

2.17 Priekšlikums ir iekļauts Komisijas programmā par Kopienas *acquis* atjaunināšanu un vienkāršošanu un tās Darba un likumdošanas programmā.

3. Īpašas piezīmes.

Komiteja vēlas vērst uzmanību uz dažiem jautājumiem, par kuriem tai ir zināmas iebildes:

3.1 Pirmkārt, priekšlikuma, kura virsraksts ir "Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem", nodaļā, kas veltīta definīcijām, ir paskaidrota atsevišķu vārdu vai izteicienu (piemēram, *ADR*, *RID*, *ADN*, autotransporta līdzeklis, vagoni, kuģis) nozīme atbilstoši izskatāmās direktīvas mērķiem. Tomēr tajā nav nekādu norāžu, kā jāsaprot jēdziens "bīstama krava". Neapšaubāmi, tas nav vienkārši, ņemot vērā esošo kravu veidu daudzumu un tehnisko progresu, kura rezultātā saraksts kļūst arvien garāks. Tomēr Komiteja uzskata, ka būtu vajadzīga informācija par to, kā jāsaprot jēdziens "bīstama krava" atbilstoši izskatāmās direktīvas mērķiem.

3.2 Otrkārt, direktīvas priekšlikumā noteikts, ka dalībvalstis saglabā tiesības regulēt vai aizliegt bīstamo kravu pārvadājumus to teritorijā vienīgi citu iemeslu dēļ nekā pārvadājuma drošums. Kaut arī Komiteja saprot, ka dalībvalstīm jāpiešķir tiesības regulēt vai aizliegt bīstamo kravu pārvadājumus, tomēr tā nesaprot, kādēļ tiesības rīkoties piešķirtas vienīgi "citu iemeslu dēļ nekā pārvadājuma drošums". Komiteja uzskata, ka šī priekšlikuma, kura mērķis ir palielināt bīstamo kravu pārvadājumu drošību, gadījumā piedāvātais formulējums nozīmē, ka dalībvalsts nevarēs aizliegt bīstamo kravu pārvadājumus savā teritorijā tieši sakarā ar drošību pārvadājuma laikā, kas šķiet neloģiski. Turklāt Komiteja nesaprot, kādā veidā tiks nodrošināta šo aizliegumu koordinācija attiecībā uz pārrobežu pārvadājumiem gadījumā, ja dalībvalstis ievieš atšķirīgus aizliegumus.

3.3 Treškārt, trešā pielikuma (pārvadājumi pa ūdensceļu) punkti III.2. un III.3. nesatur nekādu informāciju par paredzētajiem papildu pārejas noteikumiem un valsts papildu noteikumiem. Šajā sakarā Komiteja lūdz precizēt, vai šie noteikumi netiek paredzēti vispār, vai arī tos pašlaik izstrādā.

Brišēlē, 2007. gada 11. jūlijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Zaļā grāmata par satelītu navigācijas lietojumiem"

COM(2006) 769 galīgā redakcija

(2007/C 256/10)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2006. gada 8. decembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu "Zaļā grāmata par satelītu navigācijas lietojumiem."

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras, informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 19. jūnijā. Ziņotājs — *BUFFETAUT* kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 437. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 11. un 12. jūlijā (11. jūlija sēdē), ar 134 balsīm par un 5 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Ievads

1.1 *Galileo* ir Eiropas kosmosa politikas vadošā programma. Ņemot vērā projekta vērienīgumu un stratēģisko nozīmi, Eiropas Kosmosa aģentūra (*ESA*) ir nolēmusi sadarboties ar Eiropas Savienību. Tādējādi valstu un Kopienas sadarbībai, apvienojot dažādas pieejas, vajadzētu veicināt projekta veiksmīgu īstenošanu. Tādā pašā sadarbības gaisotnē projekts būtu jāīsteno kā publiskā un privātā partnerība.

1.2 Pirmo eksperimentālo satelītu — paredzētās 30 satelītu konstelācijas priekšteci — palaida orbītā 2005. gada beigās, un projekts turpina attīstīties, vienlaikus tomēr sastopoties ar grūtībām un kavēšanos.

1.3 *Galileo* būs globāla satelītu navigācijas sistēma, kas nodrošinās pozicionēšanas, navigācijas un laika sinhronizācijas pakalpojumus.

1.4 *Galileo* sistēmas 30 satelīti un tās zemes satelītstacijas ļaus sniegt informāciju par lietotāju, kas darbojas daudzās tautsaimniecības nozarēs, ģeogrāfisko atrašanās vietu. Šajā sakarā var minēt tādas nozares kā, piemēram, transports (transportlīdzekļu, kuģu un gaisa kuģu atrašanās vieta, vadības sistēmas, maršruta noteikšana u.t.t.), tieslietu iestādes, policija un muita (robežkontrole), valsts būvdarbi (topogrāfija, ģeodēzija un ģeogrāfiskās informācijas sistēmas), brīvā laika pavadīšana (orientēšanās uz jūras un kalnos), sociālie pakalpojumi (piemēram, palīdzība personām ar invaliditāti vai vecāka gadagājuma cilvēkiem), valsts drošība, un, visbeidzot — pateicoties iespējai noteikt avārijas bāku atrašanās vietu — personu glābšana tālījumā vai pasaules nomaļos reģionos.

1.5 Tiek prognozēts, ka līdzekļu apgrozība ar satelītu navigācijas lietojumiem saistīto preču un pakalpojumu tirgū līdz 2025. gadam sasniegs 400 miljardus *euro*.

1.6 Patlaban sarunas par koncesiju līgumu ir apstājušās, jo dažādo partneru vidū pastāv domstarpības par *Galileo* sistēmas ekonomisko modeli un uzņēmumu konsorcijs pārvaldību. Jāsecina ka līdz šim novērotā kavēšanās un tālākvirzības trūkums sarunās apdraud pašu projektu.

1.7 Ņemot vērā minētās grūtības, transporta ministru marta Padome lūdza Eiropas Komisiju sniegt pārskatu par stāvokli koncesiju līguma sarunās un apsvērt alternatīvus risinājumus. Komisija savā paziņojumā “*Galileo* krustcelēs”, ņemot vērā strupceļā nonākušo situāciju, aicina Padomi un Eiropas Parlamentu atzīt pašreizējo sarunu par konsorcijs līgumu neveiksmīgo iznākumu un pieņemt lēmumu par to pārtraukšanu. Vienlaikus Komisija lūdz minētās iestādes apliecināt apņēmību īstenot un turpināt *Galileo* programmu. Komisija ierosina īstenot alternatīvu scenāriju, saskaņā ar kuru izstrādes un izvērtēšanas posmu atbalstīs un finansēs valsts struktūras, savukārt koncesiju līgums attieksies vairs tikai uz ekspluatācijas posmu. Eiropas Kosmosa aģentūra darbotos kā iepirkuma aģents un projektēšanas iestāde Eiropas Savienības vārdā.

2. Zaļās grāmatas kopsavilkums

2.1 Komisijas Zaļajā grāmatā, pirmkārt, ir īsi raksturota pašreizējā sistēma un tās paredzamā attīstība un, otrkārt, novērtēti dažādi iespējami lietojumu jauninājumi. Komisija norāda, ka *Galileo* sistēma nodrošinās piecus pakalpojumu veidus (atklātās piekļuves pakalpojumus, komerciālos pakalpojumus, dzīvības drošības pakalpojumu, meklēšanas un glābšanas dienestu, kā arī valsts regulētas ierobežotas pieejamības pakalpojumus). Zaļā grāmata neattiecas uz lietojumiem pēdējā minētajā jomā; lēmumu par minēto pakalpojumu iespējamo izmantošanu pieņem dalībvalstis. Tādēļ Komisija par šo jautājumu ievāks informāciju tieši no katras dalībvalsts un veiks atbilstošu kompilāciju un apkopošanu.

2.2 Komisija norāda, ka satelītu navigācijas pakalpojumi ietekmē un izraisa interesi šādās jomās:

- informācija par ģeogrāfisko atrašanās vietu (plašai sabiedrībai) un zvani neatliekamās palīdzības dienestiem,
- autoceļi,

- dzelzceļa transports,
- jūrniece, iekšzemes ūdensceļi un zivsaimniecība,
- gaisa transports,
- civilā aizsardzība, ārkārtēju situāciju vadība un humānā palīdzība,
- bīstamu kravu uzraudzība,
- dzīvnieku transportēšana,
- lauksaimniecība, zemes gabalu mērīšana, ģeodēzija un kadastrālā uzmērīšana,
- enerģija, nafta, gāze,
- meklēšana un glābšana,
- loģistika,
- vide,
- sports un tūrisms,
- kārtības uzturēšana.

2.3 Iespējamo lietojumu plašais saraksts liecina par to pielietojuma vērienīgumu un lielo daudzveidību.

2.4 Zaļās grāmatas noslēgumā kā parasti ir iekļauts saraksts ar jautājumiem iesaistītajām pusēm. EESK nav jāsniiedz konkrētas atbildes uz minētajiem jautājumiem, bet gan jāpievērš uzmanība tiem jautājumiem, kurus tā uzskata par īpaši svarīgiem, kā arī jānorāda citi sarakstā iekļaujamo jautājumi.

2.5 Komisija analizē atsauksmes, ko tā par Zaļo grāmatu ir saņēmusi no ieinteresētajām pusēm. Atsauksmju ir samērā nedaudz, un tās dažkārt ir pārlieku vispārīgas, lai varētu izdarīt secinājumus. Tādēļ, noslēdzot šo procesu, Komisija plāno rīkot dziļākas konsultācijas, lai 2007. gada oktobrī publicētu rīcības plānu. Līdz šim neviena nozīmīga tautsaimniecības nozare nav izrādījusi patiesu interesi par maksas pakalpojumiem. Šis apstāklis labi atspoguļo grūtības, ar kādām jāstopas, konkurējot ar pakalpojumu sniedzējiem, kuri sabiedrībai piedāvā bezmaksas pakalpojumus (pat ja tie nav garantēti). Šajā sakarā rodas jautājums par Eiropas sistēmas ekonomisko un finansiālo līdzsvaru, jo tas ir civils pakalpojums, kas nesaņem tāda paša apjoma publisko atbalstu kā Amerikas *GPS* sistēma (kura tiek finansēta militārās sistēmas ietvaros).

3. Nozīmīgākie jautājumi

3.1 Otrais jautājums⁽¹⁾ par privātās dzīves aizsardzību ir īpaši nozīmīgs, un tam EESK jau ir pievērsusi lielu uzmanību, aicinot ļoti stingri aizsargāt privātās dzīves neaizskaramības principu. Šajā sakarā rodas jautājums par līdzsvaru starp tiesībām uz privātās dzīves neaizskaramību un tehnoloģiju piedāvātajām iespējām. Jāatzīmē, ka satelītu pozicionēšanas/navigācijas sistēmas ļauj lietotājiem noteikt viņu atrašanās vietu, bet šīs koordinātes ir zināmās vienīgi viņiem pašiem un nav pieejamas trešām pusēm, izņemot gadījumus, kad lietotājs izlemj nodot šādu informāciju tālāk, izmantojot, piemēram, tādu līdzekli kā *GSM* mobilās telekomunikācijas. Ņemot vērā to, ka

⁽¹⁾ COM(2006) 769, 4. punkts.

satelītu navigācijas sistēmas ir vienvirziena sistēmas, to operatoram — vai tā būtu GPS, Galileo vai Krievijas sistēma GLONASS — nav zināms lietotājs, un viņam nav nekādu iespēju uzzināt, kas izmanto navigācijas signālus, un vēl jo mazāk tas var noteikt lietotāju ģeogrāfisko atrašanās vietu. Tādēļ jautājums par privātās dzīves neaizskaramību ir jāizskata lietotājiem piedāvāto individuālo pakalpojumu līmenī. Saskaņā ar daudzu šādu sistēmu uzbūvi informācija par lietotāja ģeogrāfisko atrašanās vietu tūlīt jānosūta atpakaļ uz serveri, kas tādējādi var sniegt lietotāja pieprasīto informāciju (piemēram, informāciju attiecībā uz ceļu satiksmi).

3.2 Saistībā ar 5. jautājumu par starptautisko sadarbību ir jāpievērš uzmanība šādiem apstākļiem⁽²⁾. Eiropas Savienība ir parakstījusi sadarbības līgumus ar Ķīnu, Izraēlu, Dienvidkoreju, Maroku un Ukrainu un plāno parakstīt līgumus ar Indiju, Brazīliju, Argentīnu un Austrāliju. Lai arī minētie sadarbības līgumi ir vēlami, lai pastiprinātu Galileo starptautisko dimensiju, it īpaši saistībā ar tādiem jautājumiem kā standartizācija, piekļuve tirgiem, sertifikācija, frekvences, kā arī intelektuālā īpašuma tiesības, attiecībā uz šādiem līgumiem tomēr vajadzētu ievērot zināmu piesardzību, jo dažu partneru galvenais sadarbības iemesls ir vēlme iegūt Eiropas speciālistu zināšanas un zinātību, lai iegūtu laiku un tādējādi attīstītu savas tehnoloģijas, kas konkurētu ar Galileo. Šodien ir kļuvis pilnīgi skaidrs, ka, 2003. gadā parakstot līgumu ar Eiropas Savienību attiecībā uz Galileo, tās ir bijis Ķīnas mērķis. Turklāt ir pārsteidzoši, ka ne Norvēģija, ne Šveice vēl nav parakstījušas līgumu ar Eiropas Savienību par sadarbību attiecībā uz Galileo programmu, neskatoties uz to, ka tās finansē minētās programmas attīstības/pārbaudes posmu, iesaistoties Eiropas Kosmosa aģentūras darbībā. Tādēļ jautājums par minēto valstu iespējamo pieeju valsts regulētiem pakalpojumiem, ko nodrošinās Galileo, vēl ir jānoregulē.

3.3 Starptautiskā sadarbība uz valsts regulētiem ierobežotas pieejamības pakalpojumiem parasti neattiecas. Turklāt sarunas par starptautisko sadarbību vairs nav tik aktīvas, jo nozīmīgākā prioritāte ir satelītnavigācijas projekta efektīva īstenošana Eiropas mērogā. Šis apstāklis ir bijis par iemeslu sarežģījumiem.

3.4 Attiecībā uz 6. un 7. jautājumu⁽³⁾ par standartiem un sertifikāciju jāpievēršas problēmām saistībā ar aprīkojuma un pašas sistēmas, kā arī iebūvētu navigācijas ierīču sertifikāciju. Minētais jautājums ir īpaši problemātisks gaisa un dzelzceļa transporta jomā, jo tās abas ir nozares, kurās attiecībā uz drošības un signalizācijas aprīkojumu ir jāievēro stingras starptautiski atzītas sertifikācijas procedūras. Galileo sistēmas sertifikācijai nozīme ir tikai tad, ja to veic attiecībā uz konkrētu lietojuma jomu, tādu kā, piemēram, civilā aviācija, nosakot sertifikācijas procesā piemērojamās normas un procedūras. Attiecībā uz ierīcēm un aprīkojumu, kas atrodas uz mobilitātes transportlīdzekļiem, kuri izmanto Galileo sistēmas pakalpojumus, sertifikācija nozīmē ne tikai pozicionēšanas ierīču sertifikāciju. Tā attiecas arī uz visu cita veida aprīkojumu, kas izmanto informāciju par atrašanās vietu un beigās apstrādāto informāciju nogādā pilotam vai kapteinim. Tādēļ katram attiecīgajam lietojumam ir jāpiemēro ierastās sertifikācijas procedūras. Tādējādi šis jautājums jārisina katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā konkrēto lietojumu.

⁽²⁾ COM(2006) 769, 5.3. punkts.

⁽³⁾ COM(2006) 769, 5.4. punkts.

3.5 Lai arī citam ar šiem jautājumiem saistītam aspektam, proti, atbildībai, ir liela nozīme, tam tiek pievērsta vienīgi neliela uzmanība. Jāatzīst, ka tas ir īpaši sarežģīts jautājums. Jāpaver gan tādi relatīvi vienkārši jautājumi kā līgumattbildība, gan arī jautājums par papildu līgumattbildību, kas ir daudz sarežģītāks. Turklāt jāievēro, ka atbildības līmenis var būt atšķirīgs atkarībā no tā, vai tie ir brīvi pieejami, komerciāli vai valsts pakalpojumi. Eiropas Komisija apsver iespēju izveidot sistēmu, kas līdzinātos civilās aviācijas sistēmai, t.i., noteiktu summu sedz apdrošināšanas kompānijas un pārējo — valsts iestādes. Šajā gadījumā būtiski svarīgi ir noteikt sliekšni, kad riska segšanā iesaistāmas valsts iestādes. Patlaban iecerētais sliekšnis ir augsts — apmēram viens miljards euro.

3.6 Kādā mērā operators garantē signāla darbību? Minētais jautājums ir īpaši nozīmīgs gaisa, dzelzceļa, kā arī jūras transporta jomā.

3.7 Ja, piemēram, signāla sliktas kvalitātes dēļ notiktu lidmašīnas vai kuģa avārija, kas varētu izraisīt naftas noplūdi, kurš par to būtu atbildīgs un kādā mērā? Šajā gadījumā ir jānoskaidro līgumattbildība no papildu līgumattbildības.

3.8 Vai Galileo sistēmas operatoram būtu jāuzņemas pilnīga atbildība vai arī tā jādala ar valstīm? Ar kurām valstīm? Ar valsti, kas atbildīga par sistēmas palaišanu, ar Eiropas Savienību vai valstīm, kuras piedalās Galileo projektā? Minētie jautājumi ir jārisina un jānoregulē, lai Galileo komerciāla rakstura lietojumus varētu attīstīt normālā un drošā tiesiskajā vidē.

3.9 Šajā sakarā var minēt dažus precedentus, piemēram, attiecībā uz ARIANE [nesējražētēm]. Kaitējuma risku, ko trešām pusēm rada palaišana, līdz 100 miljoniem EUR sedz ARIANE-SPACE un pārējo risku, kurš pārsniedz minēto summu, sedz Francijas valsts. Līdzīga riska segšanas sistēma pastāv arī civilās aviācijas jomā, atbildību sadalot starp komercoperatoriem un attiecīgajām valstīm, un to varbūt varētu piemērot arī attiecībā uz Galileo. Īpašs jautājums tomēr ir atbildības robežu noteikšana: kā sadalāma valsts iestāžu un operatora atbildība, jo īpaši attiecībā uz jaunu pakalpojumu?

3.10 Galileo programmai piemērojot uz šādiem principiem pamatotu sistēmu, noteikti būtu skaidri jāparedz, kura publiskā iestāde varētu dalīt atbildību ar Galileo sistēmas operatoru.

3.11 Svarīgs ir 9. jautājums⁽⁴⁾ par intelektuālo īpašumu. Pat tad, ja sākotnējiem pētījumiem tiek piešķirts publiskais finansējums, būtu svarīgi panākt, lai ar lietojumiem saistītā intelektuālā īpašuma tiesības piederētu uzņēmumiem, tostarp MVU, kas tās attīsta un īsteno.

⁽⁴⁾ COM(2006) 769, 5.6 punkts.

3.12 Visbeidzot ir jāpievēršas jautājumam par *Galileo* sistēmas izmantošanu militāros nolūkos. Pretēji *GPS*, kas ir civilām vajadzībām diskrecionāri izmantojama militārā sistēma, *Galileo* ir civila sistēma. Lai arī attiecībā uz *GPS* civilo signālu ikvienas valsts bruņotos spēkus, protams, nekas nekavē militāros nolūkos izmantot *Galileo* brīvi pieejamo sistēmu, valsts regulētie ierobežotas pieejamības pakalpojumi, kam piekļuvi precīzi regulē Eiropas Savienības dalībvalstis, salīdzinājumā ar citiem *Galileo* sistēmas pakalpojumiem tomēr ir kvalitatīvāki, jo pastāv mazāki sakaru sistēmas traucējumi un minētie pakalpojumi ir neatkarīgāki (jo atšķiras izmantotās frekvenču joslas).

3.13 Tā kā jautājums par *Galileo* signāla un valsts regulēto pakalpojumu izmantošanu dažādos militāros nolūkos nav atzinuma interešu lokā un Zaļajā grāmatā nav izskatīts, tas netiks plašāk analizēts, vienlaikus tomēr secinot, ka no tā daļēji ir atkarīgs *Galileo* sistēmas ekonomiskais līdzsvars. Jāpiebilst, ka Komisijas ierosinātajā *Galileo* projekta jaunajā versijā šis jautājums noteikti tiks apspriests atkārtoti. Komisija savā paziņojumā atzīmē, ka, "ja sistēma tiek saglabāta kā civila sistēma, ievērojamus ienākumus var vienlaikus gūt no lietotājiem, kas darbojas militārajā jomā".

4. Secinājumi

4.1 Zaļā grāmata par satelītu navigācijas lietojumiem sniedz labu pārskatu par jomām, kurās tiem ir liela nozīme. Tā tomēr ir jāpapildina attiecībā uz būtiskiem jautājumiem, piemēram, tādu metožu intelektuālā īpašuma tiesības, kas ir jaunu lietojumu veidu pamatā, kā arī sertifikācija un atbildības mehānisms.

4.2 Jautājums par to, ka ES dalībvalstis *Galileo* sistēmu varētu izmantot valsts pakalpojumu jomā vai pat militāros nolūkos, ir nozīmīgs tiktāl, ciktāl tas ietekmē *Galileo* ekonomisko modeli. Attiecībā uz minēto jautājumu starp Komisiju un dalībvalstīm ir noticis tiešs dialogs, un šo jautājumu dalībvalstis ir analizējušas arī *Galileo* Drošības padomē. Skaidrs, ka minētais jautājums būs jāizskata atkārtoti, vēl jo vairāk tādēļ, ka sākotnēji iecerētās publiskās un privātās partnerības shēmas neveiksmes dēļ ir izteikts aicinājums ievērojami palielināt publiskā sektora ieguldījumu.

4.3 Jautājums par satelītu navigācijas lietojumiem ir ļoti interesants, un tam pievēršties ir lietderīgi; vienlaikus tomēr ir jāgūst pārliecība, ka konstelācija tiks pabeigta. Komisijas jaunie priekšlikumi uzskatāmi par *Galileo* projekta pēdējo iespēju. EESK skaidri apzinās dalībvalstīm uzlikto finansiālo slogu, tomēr laikā, kad debates par Eiropas Konstitucionālo līgumu ir izraisījušas Eiropas sabiedībā skepticismu un sava veida nelabvēlīgu attieksmi, atteikšanās no *Galileo* programmas radītu katastrofālas sekas Eiropā un ārpus tās. Šāda neveiksme pasaulei liecinātu par Eiropas Savienības nespēju apvienot spēkus zinātniski, tehniski un ekonomiski ļoti nozīmīga projekta īstenošanai. *Galileo* projekta īstenošana ir ļoti svarīga; tādējādi tiktu pierādīta Eiropas Savienības spēja atgūties un sekmīgi īstenot vērienīgus nākotnes projektus.

4.4 Iepriekš minēto iemeslu dēļ *Galileo* projekta īstenošana patlaban ir problemātiska. EESK uzskata, ka šā vadošā projekta iespējama neveiksmīgā iznākums ievērojami samazinātu Eiropas Savienības iedzīvotāju ticību Eiropas projekta nākotnei, un ir jāpieliek visas pūles, lai tas nenotiktu.

Briselē, 2007. gada 11. jūlijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS