

2.17 Förslaget ingår i kommissionens löpande program för uppdatering och förenkling av EU-lagstiftningen och i kommissionens arbets- och lagstiftningsprogram.

3. Särskilda kommentarer

Kommittén vill här rikta uppmärksamheten på ett antal frågor där den har vissa förbehåll:

3.1 För det första: Förslaget till "Europaparlamentets och rådets direktiv om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar" innehåller ett avsnitt med definitioner av vissa ord och beteckningar (t.ex. ADR, RID, ADN, fordon, vagn och fartyg). Det finns dock ingen information om vad som menas med själva begreppet "farligt gods". Om man tänker på antalet varor som redan finns och de tekniska framstegen, som leder till att listan hela tiden blir längre, är detta utan tvivel allt annat än en enkel uppgift. Kommittén anser icke desto mindre att förslaget måste innehålla information om vad som avses med "farligt gods" i direktivet.

3.2 För det andra: Enligt utkastet till direktiv skall medlemsstaterna ha rätt att reglera och förbjuda transport av farligt gods

inom sina territorier, men *endast* av andra skäl än transportsäkerhetsskäl. Kommittén förstår de överväganden som legat till grund för tanken att ge medlemsstaterna rätt att reglera och förbjuda transport av farligt gods men förstår inte varför detta endast gäller vid "andra skäl än säkerhetsskäl". Enligt kommittén innebär den formulering som föreslås i detta förslag, som har till syfte att öka säkerheten vid transport av farligt gods, att en medlemsstat inte kommer att kunna förbjuda transport av farligt gods just med hänvisning till transportsäkerheten, vilket framstår som ologiskt. För kommittén står det dessutom inte klart hur samordningen av dessa förbud mot gränsöverskridande transporter skall ske om medlemsstater inför olika förbud.

3.3 För det tredje: Under punkterna III:2 och III:3 i bilaga III (Transport på inre vattenvägar) finns det ingen information om vilka ytterligare övergångsbestämmelser eller nationella tilläggsbestämmelser som planeras. Kommittén anser av denna anledning att man bör specificera huruvida man verkligen inte planerar några sådana bestämmelser eller om de håller på att utarbetas.

Bryssel den 11 juli 2007

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Grönbok om satellitnavigations-tillämpningar"

KOM(2006) 769 slutlig

(2007/C 256/10)

Den 8 december 2006 beslutade Europeiska kommissionen att i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Grönbok om satellitnavigationstillämpningar".

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 19 juni 2007. Föredragande var **Stéphane Buffetaut**.

Vid sin 437:e plenarsession den 11-12 juli 2007 (sammanträdet den 11 juli) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 134 röster för och 5 nedlagda röster:

1. Inledning

1.1 Galileo är den europeiska rymdpolitikens flaggskepp. Projektets omfattning och strategiska karaktär har lett till ett samarbete mellan Europeiska rymdorganisationen och Europeiska unionen. Mellanstatliga inslag och gemenskapsinslag skall tillsammans bidra till att projektet lyckas. I samma samarbetsanda skall projektet genomföras i form av ett offentlig-privat partnerskap.

1.2 Den första försökssatelliten, som var föregångare till de kommande satellitkonstellationerna med trettio satelliter, placerades i omloppsbana i slutet av 2005, och projektet förlöper alltså normalt, men inte utan problem och förseningar.

1.3 Galileo kommer att bli ett världsomspännande satellitnavigeringssystem med en uppsättning tjänster för lägesbestämning, navigering och tidsbestämning.

1.4 Med sina trettio satelliter och markstationer kommer Galileo att ge användare inom olika sektorer information om det geografiska läget. Det gäller bland annat transportsektorn (lokalisering av fordon, fartyg och luftfartyg, ledningssystem, körvägledning osv.), rättsväsende, polis och tull (gränskontroller), byggtreprenader (topografi, geodesi och system för geografisk information), fritidssektorn (orientering till sjöss och i bergsområden), sociala tjänster (assistans till personer med funktionshinder och äldre), statliga säkerhetsmyndigheter och slutligen, tack vare lokaliseringstjänster med hjälp av radiofyror, räddning av personer i sjönöd och av personer som befinner sig i isolerade områden på olika ställen i världen.

1.5 Enligt vissa prognoser kommer marknaden för varor och tjänster i anslutning till tillämpningen av satellitnavigering att uppgå till 400 miljarder euro 2025.

1.6 Förhandlingarna om koncessionsavtal har nu hamnat i ett dödläge på grund av den stora oenighet som råder mellan de olika aktörerna i fråga om den ekonomiska modellen för Galileo och industrikonstors förvaltning. Situationen är så allvarlig att förseningarna och avsaknaden av framsteg i förhandlingarna utgör en risk för projektet i sig.

1.7 Med hänsyn till detta bad rådet (transport) i mars kommissionen att sammanfatta läget när det gäller förhandlingarna om koncessionsavtalet och undersöka eventuella alternativa lösningar. I sitt meddelande om "Galileo vid ett vägska" uppmanar kommissionen, mot bakgrund av att situationen har läst sig, rådet och Europaparlamentet att begrunda att de pågående förhandlingarna om koncessionsavtalet har misslyckats och att fatta ett beslut om att avsluta dem. Samtidigt ber kommissionen dem emellertid att bekräfta sin vilja att genomföra och fullfölja Galileoprogrammet. Kommissionen föreslår en alternativ modell i vilken utvecklings- och utbyggnadsfasen stöds och finansieras av de offentliga myndigheterna och där koncessionsavtalet endast avser driften. Europeiska rymdorganisationen skulle fungera som arbetsledare och upphandlande myndighet för Europeiska unionen.

2. Grönbokens innehåll

2.1 Kommissionstexten innehåller dels en kortfattad beskrivning av systemet och dess förutsägbara utveckling, dels en beskrivning av nya applikationer som blir möjliga. Fem olika typer av tjänster kommer att erbjudas (allmänt tillgängliga tjänster, kommersiella tjänster, livräddande tjänster, sök- och räddningstjänster samt reglerade offentliga tjänster som är behörighetskyddade). I grönboken behandlas inte tillämpningar som hör till de sistnämnda tjänsterna, vilka det står medlemsstaterna fritt att använda eller inte. Varje medlemsstat konsulteras direkt av kommissionen, som sammanställer svaren och gör en sammanfattning.

2.2 Kommissionen räknar upp följande aktiviteter som berörs eller kan komma att beröras:

- Lokalisering (för allmänheten) och SOS-samtal.
- Vägar.
- Järnväg.
- Sjötrafik, fiske, inre vattenvägar.
- Luftfart.
- Räddningstjänst, katastrofinsatser och humanitär hjälp.
- Farligt gods.
- Djurtransporter.
- Jordbruk, ytmätning, geodesi- och lantmåteritillämpningar.
- Energi, olja och gas.
- Sök- och räddningssystem.
- Logistik.
- Miljö.
- Sport och turism.
- Allmän ordning.

2.3 Den långa listan över möjliga tillämpningar understryker i själva verket deras omfattning och mångfald.

2.4 Grönboken avslutas som vanligt med ett antal frågor till de berörda aktörerna. Det är inte EESK:s uppgift att besvara dem i detalj, utan snarare att framhålla särskilt viktiga frågor och ställa de frågor som borde ha ställts, men som inte blev ställda.

2.5 Kommissionen analyserar de svar på grönboken som den har mottagit från de berörda aktörerna. Dessa är ganska få och i vissa fall alltför övergripande för att kunna användas. Kommissionen skall därför komplettera med mer djupgående samråd för att kunna offentliggöra en handlingsplan i oktober 2007. Hittills har ingen av de större ekonomiska sektorerna visat något egentligt intresse för betaltjänster. Däri ligger svårigheten i att konkurrera med en tjänst som allmänheten har gratis tillgång till, även om det inte finns några garantier. Detta väcker frågan om det europeiska systemets ekonomiska och finansiella jämvikt. Det är en civil tjänst och den har inte samma offentliga (militära) stöd som det amerikanska GPS-systemet.

3. Viktiga frågor

3.1 Fråga 2 (!), om skydd för privatlivet, är särskilt viktig. EESK har redan tidigare uppmärksammat den och understrukit att principen om respekt för privatlivet bör vara föremål för ett starkt skydd. Det gäller att finna en balans mellan rätten till skydd för privatlivet och de möjligheter som tekniken ger. Det bör emellertid understrykas att satellitnavigerings- och lägesbestämningssystemen gör det möjligt för användarna att bestämma sin position, men att endast de själva och inga andra har information om denna, om de inte beslutar att förmedla den, till exempel via telekommunikationsmedel som GSM.

(!) KOM(2006) 769, punkt 4.

Antingen det handlar om GPS, Galileo eller det ryska systemet GLONASS, rör det sig om envägssystem, och navigeringssystemets operatör har inte någon information om användarna och kan inte veta vem det är som använder navigationssignalerna och ännu mindre var de befinner sig. Därför bör frågan om skyddet för privatlivet analyseras på den nivå där de enskilda tillämpningarna erbjuds användarna. Många tjänster kräver i själva verket att användarens position omedelbart skickas till en server, som därefter kan tillhandahålla den information som användaren begärt (exempelvis trafikupplysningar).

3.2 Fråga 5 ⁽²⁾ om internationellt samarbete väcker ett antal frågor. EU har tecknat samarbetsavtal med Kina, Israel, Sydkorea, Marocko och Ukraina, och det finns planer på avtal med Indien, Brasilien, Argentina och Australien. Självklart är samarbetsavtal önskvärdt för att man skall kunna utvidga Galileos bas på det internationella planet, framför allt när det gäller frågor som standardisering, öppnande av marknaderna, certifiering och frekvenser samt immateriella rättigheter, men man bör vara på sin vakt eftersom vissa aktörer har som främsta mål att ta till sig europeisk kunskap och know-how för att tjäna tid och utveckla egen teknik som sedan kan konkurrera med Galileo. Det står i dag helt klart att detta var anledningen till att Kina 2003 undertecknade samarbetsavtalet med EU om Galileo. Det är för övrigt förvånande att konstatera att vare sig Norge eller Schweiz ännu inte har något avtal med EU för samarbetet om Galileo, trots att de finansierar programmets utvecklings- och valideringsfas via sitt medlemskap i Europeiska rymdorganisationen. Frågan om deras eventuella tillgång till Galileos behörighetsskyddade tjänster är därmed ännu inte avgjord.

3.3 I vilket fall som helst har de samarbeten som inletts allmänt sett inte avsett de behörighetsskyddade offentliga tjänsterna. Dessutom har förhandlingarna om internationellt samarbete tappat farten, då prioriteringen har varit att effektivt genomföra det europeiska satellitnavigeringssystemet, något som är symptomatiskt med hänsyn till de problem man har mött.

3.4 Frågorna 6 och 7 ⁽³⁾ om standarder och certifiering avser problemet med certifiering av utrustningen, av själva systemet och av navigeringsterminaler ombord. Denna fråga är särskilt känslig när det gäller luftfart och järnväg, två sektorer där säkerhets- och signalutrustningen är föremål för ett rigoröst certifieringsförfarande som måste erkännas på internationell nivå. En certifiering av Galileo-systemet självt är endast meningsfull om man ser till ett specifikt tillämpningsområde åt gången, exempelvis den civila luftfarten, och fastställer tillämpbara standarder och certifieringsförfaranden. Certifieringen av terminaler och utrustning ombord på rörliga fordon som använder Galileos tjänster förutsätter inte bara en terminal för lägesbestämning utan även all annan utrustning som krävs för lägesbestämning och som slutligen förser piloten eller kaptenen med detaljerade uppgifter. De vanliga certifieringsförfarandena som hör till tillämpningen skall i dessa fall användas. Det innebär att frågan skall behandlas för varje enskild tillämpning.

⁽²⁾ KOM(2006) 769, punkt 5.3.

⁽³⁾ KOM(2006) 769, punkt 5.4.

3.5 Ansvar är en annan aspekt av frågan, som endast tas upp kortfattat trots att den är av stor betydelse. Det måste tillstås att denna aspekt är synnerligen komplicerad. Man bör även ta upp frågan om avtalsrättsligt ansvar, som är ganska enkel, men också den om icke-avtalsrättsligt ansvar, som är mycket svårare. Dessutom bör man beakta att ansvarsnivån kan variera beroende på om det rör sig om allmänt tillgängliga tjänster, kommersiella tjänster eller offentliga tjänster. Europeiska kommissionen överväger en modell liknande den som finns inom den civila luftfarten, dvs. täckning upp till ett visst belopp genom försäkringar, och därefter av de offentliga myndigheterna. Den grundläggande frågan i det fallet är att fastställa tröskeln för när det offentliga skall svara för risktäckningen. Den tröskel som i dag diskuteras är hög, cirka en miljard euro.

3.6 I vilken utsträckning kan en signalleverantör garantera tjänstens prestanda? Frågan är särskilt viktig när det gäller luftfart, järnväg och sjöfart.

3.7 Vem bär exempelvis ansvaret – och i vilken omfattning – om den dåliga kvaliteten på en signal förorsakar en flygkatastrof eller ett skeppsbrott, som kanske leder till oljeutsläpp? Det är i sammanhanget viktigt att skilja mellan avtalsrättsligt ansvar å ena sidan och icke-avtalsrättsligt ansvar å den andra.

3.8 Skall Galileo-systemets operatör stå för hela ansvaret eller dela det med olika länder? Och i så fall med vilka länder? Det land som lanserade det, Europeiska unionen eller de länder som deltar i projektet? Dessa frågor bör diskuteras så att den kommersiella användningen av Galileo kan utvecklas inom en tillfredsställande och säker rättslig ram.

3.9 Det finns prejudikat, till exempel Ariane. Risken för att en utomstående skall skadas vid uppskjutningen täcks av Arianespace upp till ett belopp på 100 miljoner euro. Franska staten står för kostnader som överstiger detta belopp. På det civila luftfartsområdet finns det exempel på liknande riskdelning mellan kommersiella operatörer och staten, som skulle kunna tillämpas när det gäller Galileo. Svårigheten är emellertid att komma överens om var gränsen skall dras: Vilken fördelning är lämplig mellan staten och operatören, framför allt när det gäller en ny tjänst?

3.10 Ett sådant system för Galileoprogrammet förutsätter naturligtvis att man tydligt definierar vilken offentlig myndighet som skall dela ansvaret med Galileos operatör.

3.11 Fråga 9 ⁽⁴⁾ om immateriella rättigheter är viktig. Även om offentliga institutioner finansierar den inledande forskningen är det viktigt att de immateriella rättigheterna avseende produktutvecklingen tillfaller företagen, i synnerhet de små och medelstora företagen, som utvecklar och genomför dem.

⁽⁴⁾ KOM(2006) 769, punkt 5.6.

3.12 Slutligen bör man diskutera den militära användningen av Galileo. Till skillnad från GPS-systemet, som är ett militärt system som utan inskränkningar öppnats upp för det civila, är Galileo ett civilt system. Precis som när det gäller GPS-systemets civila signal finns det inget som hindrar väpnade styrkor i vilket land som helst från att använda Galileos allmänna tjänster militärt. Däremot står de behörighetskyddade offentliga tjänsterna, vars tillträde regleras av medlemsstaterna och EU, bättre emot störningar, och de är i större utsträckning oberoende jämfört med Galileos övriga tjänster (de frekvenser som används är inte desamma).

3.13 Utan att vilja väcka debatt om de olika typerna av militär användning av Galileos behörighetskyddade tjänster, som faller långt utanför ramen för detta yttrande och inte behandlas i grönboken, kvarstår det dock att den ekonomiska balansen när det gäller användningen av Galileo delvis är beroende av detta. Det råder ingen tvekan om att Galileos nya konfiguration i kommissionens förslag kommer att bli föremål för ytterligare diskussioner. Som det nu ser ut påpekar kommissionen i sitt meddelande att utan att så tvivel om systemets civila karaktär måste man erkänna att ett militärt bruk kan ge stora intäkter.

4. Slutsatser

4.1 I grönboken om satellitnavigationstillämpningar beskrivs många verksamhetssektorer som verkligen berörs av satellitnavigationen. Den bör dock kompletteras med ett par mycket viktiga frågor, t.ex. immaterialrätt till metoder som kan leda till nya tillämpningsområden samt certifiering och ansvarsfördelning.

4.2 Frågan om EU:s medlemsstaters statliga eller till och med militära användning av Galileo, som behandlas i en direkt dialog mellan kommissionen och medlemsstaterna samt inbördes mellan medlemsstaterna i Galileos säkerhetsråd, är viktigt eftersom den har stor betydelse för Galileos ekonomiska modell. Det är tydligt att denna fråga åter bör tas upp, särskilt som det offentliga bidraget kommer att öka betydligt eftersom den första modellen med offentlig-privat partnerskap misslyckades.

4.3 Det är förvisso nyttigt och intressant att diskutera satellitnavigationens tillämpning, men man måste vara säker på att konstellationen verkligen slutförs. Kommissionens nya förslag är en sista chans för Galileoprojektet. Kommittén är medveten om de finansiella insatser som detta innebär för medlemsstaterna, men att lägga ner Galileoprojektet vid en tidpunkt då Europeiska unionen utsätts för en viss skepsis från befolkningen, ett avståndstagande som blivit tydligt i diskussionerna om förslaget till konstitutionellt fördrag, skulle få katastrofala effekter både i och utanför EU. Ett sådant misslyckande skulle visa världen att Europeiska unionen inte kan ena sig om ett projekt av stor vetenskaplig, teknisk och ekonomisk betydelse. Det är viktigt att slutföra Galileo och visa prov på EU:s förmåga att ta nya tag och att genomföra stora framtidsprojekt.

4.4 Galileoprojektet genomgår i själva verket en svår fas av ovanstående orsaker. Vi kan inte annat än hålla med om att ett eventuellt misslyckande när det gäller detta projekt, som är EU:s flaggskepp, skulle bidra till att EU-medborgarna förlorar förtroendet för EU – och allt bör göras för att undvika detta.

Bryssel den 11 juli 2007

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS