

2.17 Het voorstel is opgenomen in het programma van de Commissie voor de modernisering en vereenvoudiging van het *acquis communautaire* en in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie.

### 3. Specifieke opmerkingen

Het Comité wenst kanttekeningen te plaatsen bij een aantal punten:

3.1 Ten eerste wordt in het voorstel voor een „Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad over het vervoer van gevaarlijke goederen over land” in het hoofdstuk over definities wel gedetailleerd uitgelegd wat een aantal specifieke woorden of begrippen (b.v. ADR, RID, ADN, voertuig, wagon, vaartuig) in het kader van deze richtlijn betekenen, maar van het begrip „gevaarlijke goederen” zelf wordt geen enkele omschrijving gegeven. Waarschijnlijk is dit een moeilijke opgave, aangezien er talrijke goederen zijn en de technische ontwikkelingen niet stilstaan, zodat de lijst gevaarlijke goederen voortdurend aangroeit. Toch dient er volgens het Comité te worden uitgelegd wat in het kader van deze richtlijn bedoeld wordt met het begrip „gevaarlijke goederen”.

3.2 Ten tweede behouden de lidstaten op basis van dit voorstel het recht om, *uitsluitend* om andere dan veiligheidsredenen, het vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied te reguleren of te verbieden. Hoewel het Comité begrijpt waarom lidstaten dit recht behouden, begrijpt het niet waarom dit „uitsluitend om andere dan veiligheidsredenen” wordt toegestaan. Terwijl dit voorstel toch bedoeld is om het vervoer van gevaarlijke goederen veiliger te maken, betekent deze formulering dat lidstaten het vervoer van gevaarlijke goederen niet mogen verbieden als dit vervoer gevaren met zich meebrengt. Dit lijkt niet logisch. Verder vraagt het Comité zich af op welke wijze de onderlinge afstemming van de bepalingen die grensoverschrijdend vervoer verbieden, zal worden gewaarborgd als de lidstaten verschillende verbodsbepalingen gaan hanteren.

3.3 Ten derde bevat bijlage III (Vervoer over de binnenwateren) onder III.2. en III.3. geen informatie over de geplande aanvullende overgangsbepalingen of de aanvullende nationale bepalingen. In dit verband wil het Comité graag weten of deze bepalingen echt wel gepland zijn of dat ze nog moeten worden ontwikkeld.

Brussel, 11 juli 2007

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Dimitris DIMITRIADIS

---

## Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Groenboek betreffende satellietnavigatietoepassingen”

COM(2006) 769 *final*

(2007/C 256/10)

De Europese Commissie heeft op 8 december 2006 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 262 van het EG-Verdrag te raadplegen over het „Groenboek satellietnavigatietoepassingen”.

De gespecialiseerde afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 19 juni 2007 goedgekeurd. Rapporteur was de heer BUFFETAUT.

Het Comité heeft tijdens zijn op 11 en 12 juli 2007 gehouden 437e zitting (vergadering van 11 juli) het volgende advies uitgebracht, dat met 134 stemmen voor, bij 5 onthoudingen, is goedgekeurd.

### 1. Inleiding

1.1 Galileo is het boegbeeld van het Europese ruimtevaartbeleid. Omvang en strategisch karakter van het project brachten het Europees Ruimtevaartagentschap (ESA) ertoe eendrachtig samen te werken met de Europese Unie. Aldus zouden intergouvernementele en communautaire cultuur moeten leiden tot het welslagen van de onderneming. In dezelfde geest van samenwerking zou het project moeten worden uitgevoerd in de vorm van een publiek-privaat partnerschap.

1.2 De eerste experimentele satelliet, voorloper van de constellatie die uiteindelijk dertig satellieten zal omvatten, is eind 2005 in een baan om de aarde gebracht; het project ligt dus op koers, echter niet zonder moeilijkheden of vertragingen.

1.3 Galileo vormt een wereldwijd satellietnavigatiesysteem met diensten op het gebied van positiebepaling, navigatie en tijdbepaling.

