samtidig beder Kommissionen dem om at bekræfte deres vilje til at tilpasse og videreføre Galileo-programmet. Kommissionen foreslår et alternativt scenario, hvor udviklingsfasen og etableringsfasen støttes og finansieres af de offentlige myndigheder, mens koncessionsaftalen kun skal gælde for driften. Den Europæiske Rumorganisation skal være projektleder og ordregiver på vegne af Den Europæiske Union.

2. Grøn bogens indhold

2.1 Kommissionens grøn bog indeholder dels en kortfattet beskrivelse af systemet og dets forudsigelige udvikling, dels en beskrivelse af de nye applikationer, der åbnes mulighed for. Den minder om, at der vil blive tilbudt fem tjenestetyper (den åbne tjeneste, den forretningsmæssige tjeneste, den livskritiske tjeneste, tjenesten til eftersøgnings- og retningsaktioner samt »den statsregulerede tjeneste« med begrænset adgang). Grøn bogen omhandler ikke applikationerne af sidstnævnte tjeneste, da det er medlemsstaternes afgørelse, om de ønsker at bruge den eller ikke. Den enkelte medlemsstat konsulteres direkte om dette emne af Kommissionen, som samler svarene og udarbejder en sammenfatning af dem.

2.2 Kommissionen opregner følgende aktivitetstyper, der kommer eller kan komme i betragtning:

— information om geografisk position (for offentligheden) og nødopkald,

- vejtransport,
- jernbanetransport,
- søtransport, indre vandveje og fiskeri,
- luftfart,
- civilbeskyttelse, kriseberedskab og humanitær bistand,
- overvågning af transport af farligt gods,
- kvægtransport,
- landbrug, markmåling, landmåling og matrikelmåling,
- energi, olie og gas,
- eftersøgnings- og retnings-tjenesten,
- logistik,
- miljø,
- sport og turisme,
- retshåndhævelse.

2.3 Den lange liste over mulige applikationer understreger deres store spændvidde og diversitet.

2.4 Grøn bogen afsluttes som vanligt med en række spørgsmål til de interesserede parter. Det er ikke EØSU's opgave at besvare dem i detaljer, men snarere at fremhæve de særlig vigtige spørgsmål og rejse de spørgsmål, som burde være stillet, men ikke er blevet det.

2.5 Kommissionen foretager en analyse af de svar på grøn bogen, den har modtaget fra de berørte parter. Svarene er ret få og ofte for generelle til at kunne bruges. Kommissionen vil derfor supplere med grundige høringer med henblik på offentliggørelse af en handlingsplan i oktober 2007. Ingen stor erhvervssektor har hidtil vist reel interesse for betalingstjenesterne. Det viser, hvor vanskeligt det er at være i konkurrence med en åben og gratis offentlig tjeneste, selvom denne ikke er garanteret. Det rejser spørgsmålet om det europæiske systems økonomiske og finansielle balance. Dets tjenester er af civil art og nyder ikke samme offentlige (in casu militære) støtte som det amerikanske GPS.

3. Vigtige spørgsmål

3.1 Spørgsmål 2⁽¹⁾ om beskyttelse af privatlivets fred har særlig betydning. EØSU har allerede været meget opmærksom på det og forlangt, at princippet om privatlivets fred beskyttes effektivt. Det drejer sig om at finde en balance mellem retten til beskyttelse af privatlivet og de muligheder, teknikken åbner op for. Det skal dog understreges, at satellitlokaliserings/navigations-systemerne gør det muligt for brugerne at bestemme deres position, men at den kun kendes af dem selv og ikke af andre, medmindre brugeren beslutter at oplyse den, f.eks. via et telekommunikationsmiddel af GSM-typen (mobiltelefon). Eftersom systemerne kun fungerer den ene vej, kender operatøren af et

(¹) KOM(2006) 769 endelig, punkt 4.

navigationssystem, hvad enten det drejer sig om GPS, Galileo eller det russiske GLONASS, ikke brugerne og har ikke nogen mulighed for at få kendskab til, hvem der anvender navigations-signalerne, og slet ikke til deres geografiske position. Det er derfor på det niveau, hvor de enkelte applikationstjenester tilbydes brugerne, at spørgsmålet om beskyttelse af privatlivet skal undersøges. Mange af disse tjenester kræver faktisk, at brugerens øjeblikkelige position sendes til en server, som så kan kommunikere oplysningen til brugeren (f.eks. en trafikoplysning).

3.2 Spørgsmål 5 ⁽²⁾ om internationalt samarbejde rejser nogle spørgsmål. EU har indgået samarbejdsaftaler med Kina, Israel, Sydkorea, Marokko og Ukraine, og der planlægges andre aftaler med Indien, Brasilien, Argentina og Australien. Det er indlysende, at disse samarbejdsaftaler er ønskelige med henblik på at styrke Galileos internationale grundlag, især hvad angår standardisering, åbning af markeder, certificering og frekvenser samt intellektuelle ejendomsrettigheder, men det er nødvendigt at være på vagt over for visse partnere, hvis væsentligste begrundelse er at erhverve sig den europæiske viden og knowhow for at vinde tid til udvikling af deres egen teknologi, som derefter vil blive en konkurrent til Galileo. Det står i dag helt klart, at dette var baggrunden for Kinas undertegnelse i 2003 af aftalen om samarbejde med Den Europæiske Union om Galileo. Det er for øvrigt overraskende at måtte konstatere, at hverken Norge eller Schweiz har en aftale med EU, der fastlægger rammen for deres samarbejde om Galileo, på trods af at disse lande finansierer programmets udviklings- og valideringsfase gennem deres deltagelse via Den Europæiske Rumorganisation. Spørgsmålet om deres eventuelle adgang til Galileos »statsregulerede tjeneste« er af denne grund ikke afklaret.

3.3 Hvorom alting er, omfatter de indgåede samarbejdsaftaler generelt ikke den statsregulerede tjeneste med begrænset adgang. Hertil kommer, at tempoet i forhandlingerne om internationalt samarbejde er dalet, da man har prioriteret den faktiske gennemførelse af det europæiske satellitnavigationssystem højest, hvilket er symptomatisk for de problemer, man er løbet ind i.

3.4 Spørgsmål 6 og 7 ⁽³⁾ om standarder og certificering fremlægger problemet med certificering af udstyr og af selve systemet samt navigationsterminalerne om bord. Dette spørgsmål er særlig følsomt for lufttransport og jernbanetransport, to sektorer, hvor sikkerheds- og signaludstyr er underlagt en streng certificeringsprocedure, der er anerkendt på internationalt plan. Certificering af Galileo-systemet selv giver kun mening, hvis man tager et bestemt applikationsområde ad gangen, f.eks. civil luftfart, som fastlægger standarder og de certificeringsprocedurer, der skal anvendes. Certificeringen af terminaler og udstyr om bord på mobile maskiner, som anvender Galileos tjenester, omfatter meget mere end lokaliseringsterminalen, nemlig også alt det andet udstyr, som udnytter lokaliseringsinformationen og til sidst sender den samlede information til piloten eller luftfartøjschefen. Der skal så anvendes den sædvanlige certificeringsprocedure for den pågældende applikation. Det vil sige, at spørgsmålet skal løses for hver enkelt applikation for sig.

3.5 Sagens andet aspekt, ansvaret, skitseres kun, selvom det har væsentlig betydning. Det må erkendes, at det er særdeles kompliceret. Man bør se på de relativt simple spørgsmål om kontraktligt ansvar, men også på spørgsmålet om ansvar uden for kontraktforhold, der er meget vanskeligere at håndtere. Desuden må man tage med i betragtning, at ansvarsniveauet kan variere afhængigt af den tjeneste man befinder sig i — den åbne, den forretningsmæssige eller den statsregulerede tjeneste. Kommissionen overvejer en ordning, der ligger tæt på ordningen i den civile luftfart, nemlig dækning op til at fastsat beløb via forsikringer og derefter via de offentlige myndigheder. Det afgørende spørgsmål er i dette tilfælde, hvor man sætter tærskelen, der udløser det offentlige dækning af risikoen. Den tærskel, der i dag forudses, er høj, omkring 1 mia. EUR.

3.6 Op til hvilket niveau garanterer signalleverandøren for ydelsen? Det er et særligt presserende spørgsmål for lufttransport, jernbanetransport og søtransport.

3.7 Hvem skulle f.eks. have ansvaret og i hvilket størrelsesforhold, hvis et signals dårlige kvalitet blev årsag til en flykatastrofe eller et skibbrud, der måske ville medføre olieudslip? Man må her skelne mellem kontraktligt ansvar og ansvar uden for kontraktforhold.

3.8 Skal Galileo-systemets operatør bære hele ansvaret eller dele det med staterne? Og hvilke stater? Opsendelsesstaten, Den Europæiske Union eller de stater, der deltager i Galileo-projektet? Disse spørgsmål fortjener at blive taget op og behandlet, så de forretningsmæssige applikationer af Galileo kan udvikles inden for en tilfredsstillende og sikker ramme.

3.9 Der eksisterer fortilfælde — f.eks. Ariane. Risikoen for skader på en tredjepart som følge af en opsendelse dækkes af Arianespace for op til 100 mio. EUR og derefter af den franske stat, hvis beløbet er højere. Der findes lignende former for risikodeling mellem kommercielle operatører og staterne inden for civil luftfart, som måske kunne anvendes på Galileo. Vanskeligheden ligger imidlertid i at blive enige om den rette ansvarsfordeling mellem det offentlige og operatøren, især når det drejer sig om en ny tjeneste.

3.10 Et lignende system for Galileo-programmet indebærer naturligvis, at det klart skal lægges fast, hvilken offentlig myndighed der skal dele ansvaret med Galileo-operatøren.

3.11 Spørgsmål 9 ⁽⁴⁾ om intellektuel ejendomsret er vigtigt. Selvom det er offentlige institutioner, der finansierer grundforskningen, er det vigtigt, at de virksomheder, herunder SMV'er, som udvikler og gennemfører applikationerne, får den intellektuelle ejendomsret til dem.

⁽²⁾ KOM(2006) 769 endelig, punkt 5.3.

⁽³⁾ KOM(2006) 769 endelig, punkt 5.4.

⁽⁴⁾ KOM(2006) 769 endelig, punkt 5.6.

3.12 Endelig må man stille sig spørgsmålet om det militære aspekt af Galileo. I modsætning til GPS, som er et militært system, der er åbnet for borgerne uden begrænsninger, er Galileo et civilt system. Som det er tilfældet med det civile GPS-signal, er det intet til hinder for, at et lands væbnede styrker anvender Galileos åbne tjeneste til militære formål, hvorimod anvendelsen af den statsregulerede tjeneste, som netop EU's medlemsstater regulerer adgangen til, har den fordel, at den er mere robust over for forstyrrelser, og at den er uafhængig i forhold til de øvrige Galileo-tjenester (der anvendes ikke de samme frekvensbånd).

3.13 Der skal ikke her rejses en debat om de forskellige former for militær anvendelse af Galileos statsregulerede tjeneste. Det ville gå langt ud over denne udtalelses rammer, og grønbogen tager heller ikke denne debat op. Men det er en kendsgerning, at Galileos økonomiske balance er delvis afhængig af denne tjeneste. I den nye udgave af Galileo-projektet, som Kommissionen foreslår, er der ingen tvivl om, at dette punkt stadig vil blive drøftet. Kommissionen erkender i sin meddelelse — uden at så tvivl om systemets civile karakter — at militære brugere kan skabe betydelige indtægter.

4. Konklusion

4.1 Grønbogen om satellitnavigationsapplikationer beskriver mange aktivitetsområder, der berøres af satellitnavigation. Den bør suppleres med meget vigtige spørgsmål som intellektuel ejendomsret til metoder, der kan åbne for nye anvendelsesområder, certificering og en ansvarsordning.

4.2 Spørgsmålet om EU-medlemsstaternes statslige eller militære anvendelse af Galileo, som behandles i en direkte dialog mellem Kommissionen og medlemsstaterne og mellem medlemsstaterne indbyrdes i Galileos »security board«, er vigtigt, for så vidt som det har væsentlig indflydelse på den økonomiske model for Galileo. Der kan ikke være tvivl om, at dette spørgsmål skal tages op på ny, især da det offentlige bidrag vil blive væsentligt øget på grund af den første offentlig-private partnerskabsordnings fiasko.

4.3 Det er meget nyttigt og interessant at drøfte satellitnavigationens applikationer, men man må være sikker på, at konstellationen virkelig bliver gennemført. De nye forslag fra Kommissionen er en sidste chance for Galileo-projektet. EØSU er helt klar over den finansielle indsats, forslagene vil kræve af medlemsstaterne, men en opgivelse af Galileo-programmet i en periode, hvor EU møder en vis skepsis fra befolkningen i Europa, en form for modvilje, som blev afsløret under debatten om udkastet til forfatningstraktat, ville få en katastrofal effekt i og uden for Europa. En sådan fiasko ville vise verden, at Den Europæiske Union ikke kan mobiliseres omkring et storstilet videnskabeligt, teknisk og økonomisk projekt. Det er af afgørende betydning at fuldføre Galileo-projektet og dermed bevise, at EU har evnen til at komme videre og er i stand til at gennemføre store fremtidsorienterede projekter.

4.4 Det er en realitet, at Galileo-projektet af disse grunde gennemgår en vanskelig periode. EØSU kan kun bekræfte, at en fiasko for dette projekt, som er et flagskib for EU, ville være stærkt medvirkende til borgernes tab af tillid til EU-samarbejdet, og at der bør gøres alt for at undgå det.

Bruxelles, den 11. juli 2007

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg