

2.17 Šis pasiūlymas yra Komisijos tęstinės darbo programos, skirtos Bendrijos *acquis* supaprastinti ir atnaujinti, ir jos teisėkūros ir darbo programos dalis.

### 3. Konkrečios pastabos

Komitetas nori atkreipti dėmesį į keletą punktų, dėl kurių jam kyla tam tikrų abejonių:

3.1 Visų pirma, pateikto pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais skyriuje „Apibrėžtys“ aiškinamos šioje direktyvoje vartojamos sąvokos ir trumpiniai (pvz., ADR, RID, ADN, transporto priemonė, vagonas, laivas), tačiau neapibrėžiama, kaip direktyvoje reikėtų suprasti sąvoką „pavojingi kroviniai“. Be abejo, nėra lengva ją apibrėžti dėl krovinių įvairovės ir techninės pažangos, dėl kurios krovinių sąrašas vis labiau ilgėja. Vis dėlto Komitetas mano, kad reiktų apibrėžti, kaip šioje direktyvoje yra suprantama sąvoka „pavojingi kroviniai“.

3.2 Antra, direktyvos pasiūlyme numatyta, kad valstybės narės išlaiko teisę reguliuoti arba uždrausti pavojingų krovinių

vežimą savo teritorijoje *išimtinai* tik dėl kitų nei sauga priežasčių. Nors Komitetui aiškios priežastys, dėl kurių valstybėms narėms suteikta teisė reguliuoti arba uždrausti pavojingų krovinių vežimą, tačiau nesupranta, kodėl valstybės narės gali tai daryti „išimtinai tik dėl kitų nei sauga priežasčių“. Komitetas mano, kad būtent dėl tokios pasiūlymo, kuriuo siekiama padidinti pavojingų krovinių vežimo saugą, formuluotės valstybės narės negalės uždrausti pavojingų krovinių vežimo būtent dėl saugos priežasčių, o tai yra nelogiška. Be to, Komitetui neaišku, kaip tokiu atveju būtų galima užtikrinti tarptautinio vežimo paslaugoms taikomų draudimų koordinavimą, jei valstybės narės įvestų skirtingus draudimus.

3.3 Galiausiai III priedo III.2 ir III.3 punktuose (vežimas vidaus vandenų keliais) nepateikiama jokios informacijos apie numatytas papildomas pereinamojo laikotarpio ir atskirų valstybių nuostatas. Todėl Komitetas prašo Komisijos informuoti, ar tokio pobūdžio priemonės tikrai nenumatytos, ar jos dar rengiamos.

2007 m. liepos 11 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Dimitris DIMITRIADIS

## Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Žaliosios knygos dėl palydovinės navigacijos taikmenų

COM(2006) 769 galutinis

(2007/C 256/10)

2006 m. gruodžio 8 d. Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Žaliosios knygos dėl palydovinės navigacijos taikmenų*.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. birželio 19 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Stéphane Buffetaut.

437-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. liepos 11-12 d. (liepos 11 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 134 nariams balsavus už ir 5 susilaikius.

### 1. Įžanga

1.1 Galileo yra Europos kosmoso politikos PHARE programa. Šio projekto mastas ir strateginis pobūdis paskatino Europos kosmoso agentūrą (EKA) dirbti kartu su Europos Sąjunga. Todėl vyriausybių ir Bendrijos bendradarbiavimo kultūra turėtų užtikrinti šio projekto sėkmę. Ta pačia bendradarbiavimo dvasia, projektas turėtų būti įgyvendinamas kaip vieša ir privati partnerystė.

1.2 Pirmasis bandomasis palydovas, būsimų palydovų, kurie vėliau sudarys trisdešimties palydovų grupę, pirmtakas buvo paleistas į orbitą 2005 m. pabaigoje ir šiuo metu projektas toliau įgyvendinamas, tačiau susiduriama su sunkumais ir vėluojama.

1.3 Galileo sudarys pasaulinę palydovinės navigacijos sistemą (GNSS), kuri užtikrins, padėties, navigacijos ir laiko nustatymo paslaugas.

1.4 Galileo, kurią sudarys trisdešimt palydovų ir antžeminių stočių, leis informaciją apie jų geografinę padėtį teikti daugelio ekonomikos sektorių dalyviams, pavyzdžiui, transporto (transporto priemonių, laivų, orlaivių vietos nustatymas, navigacinės sistemos, maršrutų paieška ir pan.), teisingumo, policijos ir muitinės (sienų kontrolė), viešųjų darbų (topografija, geodezija ir geografinės informacijos sistemos), pramogų (padėties nustatymas jūroje ir kalnuose), socialinių paslaugų (pavyzdžiui, pagalba neįgaliesiems ir vyresnio amžiaus žmonėms), valstybės paslaugų saugumo srityje ir, galiausiai, nustatant avarinių švyturių vietą, kai vykdomos gelbėjimo operacijos atviroje jūroje arba atokiuose pasaulio regionuose.

1.5 Numatoma, kad iki 2025 m. su palydovinės navigacijos taikmenimis susijusi produktų ir paslaugų rinka sudarys 400 mlrd. eurų.

1.6 Šiuo metu derybos dėl koncesijos sutarties yra vilkinamos, kadangi įvairūs partneriai iš esmės nesutaria dėl Galileo verslo modelio ir pramonės konsorciumo valdymo. Todėl susiklostė tokia padėtis, kad dėl vėlavimo ir nevaisingų derybų gali kilti pavojus pačiam projektui.

1.7 Siekiant spręsti minėtas problemas, kovo mėn. Transporto ministrų taryba kreipėsi į Europos Komisiją prašydama įvertinti derybų dėl koncesijos sutarties padėtį ir aptarti galimus alternatyvius sprendimus. Pastaroji, reaguodama į susidariusią sudėtingą padėtį, savo komunikate „Galileo kryžkelėje“ paragino Tarybą ir Europos Parlamentą susipažinti su informacija apie nesėkmingas derybas dėl koncesijos sutarties ir priimti sprendimą jas užbaigti. Tačiau tuo pačiu metu Europos Komisija prašo pritarti Galileo programos įgyvendinimui ir tęsimui. Ji siūlo įgyvendinti alternatyvų scenarijų, pagal kurį kūrimo ir parengimo darbui etapus remtų ir finansuotų viešasis sektorius, o koncesijos sutartyje būtų deramasi tik dėl eksploatavimo etapo. Europos kosmoso agentūra būtų projekto rangovas ir sutarties šalis Europos Sąjungos vardu.

## 2. Žaliosios knygos turinys

2.1 Europos Komisijos dokumente pateikiamas trumpas diegiamos sistemos ir plėtojimo jos aprašymas, pristatomos įvairių galimų taikmenų naujovės bei primenama, kad Galileo teiks penkių rūšių paslaugas (atvirosios prieigos, komercinės, gyvybės apsaugos, paieškos ir gelbėjimo paslaugas ir ribotos prieigos viešąją reguliuojamą paslaugą). Šioje žaliojoje knygoje neaptariamos pastarosios paslaugos taikmenos, kadangi pačios valstybės narės sprendžia, ar jomis naudosis, ar ne. Taigi, šiuo klausimu Europos Komisija kreipėsi į kiekvieną valstybę narę ir gavusi atsakymus, juos apibendrins.

2.2 Komisija išvardija susijusias veiklos sritis, kuriose būtų tikslinga šią programą įgyvendinti:

- informacija apie geografinę padėtį (plačiamai visuomenei) ir nelaimingų įvykių vietą,
- kelių transportas,

- geležinkelio transportas,
- jūrų ir vidaus vandenų laivyba ir žuvininkystė,
- oro transportas,
- civilinė sauga, nepaprastųjų situacijų valdymas ir humanitarinė pagalba,
- pavojingų krovinių stebėseną,
- gyvulių vežimas,
- žemės ūkis, sklypų matavimas, geodezija ir žemės kadastras,
- energija, nafta ir dujos,
- paieška ir gelbėjimas,
- logistika,
- aplinkos apsauga,
- sportas ir turizmas,
- teisėsauga.

2.3 Sąrašas rodo galimų taikmenų mastą ir didelę įvairovę.

2.4 Kaip jau įprasta, Žaliosios knygos pabaigoje suinteresuotoms šalims pateikiamas klausimų sąrašas. Ne EESRK turi pateikti konkrečius atsakymus į šiuos klausimus, tačiau jis norėtų atkreipti dėmesį į tuos, kurie, Komiteto manymu, yra svarbiausi, bei užduoti klausimus, kurie turėjo būti pateikti, tačiau tai nebuvo padaryta.

2.5 Europos Komisija nagrinėja suinteresuotų šalių pateiktus atsakymus į Žaliojoje knygoje užduotus klausimus. Jų yra nedaug ir kartais jie pernelyg bendri, kad būtų galima padaryti išvadas. Taigi, Komisija papildys konsultacijų procesą išsamiais konsultacijomis tam, kad 2007 m. spalio mėn. galėtų paskelbti veiksmų planą. Iki šiol nei vienas svarbus ūkio sektorius nesudomėjo mokamomis paslaugomis. Tai rodo, kad sunku konkuruoti su nemokamai teikiama atviros prieigos paslauga, net jei ši nėra užtikrinta. Todėl kyla klausimas dėl Europos sistemos, civilinio pobūdžio paslaugos, kurios, priešingai nei JAV GPS, netgi nepalaiko visuomenė (šiuo atveju, kariniai sluoksniai), ekonominės ir finansinės pusiausvyros.

## 3. Svarbiausi klausimai

3.1 2 klausimas <sup>(1)</sup> dėl privatumo apsaugos yra ypatingai svarbus. EESRK šiam klausimui jau skyrė daug dėmesio prašydamas, kad būtų griežtai laikomasi teisės į privatumą apsaugos principo. Todėl kyla klausimas, kaip išlaikyti pusiausvyrą tarp privatumo apsaugos ir technologijų teikiamų galimybių. Tačiau reikėtų pabrėžti, kad palydovinės navigacijos ir vietos nustatymo sistemos vartotojams suteikia galimybę nustatyti savo padėtį, tačiau ją žino tik jie patys ir informacija tretiesiems asmenims prieinama tik vartotojui nusprendus ją perduoti, pavyzdžiui, naudojant mobilųjų telefono ryšį (GSM). Kadangi šios sistemos yra vienakryptės, navigacijos sistemos — GPS, Galileo ar Rusijoje veikiančios GLONASS — operatorius nežino ir neturi jokios

<sup>(1)</sup> COM(2006) 769, 4 dalis.

galimybės sužinoti, kas yra navigacijos signalų vartotojas ir juo labiau jo geografinės padėties. Todėl privatumo apsaugos klausimą reikėtų nagrinėti individualių taikmenų, kurie bus pasiūlyti vartotojui, požiūriu. Kadangi naudojantis didžiąja dalimi tokių paslaugų, informaciją apie vartotojo geografinę padėtį būtina iš karto nusiųsti į serverį, kuris savo ruožtu jam suteikia prašomą informaciją (pavyzdžiui, informaciją apie eismo sąlygas keliuose).

3.2 5 klausimas <sup>(2)</sup> dėl tarptautinio bendradarbiavimo kelia keletą klausimų. ES pasirašė bendradarbiavimo susitarimus su Kinija, Izraeliu, Pietų Korėja, Maroku ir Ukraina, kitus susitarimus numatyta pasirašyti su Indija, Brazilija, Argentina ir Australija. Akivaizdu, kad bendradarbiavimo susitarimai yra reikalingi siekiant sustiprinti tarptautinį Galileo mastą, visų pirma sprendžiant standartizacijos, rinkų atvėrimo, sertifikavimo ir dažnių, intelektinės nuosavybės teisių klausimus, tačiau reikia būti budriems, kadangi kai kurių partnerių pagrindinis tikslas — iš Europos įgyti žinių ir įgūdžių, tokiu būdu sutaupyti laiko ir vystyti savo technologijas, kurios vėliau taptų Galileo sistemos konkurentėmis. Šiuo metu akivaizdu, kad būtent tokie buvo Kinijos tikslai, kai 2003 m. ji pasirašė su Europos Sąjunga bendradarbiavimo susitarimą dėl Galileo. Stebina ir tai, kad nei Norvegija, nei Šveicarija nėra pasirašiusios su ES susitarimų, kurie apibrėžtų jų bendradarbiavimą vykdant Galileo programą, nors šios šalys, būdamos Europos kosmoso agentūros narės, finansuoja programos parengimo darbui ir suderinimo etapus. Taigi, šių šalių galimybės naudotis Galileo viešąja reguliuojama paslauga klausimas nėra išspręstas.

3.3 Apskritai, šiuo metu bendradarbiavimas nėra susijęs su ribotos prieigos viešąja reguliuojama paslauga. Be to, derybos dėl tarptautinio bendradarbiavimo užsitęsė, kadangi visų pirma svarbu veiksmingai įgyvendinti Europos palydovinės navigacijos projektą, o šioje srityje iškilo sunkumų.

3.4 6 ir 7 klausimai <sup>(3)</sup> dėl standartų ir sertifikavimo yra susiję su įrangos bei pačios sistemos sertifikavimo ir borto navigacijos terminalų problema. Šis klausimas ypač opus oro transportui ir geležinkelio transportui, dviems sektoriams, kuriuose naudojami saugos ir signalizacijos įrangai taikoma labai griežta tarptautiniu mastu pripažįstama sertifikavimo procedūra. Galileo sistemą tikslinga sertifikuoti tik atsižvelgiant į konkrečių taikmens sektorių, pavyzdžiui, civilinės aviacijos, kuris apibrėžia taikomus standartus ir sertifikavimo procedūras. Mobilios įrangos, kuri naudojasi Galileo sistemos paslaugomis, terminalų ir borto įrangos sertifikavimas yra susijęs ne tik su vietos nustatymo terminalu, bet ir su kitais įrenginiais, kurie naudoja padėties informaciją ir galiausiai parengtą informaciją perduoda lėktuvo ar laivo vadui. Tokiu atveju konkrečiam taikmeniui taikomos įprastos sertifikavimo procedūros. Todėl kiekvieno konkretaus taikmens sertifikavimo klausimas turi būti nagrinėjamas atskirai.

<sup>(2)</sup> COM(2006) 769, 5.3 dalis.

<sup>(3)</sup> COM(2006) 769, 5.4 dalis.

3.5 Kitas klausimo aspektas, t. y. atsakomybė, svarstomas tik paviršutiniškai, nors yra labai svarbus. Svarbu pabrėžti, kad atsakomybės problema labai sudėtinga. Reikėtų nagrinėti ne tik sutartinės atsakomybės klausimus, kuriuos išspręsti gana lengva, bet ir deliktinės atsakomybės klausimus, kuriems sprendimus rasti yra gerokai sudėtingiau. Be to, atsakomybės lygis gali keistis priklausomai, ar teikiama paslauga yra atviros prieigos, komercinė ar viešoji reguliuojama. Europos Komisija svarsto galimybę taikyti sistemą, panašią į taikomą civilinės aviacijos srityje, t. y. kai nustatytą sumos dalį padengia draudimo įmonės, o likusią dalį — valdžios institucijos. Šiuo atveju reikia išspręsti pagrindinį klausimą, t. y. nustatyti ribą, nuo kurios atsakomybė pereina valdžios institucijai. Šiuo metu nustatyta aukšta, apie vieną milijardą eurų siekianti riba.

3.6 Kokias signalo kokybės garantijas gali suteikti jo siuntėjas? Ši problema labai opi oro, geležinkelio ir jūros transporto sektoriams.

3.7 Jei dėl blogos signalo kokybės įvyktų lėktuvo ar laivo katastrofa, po kurios į jūrą išsiliėtų naftos produktai, kam tokiu atveju tektų atsakomybė ir kaip ja būtų dalijamasi? Todėl reikėtų aiškiai skirti sutartinę ir deliktinę atsakomybę.

3.8 Ar Galileo sistemos operatorius turėtų prisiimti visą atsakomybę ar ją dalytis su valstybėmis? Jei taip, tai kokiomis valstybėmis? Su valstybėmis, paleidusiomis palydovą, Europos Sąjunga ar su Galileo projekte dalyvaujančiomis valstybėmis? Šiuos klausimus būtina kelti ir svarstyti, kad Galileo komerciniai taikmenys galėtų būti plėtojami laikantis tinkamos ir patikimos teisinės sistemos.

3.9 Patirties būtų galima pasisemti iš, pavyzdžiui, Ariane atvejo. Dėl Ariane paleidimo trečiųjų šalių patirtus nuostolius iki 100 milijonų eurų dengia Arianespace, o kitą dalį dengia Prancūzijos valstybė. Panašių rizikos pasidalijimo tarp komercinių operatorių ir valstybės atvejų sutinkama civilinės aviacijos srityje, galbūt tokia sistema tiktų ir Galileo. Tačiau išlieka subtilus šio klausimo aspektas — reikia susitarti, koks būtų tinkamas atsakomybės pasidalijimas tarp valdžios institucijų ir operatoriaus, ypač kai kalbama apie naują paslaugą.

3.10 Jei Galileo programai būtų taikoma panaši sistema, reikėtų aiškiai nustatyti, kuri valdžios institucija galėtų dalytis atsakomybe su Galileo operatoriumi.

3.11 Labai svarbus 9 klausimas <sup>(4)</sup> dėl intelektinės nuosavybės. Nors pradinius tyrimus finansuoja valstybės institucijos, labai svarbu, kad sukurti taikmenys būtų įmonių, visų pirma MVI, kurios juos sukuria ir įdiegia, intelektinė nuosavybė.

<sup>(4)</sup> COM(2006) 769, 5.6 dalis.

3.12 Reikėtų apsvarstyti ir Galileo sistemos naudojimo kariniais tikslais aspektą. Priešingai nei GPS, kuri yra karinė sistema tačiau nevaržomai naudojama ir civilių, Galileo yra civilinė sistema. Panašiai kaip ir tais atvejais, kai GPS siunčia signalus civiliniais tikslais, niekas netrukdo kurios nors šalies karinėms pajėgoms naudotis atviros prieigos Galileo paslauga kariniais tikslais, tuo tarpu ribotos prieigos viešoji reguliuojama paslauga, kurios naudojimą griežtai reglamentuoja ES valstybės narės, turi daugiau pranašumų, kadangi jai būdingas didesnis atsparumas trukdžiams ir ji labiau nepriklausoma palyginti su kitomis Galileo teikiamomis paslaugomis (skiriasi dažnių juostos).

3.13 Nors ir neketiname diskutuoti apie Galileo viešosios reguliuojamos paslaugos signalo naudojimą įvairiais kariniais tikslais, kadangi ši tema nėra Komiteto nuomonės tikslas ir ji nenagrinėjama Žaliojoje knygoje, bet negalima paneigti fakto, kad Galileo eksploatavimo finansinė pusiausvyra iš dalies priklauso nuo šios paslaugos. Komisijos pateikta nauja pakeista Galileo programa nekelia abejonių, kad šis klausimas dar bus svarstomas. Iš tikrųjų, komunikate Komisija pažymi, kad „nors bus išlaikytas civilinės sistemos statusas, nemažų įplaukų galima laukti ir iš karinių vartotojų“.

#### 4. Išvada

4.1 Žaliojoje knygoje dėl palydovinės navigacijos taikmenų apžvelgiami veiklos sektoriai, kuriems šis klausimas aktualus. Tačiau reikėtų papildyti kai kurias labai svarbias Žaliosios knygos dalis, būtent procesų, galinčių atverti naujas taikymo sritis, intelektinės nuosavybės, sertifikavimo ir atsakomybės pasidalijimo sistemų.

4.2 Tiesioginiame Komisijos ir valstybių narių dialoge bei tiesioginėse valstybių narių diskusijose Galileo saugumo taryboje (GSB) svarstomas klausimas dėl Galileo naudojimo Europos Sąjungos valstybių narių valstybinėms ar net karinėms reikmėms yra labai svarbus, kadangi turi didelės įtakos Galileo ekonominiam modeliui. Akivaizdu, kad šį klausimą reikės dar kartą svarstyti, kadangi viešojo sektoriaus indelis turės būti daug didesnis ir todėl, kad nepavyko įgyvendinti pirmojo viešosios ir privačios partnerystės scenarijaus.

4.3 Domėtis palydovinės navigacijos taikmenimis yra labai naudinga ir įdomu. Tačiau reikėtų būti tikriems, kad sistema bus baigta kurti. Nauji Komisijos pasiūlymai — tai paskutinė Galileo projekto galimybė. EESRK supranta, kad ši programa reikalauja didelių valstybių narių finansinių pastangų. Šiuo metu Europos Sąjunga susiduria su Europos tautų skepticizmu, tam tikru nusivylimu, kurį atskleidė diskusijos dėl Sutarties dėl Konstitucijos Europai, todėl jei bus atsisakyta Galileo projekto, tai turės pražūtingų padarinių Europai ir už jos ribų. Toks pralaimėjimas parodytų pasauliui Europos Sąjungos nesugebėjimą susitelkti ir įgyvendinti projektą, kuriuo siekiama aukštų mokslinių, techninių ir ekonominių tikslų. Todėl labai svarbu įgyvendinti Galileo projektą ir įrodyti Europos Sąjungos gebėjimą įveikti sunkumus ir sėkmingai užbaigti svarbius ateities projektus.

4.4 Dėl pirmiau minėtų priežasčių Galileo projektas išgyvena sunkų laikotarpį. EESRK gali tik pritarti, kad, nepavykus įgyvendinti šio Europos Sąjungai svarbaus projekto, piliečių nepasitikėjimas Europos integracija tik dar labiau išaugtų, todėl reikia dėti visas pastangas, kad to būtų išvengta.

2007 m. liepos 11 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS