

2.17 Predlog je del tekočega programa Komisije za posodobitev in poenostavitev pravnega reda Skupnosti ter njenega delovnega in zakonodajnega programa.

### 3. Posebne ugotovitve

Odbor želi izraziti naslednje pomisleke:

3.1 prvič: obravnavani predlog z naslovom *Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o notranjem prevozu nevarnega blaga* v členu „Opredelitve pojmov“ sicer določa pomen posameznih pojmov in okrajšav (npr. ADR, RID, ADN, vozilo, vagon, plovilo) za namene direktive, vendar pa ne opredeljuje pojma „nevarno blago“. Opredelitev tega pojma zaradi mnogih različnih vrst blaga in tehničnega napredka, zaradi katerega so na seznamu vedno nove vrste blaga, gotovo ni lahka naloga. Kljub temu Odbor meni, da bi bilo za namene te direktive treba opredeliti pojem „nevarno blago“;

3.2 drugič: predlog direktive predvideva, da vsaka država članica ohrani pravico do prepovedi notranjega prevoza nevar-

nega blaga, in sicer *izključno* iz razlogov, ki niso povezani z varnostjo med prevozom. Odbor sicer razume, da bi bilo treba državam članicam dati pravico do urejanja ali prepovedi prevoza nevarnega blaga, vendar ne razume, zakaj bi jim bilo to omogočeno „izključno iz razlogov, ki niso povezani z varnostjo med prevozom“. Odbor meni, da države članice ravno zaradi te formulacije v obravnavanem predlogu – ki naj bi pravzaprav povečal varnost prevoza nevarnega blaga – ne bi mogle prepovedati prevoza iz varnostnih razlogov, to pa je nelogično. Poleg tega Odbor ne razume, kako naj bi – v primeru, da bi države članice uvedle različne prepovedi – zagotovili usklajevanje teh prepovedi v mednarodnem prevozu;

3.3 tretjič: v točkah III.2 in III.3 priloge III (Prevoz po celinskih plovinskih poteh) ni nobenih podatkov o morebitnih prehodnih določbah ali dodatnih nacionalnih predpisih. Odbor zato prosi Komisijo za informacijo, ali takšni ukrepi dejansko niso predvideni ali pa so še v pripravi.

V Bruslju, 11. julija 2007

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS

---

## Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o zeleni knjigi o satelitskih navigacijskih aplikacijah

COM(2006) 769 konč.

(2007/C 256/10)

Evropska komisija je 8. decembra 2006 sklenila, da v skladu s členom 262 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu: *Zelena knjiga o satelitskih navigacijskih aplikacijah*.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 19. junija 2007. Poročevalec je bil g. BUFFETAUT.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 437. plenarnem zasedanju 11. in 12. julija 2007 (seja z dne 11. julija) s 134 glasovi za, nobenim glasom proti in 5 vzdržanimi glasovi.

### 1. Uvod

1.1 Galileo je paradni konj evropske vesoljske politike. Zaradi obsežnosti projekta in njegovega strateškega značaja se je Evropska vesoljska agencija (ESA) odločila za tesno sodelovanje z Evropsko unijo. Sodelovanje na medvladni in evropski ravni naj bi prispevalo k uspehu projekta. V istem duhu sodelovanja naj bi projekt uresničili v obliki javno-zasebnega partnerstva.

1.2 Prvi poskusni satelit, predhodnik prihodnje skupine 30 satelitov, so poslali v orbito ob koncu leta 2005. Projekt torej napreduje, vendar ne brez težav in zamud.

1.3 Galileo bo svetovni sistem satelitske navigacije, ki bo omogočil vrsto storitev: določanje položaja in točnega časa ter navigacijo.

1.4 Galileo bo s tridesetimi sateliti in postajami na Zemlji zagotavljal informacije o geografskem položaju uporabnikom na številnih področjih gospodarstva: v prometu (določanje položaja vozil, ladij, letal, sistemi vodenja, iskanje poti itd.), pravosodju, policiji in carini (nadzor meja) ter pri javnih delih (topografija, geodezija in geografski informacijski sistemi) in prostočasnih dejavnostih (orientacija na morju in v gorah). Poleg tega bo koristil socialnim (na primer za pomoč invalidom ali ostarelim) in vladnim varnostnim službam, z določitvijo položaja naprav za signal v sili pa bo pomagal tudi pri reševanju ljudi na odprtem morju ali osamljenih področjih našega planeta.

1.5 Po napovedih naj bi trg za proizvode in storitve satelitskih navigacijskih aplikacij do leta 2025 dosegel 400 milijard evrov.

1.6 Zaradi velikega nesoglasja med različnimi partnerji glede poslovnega modela Galilea in upravljanja industrijskega konzorcija so pogajanja o koncesijski pogodbi trenutno na mrtvi točki. To dejstvo in dosedanje zamude pa ogrožajo celotni projekt.

1.7 Svet ministrov za promet je marca zaradi teh težav pozval Komisijo, da pregleda stanje pogajanj o koncesijski pogodbi in prouči morebitne druge rešitve. Komisija je na tej mrtvi točki v sporočilu *Galileo na razpotju* Svet in Evropski parlament pozvala, naj se seznanita z neuspehom trenutnih pogajanj o koncesijski pogodbi in skleneta, da je to treba končati. Hkrati ju je pozvala, da ponovno potrdita svojo pripravljenost za vzpostavitev in nadaljevanje programa Galileo. Predlagala je izvajanje alternativnega scenarija, pri katerem bi faze oblikovanja in razvijanja podprli in financirali javni sektor, medtem ko bi koncesijska pogodba vključevala samo operativno fazo. Evropska vesoljska agencija bi bila nosilec projekta in javni naročnik v imenu Evropske unije.

## 2. Vsebina zelene knjige

2.1 Dokument Komisije vsebuje kratek opis vzpostavljenega sistema in predviden razvoj ter oceno različnih možnih aplikacij. Prav tako je navedenih pet predlaganih vrst storitev (storitev z odprtim dostopom, tržna storitev, storitev varovanja človeškega življenja, storitev iskanja in reševanja in vladna storitev z omejenim dostopom, t.i. javna storitev). Zelena knjiga ne obravnava aplikacij za zagotavljanje te zadnje storitve – države članice same odločajo, ali jo želijo uporabljati. Glede tega vprašanja se bo Komisija obrnila na vsako državo članico posebej, zbrala odgovore in pripravila povzetek.

2.2 Komisija navaja vrsto predvidenih in možnih področij uporabe:

- podatki o geografskem položaju (za širšo javnost) in klici v sili,
- ceste,
- železnice,

- pomorske, celinske in ribiške plovne poti,
- letalstvo,
- civilna zaščita, obvladovanje izrednih razmer in humanitarna pomoč,
- nevarno blago,
- prevoz živine,
- kmetijstvo, meritve zemljišč, geodetski in katastrski popis,
- energija, nafta in plin,
- iskanje in reševanje,
- logistika,
- okolje,
- šport in turizem,
- kazenski pregon.

2.3 Iz tega seznama je razviden širok obseg in raznolikost področij uporabe.

2.4 Na koncu zelene knjige je naveden seznam vprašanj za zainteresirane strani. Naloga Odbora ni, da nanje natančno odgovori, temveč da poudari tista, ki se mu zdijo še posebej pomembna, in navede vprašanja, ki niso bila postavljena, pa bi morala biti.

2.5 Komisija pripravlja analizo odgovorov na zeleno knjigo, ki jih je prejela od zainteresiranih strani. Teh odgovorov ni dovolj in so včasih preveč splošni, da bi prišli do zaključkov. Zato bo Komisija ta postopek dopolnila s poglobljenimi posvetovanji, tako da bo oktobra 2007 lahko objavila akcijski načrt. Do sedaj dejansko še ni noben velik gospodarski sektor izrazil zanimanja za plačljive storitve. To kaže na težave pri konkurenčnosti s storitvami, ki so brezplačno dostopne javnosti, tudi če niso zagotovljene. Zato se postavlja vprašanje gospodarskega in finančnega ravnovesja evropskega sistema, tj. civilne storitve, ki nima enake podpore javnosti (v tem primeru vojaške podpore) kot ameriški GPS.

## 3. Ključna vprašanja

3.1 Vprašanje 2<sup>(1)</sup> glede varstva zasebnosti je še posebej pomembno. EESO je temu vprašanju že namenil veliko pozornosti in zahteval, da se zelo strogo upošteva načelo varovanja zasebnosti. Tu se pojavi vprašanje ravnovesja med pravico do varovanja zasebnosti in možnostmi, ki jih ta tehnologija ponuja. Poudariti je treba, da sistemi za določanje položaja in satelitsko navigacijo uporabnikom sicer omogočajo določitev njihovega položaja, vendar je ta podatek znan samo njim, drugim pa le, če se uporabnik sam odloči, da ga bo posredoval, na primer z mobilno telekomunikacijo, kot je GSM. Ker so ti sistemi enostranski, operater navigacijskega sistema (GPS, Galileo ali

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

celo ruski GLONASS) ne pozna uporabnikov in nikakor ne more zvedeti, kdo uporablja navigacijske signale, še manj pa, kje se uporabniki nahajajo. Zato je treba vprašanje o varstvu zasebnosti proučiti na ravni posameznih storitev, ki bodo ponujene uporabnikom. Pri mnogih storitvah je treba operaterju sporočiti trenutni geografski položaj uporabnika, šele nato lahko ta posreduje informacijo, ki jo je uporabnik zahteval (na primer informacijo o cestnem prometu).

3.2 Vprašanje 5 <sup>(2)</sup> o mednarodnem sodelovanju zbuja pomisleke. Evropska unija je podpisala sporazume o sodelovanju s Kitajsko, Izraelom, Južno Korejo, Marokom in Ukrajino, predvideni pa so tudi sporazumi z Indijo, Brazilijo, Argentino in Avstralijo. Sporazumi o sodelovanju so sicer zaželeni, saj krepijo mednarodni položaj Galileja, zlasti v zvezi z vprašanji standardizacije, odprtja trgov, certificiranja, frekvenc in pravic intelektualne lastnine, vendar je kljub temu potrebna pazljivost, ker je glavni motiv nekaterih partnerjev pridobiti evropsko znanje in izkušnje in s tem pospešiti razvoj lastne tehnologije, ki bi nato lahko konkurirala Galileju. Danes je povsem jasno, da je bil to prvotni namen Kitajske ob podpisu sporazuma o sodelovanju pri projektu Galileo z Evropsko unijo leta 2003. Poleg tega je presenetljiva ugotovitev, da niti Norveška niti Švica še nista sklenili sporazuma z EU o sodelovanju pri Galileju, čeprav financirata fazo razvoja/potrditve veljavnosti programa s sodelovanjem v Evropski vesoljski agenciji. Zaradi tega vprašanje njunega dostopa do javnih storitev programa Galileo še vedno ni rešeno.

3.3 V vsakem primeru, pa tudi na splošno, sodelovanje ne vključuje vladnih storitev z omejenim dostopom (tj. javnih storitev). Poleg tega pogajanja o mednarodnem sodelovanju zastajajo, ker je glavna prednostna naloga uspešna izvedba evropskega projekta za satelitsko navigacijo; upočasnitev je znak težav, ki so se pojavile.

3.4 Vprašanja 6 in 7 <sup>(3)</sup> o standardih in certificiranju obravnavata certificiranje opreme in sistema samega ter navigacijskih terminalov na krovu. Ta tema je še posebej občutljiva za letalski in železniški promet, saj se v teh sektorjih varnostna oprema in oprema za signalizacijo certificirata po zelo strogem postopku na mednarodni ravni. Certificiranje samega sistema Galileo je smiselno le za specifični sektor, kot je na primer civilno letalstvo, kjer so določeni veljavni standardi in postopki za certificiranje. Certificiranje terminalov in opreme na mobilnih napravah, ki uporabljajo storitve Galileja, vključuje veliko več kot le napravo za določanje položaja. Zajema tudi drugo opremo, ki uporablja podatke o položaju in na koncu zbrane podatke posreduje pilotu oziroma kapitanu. Zato se uporabljajo običajni postopki certificiranja za specifično aplikacijo. Vprašanje je tako treba obravnavati za vsako aplikacijo posebej.

3.5 Drug vidik tega vprašanja – odgovornost – je komajda omenjen, čeprav je izredno pomemben. Treba je priznati njegovo izredno kompleksnost. Predvideti je treba relativno preprosta vprašanja pogodbene odgovornosti, vendar tudi izvenpogodbene odgovornosti, ki jo je veliko težje obravnavati. Poleg tega je treba upoštevati, da se stopnja odgovornosti lahko razlikuje glede na to, ali se nanaša na storitev z odprtim dostopom, tržno storitev ali javno storitev. Evropska komisija predlaga shemo, podobni tisti v civilnem letalstvu, kar pomeni, da je določena vsota zavarovana, drugo pa krije javna oblast. V tem primeru bi bilo bistveno določiti prag, pri katerem se začne odgovornost oblasti. Trenutno predvideni prag je visok, približno milijarda evrov.

3.6 Do kakšne mere ponudnik signala jamči za njegovo delovanje? To vprašanje je izredno pomembno za letalski, železniški in pomorski promet.

3.7 Kdo mora prevzeti odgovornost in do katere mere, če je na primer slaba kakovost signala vzrok za letalsko nesrečo ali nesrečo na morju, katere posledica je razlitje nafte? Treba je tudi razlikovati med pogodbeno in izvenpogodbeno odgovornostjo.

3.8 Ali je operater sistema Galileo v celoti odgovoren ali odgovornost deli z državami članicami? In če je tako, s katerimi državami članicami? Izhodiščno državo, Evropsko unijo ali državami, ki sodelujejo v projektu Galileo? Ta vprašanja je treba obravnavati in rešiti, da se bodo tržne aplikacije Galileja lahko naprej razvijale v ustreznem in zanesljivem pravnem okviru.

3.9 Obstajajo precedenčni primeri, na primer ARIANE. Tveganja za škodo, povzročeno tretjim osebam zaradi izstrelitve, krije ARIANESPACE do višine 100 milijonov evrov, škodo, ki znaša več kot to, krije država Francija. Podobna delitev tveganja obstaja med komercialnimi operaterji in državami v sektorju civilnega letalstva in bi lahko veljala tudi za Galileo. Kljub temu ostaja občutljivo vprašanje dogovor, kje postaviti mejo: kakšna bi bila ustrezna razdelitev odgovornosti med javno oblastjo in operaterjem, zlasti za nove storitve?

3.10 Če bi za program Galileo uporabili enak sistem kot za civilno letalstvo, bi bilo treba jasno določiti, katera javna oblast bi lahko delila odgovornost z operaterjem Galileja.

3.11 Pomembno je tudi vprašanje 9 <sup>(4)</sup> o intelektualni lastnini. Čeprav javne ustanove financirajo začetno raziskovanje, je pomembno, da intelektualna lastnina aplikacij pripada podjetjem, zlasti MSP, ki te aplikacije razvijajo in izvajajo.

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

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

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

3.12 Treba je proučiti tudi vidik vojaške uporabe Galilea. Za razliko od GPS, vojaškega sistema, ki je neomejeno odprt civilni uporabi, je Galileo civilni sistem. Kot je to pri civilnem signalu GPS, lahko oborožene sile katere koli države uporabijo tudi odprte storitve Galileo v vojaške namene, čeprav ima uporaba javne storitve z omejenim dostopom, ki jo posebej urejajo države članice EU, več prednosti kot druge storitve Galileo, saj je bolj odporna proti motnjam in samostojnejša (uporabljajo se drugi frekvenčni pasovi).

3.13 Tudi če ne želimo razpravljati o različni uporabi signala PRS (javne storitve) sistema Galileo v vojaške namene (to bi močno preseгло okvir tega mnenja in tudi ni obravnavano v zeleni knjigi), ostaja dejstvo, da je finančno ravnotežje aplikacij Galilea delno odvisno prav od te storitve. Nedvomno bo to vprašanje še obravnavano v okviru nove konfiguracije programa Galileo, kot predlaga Komisija. Sicer pa v sporočilu z naslovom *Galileo na razpotju* Komisija ugotavlja, da bi „medtem, ko se sistem vzdržuje kot civilni sistem, (...) lahko znatni prihodki prišli tudi od vojaških uporabnikov“.

#### 4. Sklepi

4.1 Zelena knjiga o satelitskih navigacijskih aplikacijah daje dober pregled sektorjev, kjer so te aplikacije dejansko uporabne. Dopolniti jo je treba na nekaterih zelo pomembnih področjih, kot so intelektualna lastnina za postopke, ki bi lahko odprli pot novim področjem uporabe, vprašanje certificiranja in ureditev odgovornosti.

4.2 Vprašanje vladne ali celo vojaške uporabe Galilea v državah članicah EU, ki se obravnava z neposrednim dialogom med Komisijo in državami članicami v varnostnem odboru Galileo, je zelo pomembno, saj močno vpliva na poslovni model Galilea. Povsem jasno je, da je to vprašanje treba ponovno obravnavati, predvsem zato, ker mora zaradi neuspeha prve sheme javno-zasebnega partnerstva javni sektor precej povečati prispevke.

4.3 Zelo koristno in zanimivo je proučevati satelitske navigacijske aplikacije, vendar je treba zanesljivo vedeti, da je konstelacija dokončana. Novi predlogi Komisije so zadnja možnost za projekt Galileo. EESO se dobro zaveda finančnega vložka, ki ga projekt zahteva od držav članic, vendar bi imela v času, ko se EU sooča s skepticizmom evropskih državljanov, z nekakšnim „razočaranjem“, ki se pojavlja v razpravah o osnutku ustavne pogodbe, opustitev programa Galileo katastrofalne posledice za Evropo in zunaj nje. Takšen neuspeh bi se v svetu kazal kot nesposobnost Evropske unije, da izpelje tako znanstveno, tehnično kot tudi poslovno ambiciozen projekt. Zato je izredno pomembno dokončati projekt Galileo in tako dokazati sposobnost Evropske unije, da se spet aktivira in uspešno dokonča pomembne projekte za prihodnost.

4.4 Dejstvo je, da je projekt Galileo zaradi vseh navedenih vzrokov v težavnem obdobju. EESO lahko le potrди, da bo potencialni neuspeh tega vodilnega projekta Evropske unije resno ogrozil zaupanje državljanov v evropsko povezovanje in da je treba storiti vse, da se temu izognemo.

V Bruslju, 11. julija 2007

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS

---