

2.17 Ehdotus sisältyy yhteisön säännösten ajantasaistamista ja yksinkertaistamista koskevaan komission ohjelmaan sekä komission työ- ja lainsäädäntöohjelmaan.

3 Erityistä

Komitea kiinnittää huomiota tiettyihin kysymyksiin, joihin se suhtautuu varauksin:

3.1 Todettakoon ensinnäkin, että asiakirjaan aiheesta "Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista" sisältyvässä määritelmäjaksossa (esim. ADR, RID, ADN, ajoneuvo, vaunu, alus) ilmoitetaan, mitä yksittäisillä sanoilla ja termeillä tarkoitetaan tässä direktiivissä. Tarjolla ei kuitenkaan ole tietoa siitä, miten käsite "vaaralliset aineet" olisi ymmärrettävä. Epäilemättä asia ei ole yksinkertainen, kun otetaan huomioon, miten paljon vaarallisia aineita nykyään on olemassa ja miten nopeasti tekniikan kehitys etenee kasvattaen niiden luetteloa lakkaamatta. Komitea katsoo tästä huolimatta, että tarvitaan tietoa siitä, mitä käsite "vaaralliset aineet" merkitsee tässä direktiivissä.

3.2 Toiseksi todettakoon, että ehdotetussa direktiivissä jäsenvaltioille jätetään oikeus säännellä vaarallisten aineiden kuljetusta

alueellaan tai kieltää tällaiset kuljetukset, mutta vain muista kuin kuljetusturvallisuuteen liittyvistä syistä. Vaikka komitea ymmärtää syyt, joiden perusteella jäsenvaltioille on myönnetty oikeus säännellä vaarallisten aineiden kuljetuksia tai kieltää ne, se ei ymmärrä ajatuskulkua, jonka pohjalta annetaan oikeus toimia "vain muista kuin kuljetusturvallisuuteen liittyvistä syistä". Komitea katsoo, että kun ajatellaan tarkasteltavana olevaa ehdotusta, jonka tavoitteena on lisätä vaarallisten aineiden kuljettamisen turvallisuutta, ehdotettu sanamuoto merkitsisi, ettei jäsenvaltioilla olisi mahdollisuutta kieltää vaarallisten aineiden kuljetusta alueellaan turvallisuussyistä, mikä vaikuttaa epäohdonmuokaiselta. Lisäksi komitealle jää epäselväksi, miten kyetään takaamaan rajatylittävään liikenteeseen kohdistuvien tämättyppisten kieltojen koordinointi, mikäli jäsenvaltiot määräävät toisistaan poikkeavia kieltoja.

3.3 Kolmanneksi komitea huomauttaa, että liitteen III (Sisävesikuljetukset) kohdat III.2 ja III.3 eivät sisällä minkäänlaisia tietoja kaavailluista siirtymäkauden lisäsäännöksistä tai kansallisista lisäsäännöksistä. Näin ollen komitea pyytää tarkentamaan, eikö tällaisia säännöksiä tosiaan ole suunnitteilla vai ovatko ne vasta valmisteilla.

Bryssel 11. heinäkuuta 2007

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta: "Vihreä kirja satelliittinavigoinnin sovelluksista"

KOM(2006) 769 lopullinen

(2007/C 256/10)

Euroopan komissio päätti 8. joulukuuta 2006 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 262 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta *Vihreä kirja satelliittinavigoinnin sovelluksista*.

Asian valmistelusta vastannut "liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta" -erityisjaosto antoi lausuntonsa 19. kesäkuuta 2007. Esittelijä oli Stéphane **Buffetaut**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 11.–12. heinäkuuta 2007 pitämässään 437. täysistunnossa (heinäkuun 11 päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 134 ääntä puolesta 5:n pidättyessä äänestämästä.

1. Johdanto

1.1 Galileo-ohjelma on Euroopan avaruuspolitiikan lippulaiva. Koska hanke on laaja ja strategisesti tärkeä, Euroopan avaruusjärjestö (ESA) tekee yhteistyötä Euroopan unionin kanssa. Hallitustenvälisen ja yhteisön tason toiminnan tulisi molempien osaltaan edistää hankkeen onnistumista. Samassa yhteistyön hengessä hanke tulisi toteuttaa julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhankkeena.

1.2 Järjestelmä koostuu tulevaisuudessa kolmestakymmenestä satelliitista. Näiden satelliittien edelläkävijänä ollut ensimmäinen koesatelliitti lähetettiin kiertoradalle vuoden 2005 lopussa. Hanke siis etenee, mutta siinä on ollut vaikeuksia ja viivästyksiä.

1.3 Galileo on maailmanlaajuinen satelliittinavigointijärjestelmä, joka tarjoaa erilaisia paikannus-, navigointi- ja ajanmäärittämyspalveluja.

1.4 Galileo antaa kolmenkymmenen satelliittinsa ja maaseimensä ansiosta talouselämän eri toimijoille mahdollisuuden saada tietoja sijainnista. Aloja, jotka voivat hyödyntää järjestelmää, ovat muun muassa liikenne (ajoneuvojen, alusten ja lentokoneiden paikannus, ohjausjärjestelmät, reitin etsintä jne.), oikeuslaitos, poliisi, tulli (rajavalvonta), julkiset työt (topografia, maanmittaus, maantieteelliset tietojärjestelmät), vapaa-ajan toiminnot (suunnistaminen merellä ja vuoristossa), sosiaalipalvelut (esim. vammaisille tai ikääntyneille annettava tuki) ja valtioiden turvallisuuspalvelut. Lisäksi hätäradiolähettimen avulla tapahtuva paikannus antaa mahdollisuuden hyödyntää järjestelmää pelastustoimissa avomerellä ja syrjäisillä alueilla.

1.5 Eräiden ennusteiden mukaan alan tuotteiden ja palvelujen markkinoiden odotetaan kasvavan 400 miljardiin euroon vuoteen 2025 mennessä.

1.6 Toimilupasopimuksesta käytävät keskustelut ovat tällä hetkellä pysähdyksissä, sillä eri kumppanien välillä vallitsee syvä erimielisyys Galileon taloudellisesta mallista ja konsortion hallintotavasta. On päädytty tilanteeseen, jossa viivästysten kasautuminen ja neuvottelujen pysähtyminen vaarantavat koko hankkeen.

1.7 Näiden vaikeuksien vuoksi liikenneministerineuvosto pyysi maaliskuussa Euroopan komissiota esittämään tilannekatsauksen toimilupasopimusneuvotteluista sekä miettimään mahdollisia vaihtoehtoisia ratkaisuja. Koska tilanne on ajautunut umpikujaan, komissio kehotti tiedonannossaan "Galileo tienhaarassa" neuvostoa ja Euroopan parlamenttia merkitsemään tiedoksi, että nykyiset toimilupaneuvottelut ovat epäonnistuneet, ja päättämään, että tilanteesta tehdään loppu. Samalla komissio kehotti kuitenkin neuvostoa ja Euroopan parlamenttia vahvistamaan uudelleen sen, että Galileo-ohjelma luodaan ja sitä jatketaan. Komissio ehdottaa vaihtoehtoista skenaariota, jossa kehitys- ja käyttöönottovaiheet saisivat julkisen tuen ja rahoituksen, ja toimilupasopimus kattaisi enää vain käyttövaiheen. Euroopan avaruusjärjestö olisi hankkeen toteuttaja ja virallinen toimeksiantaja Euroopan unionin puolesta.

2. Vihreän kirjan sisältö

2.1 Komission tekstissä esitetään tiivis kuvaus luodusta järjestelmästä ja sen ennakoitavissa olevasta kehityksestä ja esitellään erilaisia mahdollisia innovatiivisia sovelluksia. Samalla siinä muistutetaan, että järjestelmälle ehdotetaan viittä palvelutyyppeä (vapaasti käytettävissä oleva palvelu, kaupallinen palvelu, ihmishenkien turvaamiseen liittyvä palvelu, pelastus- ja etsintäpalvelu sekä julkisesti säännelty palvelu PRS). Vihreässä kirjassa ei käsitellä julkisesti säännellyn palvelun sovelluksia, sillä niiden käytöstä tai käyttämättä jättämisestä jäsenvaltiot voivat päättää itse. Komissio tiedustelee asiaa suoraan jokaiselta jäsenvaltiolta, kerää vastaukset ja tekee niistä tiivistelmän.

2.2 Komission luettelomat asiaan kuuluvat ja mahdolliset toimintatyyppit ovat seuraavat:

- paikannuspalvelut (suurelle yleisölle) ja hätäpuhelut
- tieliikenne

- raideliikenne
- merenkulku, sisävesiväylät ja kalastus
- ilmaväylät
- pelastuspalvelu, hätätilanteiden hallinta ja humanitaarinen apu
- vaarallisten aineiden seuranta
- eläinkuljetukset
- maatalous, viljelyalamittaukset, maanmittaus ja kiinteistörekisteri
- energia, öljy ja kaasu
- etsintä- ja pelastustoimi
- logistiikka
- ympäristö
- urheilu ja matkailu
- lainvalvonta.

2.3 Mahdollisten sovellusten sekalainen luetteloitu tuotekorostetusti esille niiden laajuuden ja moninaisuuden.

2.4 Vihreän kirjan lopussa esitetään totuttuun tapaan sarja kysymyksiä asianomaisille osapuolille. ETSK:n ei kuulu vastata niihin yksityiskohtaisesti, vaan se ennemminkin korostaa erityisen tärkeiksi katsomiaan kysymyksiä ja ottaa esille puuttuvia kysymyksiä, jotka olisi pitänyt esittää.

2.5 Komissio analysoi asianomaisilta osapuolilta vihreään kirjaan saamansa vastaukset. Niitä on suhteellisen vähän ja ne ovat toisinaan liian yleisiä, jotta niistä olisi hyötyä. Komissio täydentääkin konsultaatiota järjestämällä yksityiskohtaisia kuulemisia voidakseen julkaista toimintasuunnitelman lokakuussa 2007. Toistaiseksi mikään toimiala ei ole osoittanut todellista kiinnostusta maksullisia palveluita kohtaan. Siitä voidaan huomata, miten vaikeaa on kilpailla sellaisen palvelun kanssa, joka on yleisölle avoinna maksutta, vaikka palvelulle ei voidaakaan antaa takeita. Eurooppalaisella, siviilikäyttöön tarkoitettulla järjestelmällä ei ole samaa julkista (ja tässä tapauksessa sotilaaalista) tukea kuin amerikkalaisella GPS-järjestelmällä. Tämä herättää kysymyksen eurooppalaisen järjestelmän taloudellisesta ja rahoituskellisesta tasapainosta.

3. Tärkeimmät kysymykset

3.1 Yksityisyyden suoja koskeva kysymys 2⁽¹⁾ on erityisen tärkeä. ETSK on jo kiinnittänyt aiheeseen huomiota ja vaatinut, että yksityisyyden suojan periaatetta suojellaan tiukasti. Ongelmana tässä yhteydessä on yksityisyyden suoja koskevan oikeuden ja tekniikan tarjoamien mahdollisuuksien välinen tasapaino. On kuitenkin korostettava, että satelliittipaikannus- ja navigointijärjestelmät antavat käyttäjille mahdollisuuden määrittää sijaintinsa, mutta sijainti on vain heidän tiedossaan eikä kolmansien osapuolien saatavilla paitsi silloin, jos käyttäjä päättää välittää tämän tiedon esimerkiksi matkapuhelimen välityksellä. Koska järjestelmät ovat yksisuuntaisia,

(¹) KOM(2006) 769 lopullinen, kohta 4.

navigointijärjestelmän operaattori — oli sitten kyseessä GPS, Galileo tai venäläinen Glonass — ei tunne käyttäjiä eikä sillä ole mitään keinoa saada tietoonsa, kuka käyttää navigointisignaaleja, ja vielä vähemmän, mikä on käyttäjien sijainti. Näin ollen yksityisyyden suojaa tulee käsitellä käyttäjille tarjottavien yksittäisten sovelluspalvelujen tasolla. Itse asiassa monissa palveluissa käyttäjän sen hetkinen sijainti on lähetettävä palvelimelle, joka voi sitten välittää käyttäjän pyytämät tiedot (esimerkiksi tieliikennetiedot).

3.2 Kansainvälistä yhteistyötä koskeva kysymys 5 ⁽²⁾ on ongelmallinen. Euroopan unioni on allekirjoittanut yhteistyösopimukset Kiinan, Israelin, Etelä-Korean, Marokon ja Ukrainan kanssa. Suunnitteilla ovat sopimukset Intian, Brasilian, Argentiinan ja Australian kanssa. On selvää, että nämä yhteistyösopimukset ovat toivottavia, jotta voidaan vahvistaa Galileon kansainvälisiä näkökohtia etenkin standardointia, markkinoiden avaamista, sertifiointia, taajuuksien käyttöä sekä teollis- ja tekijänoikeuksia koskevilla kysymyksillä. On kuitenkin pysyttävä valppaana, sillä eräiden kumppaneiden tärkeimpänä motivaationa on hankkia itselleen eurooppalaisilta tietoja ja osaamista, jotta ne voivat voittaa aikaa kehittääkseen omaa tekniikkaa, joka sittemmin kilpailisi Galileon kanssa. Tällä hetkellä on käynyt täysin selväksi, että tämä oli Kiinan motivaatio, kun se allekirjoitti vuonna 2003 Galileo-yhteistyösopimuksen Euroopan unionin kanssa. Lisäksi on yllättävää, ettei Norjalla eikä Sveitsillä ole vielä Euroopan unionin kanssa sopimusta Galileo-yhteistyöstä, vaikka ne rahoittavat ohjelman kehitys- ja validointivaihetta osallistuessaan Euroopan avaruusjärjestön toimintaan. Näin ollen kysymystä niiden mahdollisuudesta käyttää Galileon PRS-palvelua ei ole ratkaistu.

3.3 Joka tapauksessa käynnistetty yhteistyö ei ole yleisesti koskenut julkisesti säänneltyjä palveluja. Lisäksi kansainvälistä yhteistyötä koskevat neuvottelut ovat hidastuneet, sillä etusijalle on asetettu eurooppalaisen satelliittinavigointijärjestelmän varsinaisen toteuttaminen. Tämä ilmiö osoittaa, että asiassa on kohdattu ongelmia.

3.4 Standardeja ja sertifiointia koskevat kysymykset 6 ja 7 ⁽³⁾ tuovat itse asiassa esiin ongelman laitteiden, itse järjestelmän sekä navigointipäätteiden sertifiointista. Kysymys on erityisen arkaluontoinen ilmailun ja raideliikenteen aloilla, joilla turva- ja merkinantolaitteisiin sovelletaan kansainvälisesti tunnustettua tiukkaa sertifiointimenettelyä. Galileo-järjestelmän sertifiointissa on järkeä vain silloin, kun se tehdään tietyllä sovellusalalla, esimerkiksi siviili-ilmailussa, joka määrittelee standardit ja sovellettavat sertifiointimenettelyt. Liikkuviin koneisiin asennettujen Galileo-palveluja käyttävien päätteiden ja laitteiden sertifiointiin kuuluu paljon enemmän kuin pelkkä paikannuspäätte. Mukaan on otettava myös kaikki muut laitteet, jotka käyttävät paikannustietoja ja antavat yksityiskohtaista tietoa ilma-aluksen ohjaajalle tai päällikölle. Tällöin on käytettävä tavanomaisia, sovellukselle ominaisia sertifiointimenettelyjä. Kysymystä tuleekin käsitellä erikseen kunkin sovelluksen osalta.

⁽²⁾ KOM(2006) 769 lopullinen, kohta 5.3.

⁽³⁾ KOM(2006) 769 lopullinen, kohta 5.4.

3.5 Kysymyksen toisena näkökohtana on vastuu, jota ei ole pohdittu, vaikka se on erittäin tärkeä. On todettava, että se on erityisen monimutkainen kysymys. On aiheellista käsitellä sopimusperusteista vastuuta koskevia kysymyksiä, jotka ovat suhteellisen yksinkertaisia, mutta myös muuta kuin sopimusperusteista vastuuta koskevia kysymyksiä, jotka ovat huomattavasti vaikeampia. Lisäksi on otettava huomioon, että vastuun taso voi vaihdella riippuen siitä, onko kysymyksessä avoin palvelu, kaupallinen palvelu vai julkisesti säännelty palvelu. Euroopan komissio pohtii menettelyä, joka muistuttaa siviili-ilmailun alalla käytössä olevaa järjestelmää, eli vakuutukset kattavat tiettyyn summaan asti, minkä jälkeen vastuu siirtyy viranomaisille. Tässä tapauksessa keskeisenä kysymyksenä on määrittää raja, jonka ylityksessä riski siirtyy viranomaisten katettavaksi. Tällä hetkellä suunnitteilla oleva raja-arvo on korkea, noin miljardi euroa.

3.6 Mihin tasoon asti signaalin toimittaja antaa takeet suorituskyvystä? Kysymys on erityisen akuutti ilmailussa, raide-liikenteessä ja merenkulussa.

3.7 Jos esimerkiksi heikkolaatuinen signaali aiheuttaisi lentoonnettomuuden tai haaksirikon, joka saattaisi aiheuttaa öljyvahingon, kenellä olisi vastuu ja missä suhteessa? Tässä yhteydessä on erotettava toisistaan sopimusperusteinen vastuu ja muu kuin sopimusperusteinen vastuu.

3.8 Pitääkö Galileo-järjestelmän operaattorin ottaa vastuu itselleen kokonaan, vai jakaako se sen valtioiden kanssa? Jos vastuu jaetaan valtioiden kanssa, mitkä nämä valtiot ovat; lähettävävaltio, Euroopan unioni vai Galileo-hankkeeseen osallistuvat valtiot? Tällaisia kysymyksiä on pohdittava ja käsiteltävä, jotta Galileon kaupallisia sovelluksia voitaisiin kehittää tyydyttävissä ja varmoissa oikeudellisissa puitteissa.

3.9 On olemassa ennakkotapauksia, esimerkiksi Ariane. Arianespace vastaa lähettämisestä kolmansille osapuolille aiheutuvista vahingoista 100 miljoonaan euroon asti, minkä jälkeen vastuu siirtyy Ranskan valtiolle. Vastaavia kaupallisten operaattoreiden ja valtioiden välisiä riskinjakojärjestelmiä on olemassa siviili-ilmailun alalla, ja näitä voitaisiin mahdollisesti soveltaa Galileoon. On kuitenkin pulmallista päästä yksimielisyyteen siitä, mihin vedetään raja: miten vastuu jaetaan asianmukaisesti julkisen vallan ja operaattorin välillä varsinkin, kun kyseessä on uusi palvelu?

3.10 Vastaavanlainen järjestelmä Galileo-ohjelmaa varten edellyttää luonnollisesti sitä, että määritellään selkeästi, mikä julkisen vallan taho jakaa vastuun Galileon operaattorin kanssa.

3.11 Teollis- ja tekijänoikeuksia koskeva kysymys 9 ⁽⁴⁾ on tärkeä. Vaikka julkiset tahot rahoittavat alustavaa tutkimusta, olisi tärkeää, että teollis- ja tekijänoikeudet annettaisiin kehittäjävaiheessa yrityksille, erityisesti pk-yrityksille, jotka kehittävät järjestelmää ja panevat sen täytäntöön.

⁽⁴⁾ KOM(2006) 769 lopullinen, kohta 5.6.

3.12 On pohdittava myös Galileon sotilaallista käyttöä. Toisin kuin GPS, joka on harkinnanvaltaisesti avoinna siviilikäyttöön, Galileo on siviilijärjestelmä. Niin kuin GPS:n siviilisignaalin kohdalla, mikään ei estä jonkin maan armeijaa käyttämästä Galileon vapaata palvelua sotilaalliseen tarkoitukseen. Julkisesti säännelty palvelu, jonka käyttöä Euroopan unionin jäsenvaltiot sääntelevät, tarjoaa sen sijaan etuja, jotka liittyvät parempaan häirinnän kestoon ja riippumattomuuteen suhteessa muihin Galileon tarjoamiin palveluihin (käytettävät taajuuskaistat eivät ole samat).

3.13 Puuttumatta sen kummemmin Galileon PRS-signaalin sotilaallisen käytön eri tyypeistä käytävään keskusteluun — se ei kuulu lausunnon alaan ja eikä sitä käsitellä vihreässä kirjassa — on kuitenkin todettava, että Galileon käytön taloudellinen tasapaino on siitä osittain riippuvainen. Galileo-hankkeen uudessa järjestelmässä, jota komissio ehdottaa, asiasta keskustellaan vielä aivan varmasti. Komissio toteaa tiedonannossaan: "Vaikka järjestelmää ylläpidetään siviilijärjestelmänä, merkittäviä tuloja voidaan saada myös sotilaskäyttäjiltä".

4. Päätelmä

4.1 Vihreässä kirjassa satelliittinavigoinnin sovelluksista tarkastellaan useita aiheeseen liittyviä toiminta-aloja. Sitä on täydennettävä sellaisten tärkeiden kysymysten osalta kuin teollis- ja tekijänoikeudet menettelyissä, jotka saattavat avata uusia sovellusaloja, sertifikaatio ja vastuujärjestelmä.

4.2 Kysymystä Galileon julkisesti säännelystä tai sotilaallisesta käytöstä Euroopan unionin jäsenvaltioissa käsitellään suoraan komission ja jäsenvaltioiden välillä sekä jäsenvaltioiden

välillä Galileo-järjestelmän suojauskomiteassa. Kysymys on tärkeä, sillä se vaikuttaa suuresti Galileon taloudelliseen malliin. On selvää, että kysymystä on käsiteltävä uudelleen ja että tämä on erityisen tärkeää, sillä julkisen osallistumisen on määrä kasvaa huomattavasti julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä koskeneen ensimmäisen suunnitelman epäonnistuttua.

4.3 Satelliittinavigoinnin sovelluksien pohtiminen on erittäin hyödyllistä ja mielenkiintoista, mutta on varmistettava, että järjestelmän perustaminen saadaan päätökseen. Komission uudet ehdotukset ovat viimeinen mahdollisuus Galileo-hankkeelle. ETSK on täysin tietoinen ehdotusten jäsenvaltiolle aiheuttamista rahoituksellisista seurauksista. Kuitenkin nyt, kun Euroopan kansat suhtautuvat Euroopan unioniin epäillen ja kun perustuslaillisesta sopimuksesta käydyt keskustelut ovat osoittaneet unionin suosion laskeneen, Galileo-ohjelman hylkäämisellä olisi tuhoisat vaikutukset Euroopassa ja sen ulkopuolella. Tällainen epäonnistuminen kertoisi maailmalle, ettei Euroopan unionia pystytä saamaan tieteellisesti, teknisesti ja taloudellisesti merkittävän hankkeen taakse. On tärkeää, että Galileo-hanke saadaan päätökseen ja että näin voidaan osoittaa Euroopan unionin pystyvän uuteen nousuun ja suurten tulevaisuuden hankkeiden toteuttamiseen.

4.4 Todellisuus on se, että mainituista syistä Galileo-hanke on ajautunut vaikeaan tilanteeseen. ETSK toteaa, että tämän Euroopan unionin merkittävän hankkeen mahdollisella epäonnistumisella olisi vakavia seurauksia kansalaisten menettäessä uskonsa Euroopan unionin rakentamiseen. Näin ollen on tehtävä kaikki tällaisen tilanteen välttämiseksi.

Bryssel 11. heinäkuuta 2007

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS