

2.17 Návrh je obsiahnutý v otvorenom programe Komisie na aktualizáciu a zjednodušenie *acquis communautaire* a jej pracovnom a legislatívnom programe.

### 3. Konkrétne pripomienky

Výbor chce upozorniť na niektoré body, ku ktorým má isté výhrady:

3.1 V prvom rade, v návrhu s názvom „smernica Európskeho parlamentu a Rady o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru“ sa v kapitole venovanej definíciám objasňuje význam rôznych termínov a výrazov (napríklad ADR, RID, ADN, vozidlo, vagón, loď) pre účely tejto smernice. Neposkytuje však informácie o tom, ako treba chápať pojem „nebezpečný tovar“. Je to nepochybne zložitá otázka, keďže existuje veľmi veľa druhov tovaru a tento zoznam sa s technickým pokrokom stále rozširuje. Výbor sa však nazdáva, že text by mal obsahovať informácie o tom, ako treba chápať pojem „nebezpečný tovar“ pre účely smernice.

3.2 Po druhé, návrh smernice poskytuje členským štátom právo regulovať alebo zakázať prepravu nebezpečného tovaru

výlučne z iných dôvodov ako z dôvodu bezpečnosti prepravy v rámci svojho územia. Hoci výbor chápe dôvody, ktoré viedli k tomu, aby bolo členským štátom udelené toto právo regulovať alebo zakazovať, nerozumie tomu, na akom základe spočíva návrh dať im právo konať „iba z iných dôvodov ako z dôvodu bezpečnosti prepravy“. Nazdáva sa, že v prípade tohto návrhu, ktorého cieľom je posilniť bezpečnosť prepravy nebezpečného tovaru, má navrhovaná formulácia za dôsledok, že členský štát nemôže zakázať prepravu nebezpečného tovaru na svojom území práve z dôvodov, ktoré sú spojené s bezpečnosťou tejto prepravy: tento postoj nie je logický. Okrem toho, výboru nie je jasné akým spôsobom by bolo možné zabezpečiť koordináciu týchto zákazov v prípade cezhraničnej prepravy, keďže v tejto oblasti by členské štáty prijímali rozdielne zákazy.

3.3 Po tretie, body III.2 a III.3 tretej prílohy (preprava po vodných cestách) neobsahujú žiadne informácie o prípadných dodatočných prechodných opatreniach alebo dodatočných vnútroštátnych ustanoveniach. Výbor preto žiada, aby bolo upresnené, či sa skutočne neplánuje žiadne opatrenie tohto typu alebo či sa na nich ešte len pracuje.

V Bruseli 11. júla 2007

Predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Dimitris DIMITRIADIS

### Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Zelená kniha o satelitných navigačných aplikáciách“

KOM(2006) 769 v konečnom znení

(2007/C 256/10)

Európska komisia sa 8. decembra 2006 rozhodla podľa článku 262 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom „Zelenú knihu o satelitných navigačných aplikáciách“

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 19. júna 2007. Spravodajcom bol pán BUFFETAUT.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 437. plenárnom zasadnutí 11. a 12. júla 2007 (schôdza z 11. júla) 134 hlasmi za, pričom 5 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

#### 1. Úvod

1.1 Program Galileo je vlajkovou loďou európskej kozmickej politiky. Rozsah projektu a jeho strategický charakter priviedli Európsku vesmírnu agentúru (ESA) k spolupráci s Európskou úniou. Medzivládna kultúra a kultúra Spoločenstva by sa tak mali spoločne usilovať o úspech podujatia. V rovnakom duchu spolupráce by sa mal tento projekt uskutočňovať formou verejno-súkromného partnerstva.

1.2 Prvý experimentálny satelit, predchodca satelitov budúceho zoskupenia Galileo, ktorých bude tridsať, bol vypustený na obežnú dráhu koncom roka 2005 a projekt sa teda ďalej vyvíja, hoci s ťažkosťami a s oneskorením.

1.3 Galileo sa stane celosvetovým navigačným systémom, ktorý bude poskytovať polohovacie, navigačné a časové služby.

1.4 Tridsať satelitov a pozemné stanice projektu Galileo umožnia poskytnúť užívateľom informácie o ich zemepisnej polohe v mnohých oblastiach hospodárskeho života, ako je doprava (lokalizácia vozidiel, lodí, lietadiel, systémy riadenia, určovanie trasy, atď.), justícia, polícia a colnice (kontrola hraníc), práce verejného záujmu (topografia, geodézia a geografické informačné systémy), voľný čas (orientácia na mori a v horách), sociálne služby (napríklad pomoc zdravotne postihnutým a starším ľuďom), vládne bezpečnostné služby a napokon, vďaka službe zisťovania polohy zariadení núdzovej signalizácie, záchrana osôb na šírom mori alebo v izolovaných oblastiach našej zemegule.

1.5 Podľa niektorých predpovedí by mal trh s výrobkami a službami, ktoré vznikli zo satelitných navigačných aplikácií, do roku 2025 predstavovať 400 miliárd eur.

1.6 Rokovania o koncesnej zmluve sú dnes na mŕtvom bode – až taký veľký je rozkol medzi partnermi v názoroch na hospodársky model systému Galileo ako aj na riadenie priemyselneho konzorcia. Situácia je taká, že nahromadený časový sklz a stagnácia v rokovaní by mohli ohroziť samotný projekt.

1.7 Vzhľadom na tieto problémy požiadala Rada ministrov dopravy, ktorá sa zišla v marci, Európsku komisiu, aby zhodnotila stav rokovaní o koncesnej zmluve a preskúmala prípadné alternatívne riešenia. Vzhľadom na túto zablokovanú situáciu vyzvala Komisia vo svojom oznámení „Galileo na rázcestí“ Radu a Európsky parlament, aby vzali na vedomie stroskotanie súčasných rokovaní o koncesnej zmluve a aby tieto rokovania ukončili. Zároveň ich však žiada, aby potvrdili, že naďalej podporujú program Galileo a že chcú pokračovať v tomto projekte. Komisia navrhuje alternatívne riešenie, podľa ktorého by boli vývoj a inštalácia podporované a financované verejnými orgánmi, zatiaľ čo koncesná zmluva by sa týkala už len využívania systému. Európska vesmírna agentúra by vystupovala aj naďalej ako obstarávateľ a projektový orgán v mene Európskej únie.

## 2. Obsah zelenej knihy

2.1 Text navrhovaný Komisiou stručne opisuje vytvorený systém a predpokladaný vývoj, a tiež inovácie rozličných možných aplikácií, pričom sa pripomína, že bude navrhnutých päť typov služieb (služba s otvoreným prístupom, obchodná služba, bezpečnostná služba „v situáciách ohrozenia ľudského života“, vyhľadávacia a záchranná služba a vládna alebo tiež „verejná regulovaná služba“ (Public Regulated Service – PRS) s vyhradeným prístupom. Zelená kniha sa nezaobrá aplikáciami, ktoré patria do tejto poslednej služby, o ktorej rozhodnú samotné členské štáty, či ju chcú alebo nechcú použiť. V súvislosti s touto témou sa teda Komisia obráti priamo na každý členský štát a na základe zhromaždených odpovedí urobí súhrnnú syntézu.

2.2 Komisia zostavila zoznam typov činností, ktorých sa zelená kniha potenciálne týka:

— informácie o zemepisnej polohe (pre širokú verejnosť) a núdzové volania,

- cesty,
- železnice,
- námorné a rybolovné a vnútrozemské vodné cesty,
- letectvo,
- civilná ochrana, riadenie núdzových situácií a humanitárna pomoc,
- monitorovanie nebezpečného tovaru,
- preprava živých zvierat,
- poľnohospodárstvo, meranie parciel, geodézia a zememeračstvo,
- energia, ropa a plyn,
- vyhľadávanie a zachraňovanie,
- logistika,
- životné prostredie,
- šport a turistika,
- vykonávanie práva.

2.3 Pestrosť tohto zoznamu svedčí o veľkom rozsahu a rôznorodosti možností uplatnenia.

2.4 Zelenú knihu, ako býva zvykom, uzatvára zoznam otázok určených zainteresovaným stranám. EHSV neprislúcha presne na ne odpovedať, ale skôr zdôrazniť tie, ktoré výbor považuje za mimoriadne dôležité a spomenúť tie, na ktoré sa pozabudlo.

2.5 Komisia pripravuje analýzu odpovedí týkajúcich sa Zelenej knihy, ktoré dostala od zainteresovaných strán. Týchto odpovedí je však málo a niekedy sú príliš všeobecné, a preto sa nedajú využiť. Komisia teda k tejto konzultácii pridá ďalšie, dôkladnejšie konzultácie, aby mohla v októbri 2007 uverejniť akčný plán. Žiaden veľký hospodársky sektor doteraz neprejavil skutočný záujem o platené služby. Tu vidno, aké ťažké je konkurovať bezplatnej službe pre verejnosť, hoci je to služba bez záruky. Preto sa tu vynára otázka hospodárskej a finančnej rovnováhy európskeho systému, teda služby civilnej povahy, ktorá nemá za sebou rovnakú štátnu podporu (vojenského charakteru) ako americký systém GPS.

## 3. Dôležité otázky

3.1 Otázka 2<sup>(1)</sup> týkajúca sa ochrany súkromia má mimoriadny význam a EHSV jej už venoval veľkú pozornosť, keď žiadal, aby sa prísne ochraňoval princíp súkromia. Vynára sa tu otázka rovnováhy medzi právom na ochranu súkromia a možnosťami, ktoré ponúka technika. Treba však zdôrazniť, že polohovacie/navigačné satelitné systémy umožňujú používateľom určiť svoju polohu, avšak túto polohu poznajú len oni sami, tretie osoby k nej nemajú prístup, len ak by sa používateľ rozhodol svoju polohu oznámiť, napríklad prostriedkom mobilnej telekomunikácie typu GSM. Vzhľadom na to, že tieto systémy fungujú len jedným smerom, prevádzkovateľ

(<sup>1</sup>) KOM(2006) 769, bod 4.

navigačného systému, či už je to GPS, Galileo alebo ruský GLONASS, nepozná používateľov a nemá nijakú možnosť zistiť, kto používa navigačné signály, a už vôbec nie, aká je jeho zemepisná poloha. Preto treba otázku ochrany súkromia preskúmať na úrovni individuálnych aplikácií, ktoré budú ponúknuté používateľom. Mnohé z týchto služieb si skutočne vyžadujú, aby používateľ zaslal svoju momentálnu zemepisnú polohu naspäť serveru, a ten mu potom môže poskytnúť informáciu, o ktorú žiadal (napríklad informáciu o cestnej premávke).

3.2 Otázka 5 <sup>(2)</sup> týkajúca sa medzinárodnej spolupráce je veľmi rozporuplná. Európska únia podpísala dohody o spolupráci s Čínou, Izraelom, Južnou Kóreou, Marokom a Ukrajinou a uvažuje sa o dohode s Indiou, Brazíliou, Argentínou a Austráliou. Tieto dohody o spolupráci sú určite potrebné, aby sa posilnila medzinárodná stabilita systému Galileo, najmä v súvislosti s otázkami noriem, otvorenia trhov, certifikácie a frekvencií a tiež v súvislosti s právom duševného vlastníctva, treba však byť ostražitý, pretože hlavným dôvodom niektorých partnerov je získať európske znalosti a zručnosti a tak rýchlejšie vyvinúť vlastnú technológiu, ktorá by sa potom stala pre systém Galileo konkurenčnou. Dnes je už celkom jasné, že to bol dôvod, prečo Čína podpísala v roku 2003 s Európskou úniou dohodu o spolupráci na projekte Galileo. Mimochodom, je prekvapujúce, že Nórsko ani Švajčiarsko zatiaľ dohodu, ktorá by zastarešila ich spoluprácu na projekte Galileo s Európskou úniou nemajú, hoci financujú vývojovú a overovaciu fázu programu prostredníctvom Európskej vesmírnej agentúry, na ktorej práci sa podieľajú. Preto nie je vyriešená otázka ich prípadného prístupu k službe PRS Galilea.

3.3 V každom prípade sa doterajšie dohody o spolupráci netýkali verejnej regulovanej služby (PRS). Okrem toho sa rokovania o medzinárodnej spolupráci spomalili, pretože hlavnou prioritou je efektívne uskutočňovanie európskeho projektu satelítnej navigácie, pri ktorom sa zistili spomínané ťažkosti.

3.4 Otázky 6 a 7 <sup>(3)</sup> týkajúce sa štandardov a certifikácie nastoľujú problém certifikácie zariadení a samotného systému a palubných navigačných terminálov. Je to mimoriadne chýlostivá téma v oblasti leteckej ako aj železničnej dopravy, teda v dvoch sektoroch, v ktorých bezpečnostné zariadenia a signalizácia podliehajú medzinárodne uznávanej rigoróznejšej procedúre certifikácie. Certifikácia samotného systému Galileo má zmysel len v rámci konkrétnej oblasti použitia, napríklad civilné letectvo, ktorá stanoví normy a postupy certifikácie. Certifikácia terminálov a zariadení na palube pohyblivých strojných zariadení, ktoré využívajú služby Galilea zahŕňa oveľa viac ako len certifikáciu polohovacieho terminálu, zahŕňa aj všetky ostatné zariadenia, ktoré informáciu o polohe využívajú a nakoniec spracovanú informáciu odovzdávajú pilotovi alebo veliteľovi na palube. Potom sa uplatňujú postupy certifikácie, ktoré sú pre túto konkrétnu aplikáciu obvyklé. Takto sa musí táto otázka riešiť pre každú konkrétnu aplikáciu.

3.5 Ďalší aspekt tejto otázky, ktorým je zodpovednosť, bol iba načrtnutý, hoci je veľmi dôležitý. Treba uznať, že je to mimoriadne zložitý aspekt. Treba sa zaoberať otázkami zmluvnej zodpovednosti, ktoré sú relatívne jednoduché, ale aj otázkami mimozmluvnej zodpovednosti, ktoré sa riešia oveľa ťažšie. Okrem toho treba mať na zreteli, že stupeň zodpovednosti môže byť odlišný podľa toho, či ide o službu s otvoreným prístupom, o obchodnú službu alebo o verejnú regulovanú službu. Európska komisia uvažuje o podobnej schéme ako je schéma uplatňovaná v civilnom letectve, to znamená, že do určitej sumy pokrývajú riziko poisťovne a ďalej štátne orgány. V tomto prípade je dôležitou otázkou stanovenie hranice, za ktorou pokrýva riziko štát. Dnes sa hranica odhaduje vysoko, okolo miliardy eur.

3.6 Do akej miery dodávateľ signálu ručí za výkon? Táto otázka je mimoriadne pálčivá v oblasti leteckej, železničnej a námornej dopravy.

3.7 Keby bol napríklad príčinou leteckého nešťastia alebo stroskotania ropného tankera nekvalitný signál, kto by za to niesol zodpovednosť a do akej miery? Treba tu rozlišovať medzi zmluvnou a mimozmluvnou zodpovednosťou.

3.8 Má prevádzkovateľ systému Galileo niesť celú zodpovednosť alebo sa o ňu podeliť so štátmi? A s ktorými štátmi? So štátom, ktorý satelit vypustil, s Európskou úniou alebo so štátmi, ktoré sa podieľajú na projekte Galileo? Tieto otázky si zaslúžia pozornosť a mali by sa riešiť, aby sa použitie Galilea na obchodné účely mohlo rozvinúť v uspokojivom a bezpečnom právnom rámci.

3.9 V tejto súvislosti už existujú precedensy. Napríklad ARIANE. ARIANSPACE nesie zodpovednosť za riziko škody, ktorá by vplyvom vypustenia družice mohla vzniknúť tretím osobám, a to do výšky 100 miliónov eur, zvyšok hradí Francúzsko. V sektore civilného letectva existujú podobné spôsoby rozdelenia rizika medzi obchodných prevádzkovateľov a štáty. Možno by sa dali uplatniť aj pri programe Galileo. Avšak citlivým miestom naďalej zostáva dohodnúť sa, kde bude deliaca čiara: ako vhodne rozdeliť zodpovednosť medzi štátnu moc a prevádzkovateľa, najmä pokiaľ ide o novú službu.

3.10 Použiť podobný systém pri programe Galileo by samozrejme znamenalo jasne definovať, ktorý štátny orgán by mal spolu s prevádzkovateľom Galilea niesť zodpovednosť.

3.11 Otázka 9 <sup>(4)</sup> týkajúca sa duševného vlastníctva je veľmi dôležitá. Hoci štátne inštitúcie financujú počiatočný výskum, je dôležité, aby duševné vlastníctvo vynálezov nadobudli podniky, najmä MSP, ktoré ich vyvíjajú a uvádzajú do praxe.

<sup>(2)</sup> KOM(2006) 769, bod 5.3.

<sup>(3)</sup> KOM(2006) 769, bod 5.4.

<sup>(4)</sup> KOM (2006) 769, bod 5.6.

3.12 A napokon by bolo vhodné zamyslieť sa nad možnosťou využitia Galilea na vojenské účely. Na rozdiel od GPS, vojenského systému, ktorý sa neobmedzene otvoril pre civilné použitie, Galileo je civilným systémom. Podobne ako pri civilnom signáli GPS, nič nebráni tomu, aby vojenské sily ktorejkoľvek krajiny využili službu systému Galileo s otvoreným prístupom na vojenské použitie, zatiaľ čo verejná regulovaná služba (PRS), prístup ku ktorej riadia predpisy stanovené členskými štátmi Európskej únie, ponúka v porovnaní s inými službami systému Galileo viac výhod, ako je napríklad väčšia odolnosť voči rušeniu a väčšia nezávislosť (nepoužívajú sa rovnaké frekvenčné pásma).

3.13 Výbor sa nechce púšťať do diskusie o rôznych spôsoboch vojenského použitia služby PRS systému Galileo, keďže táto téma prekračuje rámec tohto stanoviska a Zelená kniha sa ňou nezaobrá, avšak hospodárska rovnováha využívania systému Galileo od tejto služby čiastočne závisí. V novej konfigurácii projektu Galileo, ako ju navrhla Komisia, sa bude o tejto otázke nepochybne ešte diskutovať. Koniec koncov, Komisia vo svojom oznámení podotýka, že „o civilnom charaktere systému síce niet pochyb, treba však pripustiť, že z jeho využitia na vojenské účely môžu vyplývať značné príjmy“.

#### 4. Záver

4.1 Zelená kniha o satelitných navigačných aplikáciách poskytuje prehľad o mnohých oblastiach, ktorých sa satelitná navigácia skutočne týka. Treba ju doplniť o dôležité otázky ako je duševné vlastníctvo postupov, ktoré by mohli otvoriť nové možnosti využitia, ďalej otázka certifikácie a zodpovednosti.

4.2 Otázka vládneho či dokonca vojenského využitia Galilea členskými štátmi Európskej únie, ktorá sa rieši v priamom dialógu medzi Komisiou a členskými štátmi a medzi členskými štátmi, ktoré sú zastúpené v Rade pre bezpečnosť Galilea, je dôležitá, pretože má veľký dosah na hospodársky model Galilea. Tejto otázke sa bude určite treba opäť venovať, tým viac, že štátny príspevok by sa mal vzhľadom na stroškotanie prvej schémy verejno-súkromného partnerstva citelne zvýšiť.

4.3 A napokon, zaoberať sa možnosťami využitia satelitnej navigácie je síce veľmi užitočné a zaujímavé, treba mať však istotu, že sa vytvorenie zoskupenia Galileo dovedie do konca. Nové návrhy Komisie sú pre projekt Galileo poslednou šancou. EHSV si je vedomý toho, akú finančnú záťaž predstavujú tieto návrhy pre členské štáty, avšak v období, keď Európska únia naráža na istý skepticizmus národov Európy, na akúsi „neľúbosť“, ktorá vyplávala na povrch pri diskusiách o návrhu Zmluvy o ústave, by malo zanechanie programu Galileo katastrofálne následky v Európe aj mimo nej. V takejto prehre by svet videl prejav neschopnosti Európskej únie zmobilizovať sa pre projekt veľkého vedeckého, technického a hospodárskeho dosahu. Je nevyhnutné doviest' program Galileo do konca a dokázať tak schopnosť Európskej únie postaviť sa opäť na nohy a úspešne zavŕšiť veľké projekty budúcnosti.

4.4 Skutočnosťou je, že z týchto dôvodov prežíva projekt Galileo ťažké chvíle. EHSV môže len potvrdiť, že prípadné stroškotanie vlajkovej lode Galileo, tohto významného projektu Európskej únie, by vážne prispelo k strate dôvery občanov k európskej integrácii a že sa musí urobiť všetko pre to, aby k tomu nedošlo.

V Bruseli 11. júla 2007

Predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Dimitris DIMITRIADIS