1.4 Galileo zal met de dertig satellieten en aardstations gegevens kunnen verstrekken over de geografische positie van gebruikers in tal van economische sectoren zoals vervoer (localisatie van voertuigen, schepen, vliegtuigen, geleidingssystemen, trajectbepaling enz.), justitie, politie en douane (grenscontrole), openbare werken (topografie, geodesie en systemen voor geografische informatie), recreatie (oriëntatie ter zee en in de bergen), maatschappelijke diensten (hulp aan gehandicapten of ouderen), beveiligingsdiensten van de overheid en, dankzij de plaatsbepaling van lichtbakens, het redden van personen op volle zee of in afgelegen streken.

1.5 Volgens sommige ramingen zal de markt voor producten en diensten in verband met satellitnavigatietoepassingen tot 2025 toenemen tot een bedrag van 400 miljard euro.

1.6 Momenteel zijn de verschillen van mening tussen de diverse partners over het economische model voor Galileo en over de leiding van het industriële consortium zo groot dat de onderhandelingen over de concessieovereenkomst op een dood spoor zijn beland. De opgelopen vertraging en het gebrek aan vooruitgang bedreigen nu het gehele project.

1.7 Gezien deze moeilijkheden heeft de Raad Vervoer van maart de Commissie verzocht de stand van zaken op te maken van de onderhandelingen over het contract voor de concessie en eventuele alternatieven te bestuderen. In haar mededeling „Galileo op een kruispunt” roept de Commissie, gezien de impasse, de Raad en het Europees Parlement op te erkennen dat de huidige onderhandelingen over het concessiecontract mislukt zijn en deze stop te zetten. Tegelijkertijd verzoekt zij hen opnieuw uit te spreken dat zij het programma Galileo willen voortzetten. De Commissie stelt een alternatief scenario voor, waarin de ontwikkeling en stationering voor rekening komen van de publieke sector, terwijl het concessiecontract slechts betrekking zou hebben op de exploitatie. Het Europees Ruimtevaartagentschap zou de opdrachtgever en aanbestedende dienst zijn voor rekening van de Europese Unie.

## 2. De inhoud van het Groenboek

2.1 De tekst van de Commissie is enerzijds een beknopte beschrijving van het ingevoerde systeem en de waarschijnlijke ontwikkeling ervan; anderzijds komen de diverse mogelijke innovatieve toepassingen ter sprake, die worden aangeboden als vijf types diensten (vrij toegankelijke dienst, commerciële diensten, de „levensreddende” dienst, de opsporings- en reddingsdienst en de publiek gereguleerde dienst). In het Groenboek wordt op de toepassingen van laatstgenoemde niet ingegaan, omdat de lidstaten bepalen of ze deze al dan niet gebruiken. De Commissie zal hierover met elke lidstaat rechtstreeks overleggen, de antwoorden verzamelen en er een samenvatting van maken.

2.2 De door de Commissie opgestelde lijst van (eventuele) activiteiten omvat het volgende:

- informatie over de geografische positie (voor het brede publiek) en noodoproepen,
- wegvervoer,

- spoorwegvervoer,
- scheepvaart, binnenvaart en visserij,
- luchtvervoer,
- civiele bescherming, beheer van noodsituaties en humanitaire hulp,
- volgen van gevaarlijke goederen,
- veevervoer,
- landbouw, meting van percelen, geodesie en kadaster,
- energie, aardolie en gas,
- opsporings- en reddingsdienst,
- logistiek,
- milieu,
- sport en toerisme,
- wetshandhaving.

2.3 Uit dit brede scala aan mogelijke toepassingen blijkt wel hoe groot en divers de mogelijkheden zijn.

2.4 Zoals gewoonlijk wordt het Groenboek afgesloten met een reeks vragen aan de betrokken partijen. Het is niet aan het EESC om hierop gedetailleerd in te gaan. Veeleer dient het EESC aan te geven welke aspecten volgens hem van groot belang zijn en te vermelden welke vragen gesteld hadden moeten worden, terwijl dit niet gebeurd is.

2.5 De Commissie evalueert de reacties op het Groenboek die ze van betrokken partijen heeft ontvangen. Het gaat om een schamel aantal, dat soms te algemeen is om er conclusies aan te verbinden. Om deze aan te vullen, gaat de Commissie uitgebreide raadplegingen verrichten met de bedoeling om in oktober 2007 een actieplan bekend te maken. Tot nu toe heeft geen enkele grote economische sector voor de betalende diensten daadwerkelijk belangstelling getoond. Daar zit nu net het probleem: in de concurrentie met een gratis dienst voor iedereen, ook al wordt deze niet gegarandeerd. Het gaat hier dus om het economisch en financieel evenwicht van het Europese systeem, een dienst van civiele aard die niet kan bogen op dezelfde overheidssteun (op militair gebied) als het Amerikaanse GPS.

## 3. Belangrijke kwesties

3.1 Vraag 2 (<sup>1</sup>), betreffende de bescherming van de privacy, is van bijzonder belang, waaraan het EESC al ruime aandacht heeft besteed. Het gaat om het evenwicht tussen het recht op bescherming van de privacy en de mogelijkheden die de techniek biedt. Onderstreept moet worden dat gebruikers met systemen voor positiebepaling/navigatie via satellieten hun positie kunnen bepalen; deze informatie is echter slechts voor henzelf en niet voor derden beschikbaar, behalve als de gebruiker besluit deze mee te delen, bijvoorbeeld via een mobiel communicatiemiddel als zijn GSM. Aangezien deze systemen in één richting werken, ongeacht of het om GPS, Galileo of het Russische GLONASS

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

gaat, weet de beheerder van een navigatiesysteem niet wie de gebruikers zijn en kan hij op geen enkele manier achterhalen wie de navigatiesignalen gebruikt, laat staan hun geografische positie. Daarom moet de kwestie van de bescherming van de privacy bekeken worden op het niveau van de afzonderlijke toepassingen die de gebruikers aangeboden krijgen. Voor veel van deze diensten is het nodig dat de geografische positie van de gebruiker moet worden doorgezonden naar een server die hem vervolgens de gewenste informatie kan meedelen (bijv. verkeersinformatie).

3.2 Vraag 5 <sup>(2)</sup>, betreffende internationale samenwerking, wekt twijfel. De Europese Unie heeft samenwerkingsovereenkomsten ondertekend met China, Israël, Zuid-Korea, Marokko en Oekraïne; overeenkomsten met India, Brazilië, Argentinië en Australië staan op stapel. Hoewel deze overeenkomsten wenselijk zijn om de internationale draagkracht van Galileo te versterken, met name voor aspecten als standaardisatie, toegang tot markten, certificering, frequenties en intellectuele-eigendomsrechten, is waakzaamheid geboden daar sommige partners in eerste instantie uit zijn op de Europese kennis en know-how om tijd te winnen om een eigen technologie te ontwikkelen die vervolgens met Galileo gaat concurreren. Het is thans zonneklaar dat dit in 2003 de motivatie van China was toen het de Galileo-samenwerkingsovereenkomst met de Europese Unie ondertekende. Voorts wekt het verbazing dat Noorwegen noch Zwitserland een overeenkomst met de Europese Unie hebben over samenwerking voor Galileo, terwijl zij wél de ontwikkelings-/validatiefase van het programma financieren door deelname aan het Europees Ruimtevaartagentschap. Eventuele toegang van deze landen tot de PRS-dienst van Galileo is dus nog niet geregeld.

3.3 Hoe dan ook zou elke vorm van samenwerking geen betrekking hebben op overheidsdiensten met gereserveerde toegang. Bovendien hebben de onderhandelingen over internationale samenwerking vertraging opgelopen, omdat de prioriteit nu ligt op daadwerkelijke uitvoering van het Europese project voor satellietnavigatie, dat diverse problemen aan het licht heeft gebracht.

3.4 De vragen 6 en 7 <sup>(3)</sup> over normen en certificering betreffen in feite de certificering van apparatuur, het systeem zelf en de aangebrachte navigatiterminals. Dit aspect is van groot belang voor het luchtvervoer, evenals voor het spoorwegvervoer, twee sectoren waarin de veiligheids- en signaleringsapparatuur aan een zeer strenge, internationaal erkende certificeringsprocedure onderworpen is. Certificering van het systeem Galileo heeft slechts zin per specifieke sector, bijvoorbeeld de burgerluchtvaart, die normen en procedures voor de certificering vastlegt. Certificering van in mobiele apparatuur ingebouwde terminals en uitrusting die gebruik maken van diensten van Galileo heeft niet alleen betrekking op de terminal voor positiebepaling, maar ook op alle andere apparatuur die positie-informatie gebruikt en uiteindelijk de bewerkte informatie doorgeeft aan de piloot of boordcommandant. Dan gelden de voor die toepassing vigerende gebruikelijke procedures voor certificering. De kwestie moet dus per specifieke toepassing bekeken worden.

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

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

3.5 Het andere element van dit vraagstuk, de aansprakelijkheid, wordt alleen maar aangestipt, terwijl het van aanzienlijk belang is. Men dient in te zien dat het een zeer complexe materie betreft. Het gaat om betrekkelijk eenvoudige kwesties van contractuele aansprakelijkheid, maar ook om buitencontractuele aansprakelijkheid, die veel moeilijker te regelen is. Verder kan de mate van aansprakelijkheid variëren en afhangen van de vraag of het een vrij toegankelijke, een commerciële of een politieke geregelde dienst betreft. De Commissie overweegt een regeling zoals die grosso modo ook voor de burgerluchtvaart geldt, dus met een dekking door verzekeringsmaatschappijen tot een bepaalde hoogte, en daarboven door de overheid. Hamvraag is natuurlijk vanaf welk bedrag de overheid het risico overneemt. De thans voorgenomen drempel is hoog, namelijk circa één miljard euro.

3.6 In welke mate garandeert de leverancier van signalen de werking ervan? De vraag is van cruciaal belang voor het lucht- en spoorwegvervoer, alsook voor het zeevervoer.

3.7 Als bijv. een signaal van slechte kwaliteit de oorzaak is van vliegtuigramp of een schipbreuk, eventueel leidend tot olievlekken, wie is dan aansprakelijk en in welke mate? Hier moet onderscheid worden gemaakt tussen contractuele en buitencontractuele aansprakelijkheid.

3.8 Moet de beheerder van het systeem-Galileo de gehele aansprakelijkheid op zich nemen of deze delen met bepaalde landen? Zo ja, welke landen? De lancerende staat, de Europese Unie, de aan GALILEO deelnemende landen? Deze aspecten moeten afdoende geregeld worden ten behoeve van een bevredigend en waterdicht juridisch kader voor de ontwikkeling van de commerciële toepassingen van Galileo.

3.9 Een precedent is bijvoorbeeld ARIANE. Het risico op schade aan derden ten gevolge van een lancering wordt tot maximaal 100 miljoen euro gedekt door ARIANESPACE; voor bedragen boven deze grens springt de Franse staat in. Er zijn vergelijkbare verdelingen van risico's tussen commerciële partijen en overheden op het gebied van de burgerluchtvaart, die wellicht op Galileo toepasbaar zijn. Netelig punt blijft evenwel om het eens te worden over de drempel: wat is een correcte verdeling tussen de overheid en een marktpartij, te meer als het om een nieuwe vorm van dienstverlening gaat?

3.10 Een hierop geïnspireerd systeem voor het Galileo-programma betekent natuurlijk dat duidelijk moet zijn welke publieke overheid in staat zou zijn de aansprakelijkheid te delen met de beheerder van Galileo.

3.11 Vraag 9 <sup>(4)</sup> over de intellectuele eigendom is belangrijk. Ook als overheidsinstanties het aanvankelijke onderzoek financieren, blijft het belangrijk dat de intellectuele eigendom van de ontwikkelingen in handen komt van de ondernemingen, met name het MKB, dat de ontwikkelingen verwerkt en tot uitvoering brengt.

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

3.12 Tot slot moet worden stilgestaan bij de militaire toepassing van Galileo. Anders dan GPS, een militair systeem dat inmiddels ook voor burgerdoeleinden mag worden gebruikt, is Galileo een civiel systeem. Net zoals het geval is met het civiele signaal van GPS staat de strijdkrachten van ongeacht welk land niets in de weg om de vrij toegankelijke dienst van Galileo voor militaire doeleinden te gebruiken, terwijl gebruik van de publiek gereguleerde dienst, dat de EU-lidstaten nauwkeurig hebben vastgelegd, de voordelen biedt van betere beveiliging tegen storing en onafhankelijkheid ten opzichte van de andere diensten van Galileo (de gebruikte frequenties zijn niet dezelfde).

3.13 Zonder zich te willen mengen in het debat over de verschillende soorten militair gebruik van het PRS-signaal van Galileo, dat ruimschoots buiten het bestek van dit advies valt en evenmin in het Groenboek aan bod komt, blijft het een feit dat het economisch evenwicht van de exploitatie van Galileo er deels van afhangt. In de door de Commissie voorgestelde nieuwe opzet voor het project Galileo zal dit punt ongetwijfeld opnieuw aan de orde komen. De Commissie merkt overigens in haar mededeling op: „Het systeem blijft weliswaar een civiel systeem, toch zouden er ook inkomsten kunnen komen van militaire gebruikers”.

#### 4. Conclusie

4.1 In het Groenboek over de satellitnavigatietoepassingen passeren heel wat sectoren de revue die hierbij betrokken zijn. Het document moet worden aangevuld met belangrijke aspecten als intellectuele eigendom van procedures die wellicht nieuwe toepassingsgebieden openen, aspecten van certificering en de aansprakelijkheidsregeling.

4.2 Overheids- en ook militaire toepassingen van Galileo door de lidstaten, die hierover onderling in de Galileo-veiligheidsraad en rechtstreeks met de Commissie van gedachten wisselen, zijn belangrijk aangezien zij grote gevolgen hebben voor het economische model van Galileo. Het is duidelijk dat deze kwestie opnieuw ter tafel zal komen, zeker nu de overheidsbijdrage aanzienlijk verhoogd moet worden doordat het eerste plan, voor een publiek-privaat partnerschap, op een mislukking is uitgelopen.

4.3 Nadenken over de satellitnavigatietoepassingen is heel zinvol en interessant, maar er moet dan wel van kunnen worden uitgegaan dat de constellatie voltooid wordt. De nieuwe voorstellen van de Commissie vormen een laatste kans voor het project Galileo. Het EESC is zich bewust van de financiële offers die van de lidstaten worden gevraagd, maar in een tijd waarin een zeker EU-scepticisme de Europese volken in zijn ban heeft, en waarin uit de discussies over het grondwettelijk verdrag een bepaalde „afkeer” naar voren komt, zouden de gevolgen in en buiten Europa rampzalig zijn als het project aan de wilgen wordt gehangen. Een dergelijke mislukking zou de wereld tonen dat de Europese Unie niet in staat is zich rondom een project te scharen van hoog wetenschappelijk, technisch en economisch belang. Het is essentieel om Galileo te voltooien en aldus de veerkracht van de EU te laten zien, alsook het vermogen om belangrijke toekomstprojecten tot een goed einde te brengen.

4.4 Feit is dat door deze omstandigheden het project Galileo zich in een lastige fase bevindt. Het EESC kan slechts bevestigen dat door een eventuele mislukking van dit voor de EU prestigieuze project het vertrouwen van de burger in Europa ernstige averij zou oplopen. Alle zeilen moeten worden bijgezet om dat te voorkomen.

Brussel, 11 juli 2007

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Dimitris DIMITRIADIS