

2.17 Wniosek jest włączony do programu Komisji na rzecz stopniowej aktualizacji i stopniowego upraszczania wspólnotowego dorobku prawnego oraz do jej programu działalności legislacyjnej i prac.

### 3. Uwagi szczegółowe

Komitet pragnie tutaj zwrócić uwagę na kilka kwestii, co do których ma pewne zastrzeżenia.

3.1 Po pierwsze, w propozycji wniosku, którego tytuł brzmi „dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych” w rozdziale poświęconym definicjom informuje się co poszczególne słowa lub oznaczenia (np. ADR, RID, ADN, pojazd, wagon, statek) oznaczają w niniejszej dyrektywie, nie ma jednak informacji, co rozumie się pod samym pojęciem „towary niebezpieczne”. Bez wątplenia biorąc pod uwagę ilość istniejących towarów oraz postęp techniczny, który powoduje, że lista nieustannie się wydłuża sprawa może nie jest prosta. Niemniej Komitet jest zdania, że powinna się znaleźć informacja o tym, co dla celów niniejszej dyrektywy rozumie się pod pojęciem „towary niebezpieczne”.

3.2 Po drugie, projekt dyrektywy przyznaje państwom członkowskim prawo do regulowania lub wprowadzenia zakazu

transportu towarów niebezpiecznych na swoim terytorium, *wyłącznie* z powodów innych niż względy bezpieczeństwa podczas transportu. Rozumiejąc przesłanki, które doprowadziły do przyznania państwom członkowskim samego regulowania czy wprowadzania zakazu transportu towarów niebezpiecznych, Komitet nie rozumie, co leży u podstaw przyznania prawa działania „wyłącznie z powodów innych niż względy bezpieczeństwa”. Komitet jest zdania, iż w przypadku niniejszej propozycji, której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, zaproponowane sformułowanie oznacza, że państwo członkowskie nie będzie mogło zakazać transportu towarów niebezpiecznych właśnie ze względu na bezpieczeństwo podczas transportu, co wydaje się być nielogiczne. Poza tym dla Komitetu nie jest jasne, w jaki sposób ma być zagwarantowana koordynacja tych zakazów w odniesieniu do transportu transgranicznego, w sytuacji gdy państwa członkowskie wprowadzą odmienne zakazy.

3.3 Po trzecie: w załączniku III (Transport śródlądowy) punkt III.2. oraz III.3. nie ma żadnej informacji na temat przewidywanych dodatkowych przepisów przejściowych, czy dodatkowych przepisów krajowych. W związku z tym, Komitet prosi o sprecyzowanie, czy rzeczywiście przepisów tych się nie przewiduje, czy są one dopiero w trakcie ustaleń.

Bruksela, 11 lipca 2007 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Dimitris DIMITRIADIS

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie Zielonej księgi w sprawie zastosowań nawigacji satelitarnej

COM(2006) 769 wersja ostateczna

(2007/C 256/10)

Dnia 8 grudnia 2006 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie *Zielonej księgi w sprawie zastosowań nawigacji satelitarnej*.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 19 czerwca 2007 r. Sprawozdawcą był Stéphane BUFFETAUT.

Na 437. sesji plenarnej w dniach 11 i 12 lipca 2007 r. (posiedzenie z dnia 11 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 134 głosami — 5 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

### 1. Wstęp

1.1 Galileo jest sztandarowym przedsięwzięciem europejskiej polityki kosmicznej. Ze względu na rozmiary tego projektu i jego strategiczny charakter, Europejska Agencja Kosmiczna postanowiła działać w porozumieniu z Unią Europejską. Aby przedsięwzięcie to się powiodło, muszą zatem zgodnie współpracować ze sobą dwie kultury organizacyjne: międzyrządowa i wspólnotowa. Według tej samej idei współpracy, projekt ten powinien być wprowadzany w życie w formie partnerstwa publiczno-prywatnego.

1.2 Pierwszy satelita eksperymentalny, zwiastun kolejnych, mających utworzyć konstelację trzydziestu satelitów, został umieszczony na orbicie pod koniec 2005 r. Tak więc prace nad tym programem postępują, jednak nie bez trudności czy opóźnień.

1.3 Galileo będzie częścią globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS), który umożliwi świadczenie szeregu usług w zakresie pozycjonowania, nawigacji i pomiaru czasu.

1.4 Galileo, wraz ze swymi trzydziestoma satelitami i stacjami naziemnymi umożliwi dostarczanie informacji dotyczących umiejscowienia geograficznego użytkownikom należącym do różnych sektorów gospodarki, takich jak np. transport (do lokalizacji pojazdów, statków czy statków powietrznych, do systemów sterowania, ustalania tras itp.), wymiar sprawiedliwości, policja i służby celne (do kontrolowania granic), prace publiczne (na potrzeby topografii, geodezji i systemów informacji geograficznej), turystyka (do orientacji na morzu i w górach), służby socjalne (np. w zakresie pomocy dla osób niepełnosprawnych lub w starszym wieku), rządowe służby bezpieczeństwa, a także ratowanie osób znajdujących się na otwartym morzu lub w odległych częściach świata, dzięki lokalizowaniu nadajników sygnałów wzywania o pomoc.

1.5 Według niektórych prognoz, do 2025 r. wartość rynku produktów i usług związanych z różnymi zastosowaniami nawigacji satelitarnej sięgnie 400 mld EUR.

1.6 Negocjacje dotyczące umowy koncesyjnej utknęły obecnie w martwym punkcie — tak bardzo nie zgadzają się ze sobą różni partnerzy co do modelu ekonomicznego systemu Galileo i co do sposobów zarządzania konsorcjum przemysłowym. W obecnej sytuacji piętrzące się opóźnienia i brak postępów w negocjacjach zaczęły stanowić zagrożenie dla całego przedsięwzięcia.

1.7 Wobec tych trudności, na marcowym posiedzeniu rady ministrów ds. transportu zwrócono się do Komisji Europejskiej o zaprezentowanie stanu negocjacji dotyczących umowy koncesyjnej i rozpatrzenie ewentualnych rozwiązań alternatywnych. Komisja w swoim komunikacie zatytułowanym „Galileo na rozdrożu” zwraca się do Rady i do Parlamentu Europejskiego, by w zaistniałej sytuacji stwierdziły niepowodzenie obecnych negocjacji dotyczących umowy koncesyjnej i postanowiły o ich zamknięciu. Jednocześnie wzywa te instytucje do ponownego potwierdzenia woli ustanowienia i kontynuowania programu Galileo. Proponuje zastosowanie alternatywnego scenariusza, według którego etapy rozwoju i wdrażania projektu byłyby wspierane i finansowane przez władze publiczne, natomiast umowa koncesyjna miałaby dotyczyć jedynie fazy eksploatacji systemu. Kompetencje w zakresie składania zamówień publicznych oraz ich udzielania miałyby Europejska Agencja Kosmiczna.

## 2. Treść zielonej księgi

2.1 Dokument Komisji zawiera zwięzły opis powstającego systemu i jego przewidywanego dalszego rozwoju, a także innowacji w sensie różnych możliwych zastosowań. Wymienia ponadto pięć proponowanych rodzajów usług (usługa ogólnodostępna, usługa komercyjna, usługa „ratowania życia”, usługa poszukiwawczo-ratownicza oraz usługa publiczna o regulowanym dostępie — PRS). W zakresie objętym zieloną księgą nie mieszczą się zastosowania związane z tą ostatnią usługą, gdyż decyzja co do korzystania z niej należy do państw członkowskich. Komisja prowadzi bezpośrednie konsultacje w tej sprawie z każdym państwem członkowskim, a następnie treści odpowiedzi w jednym opracowaniu zbiorczym.

2.2 Wymienione przez Komisję sektory działalności, których omawiany system dotyczy i które mogą być nim zainteresowane, to:

- informowanie o lokalizacji geograficznej (ogólnodostępne) i połączenia alarmowe,
- transport drogowy,
- transport kolejowy,
- żegluga morska i śródlądowa oraz rybactwo,
- transport lotniczy,
- ochrona cywilna, zarządzanie kryzysowe i pomoc humanitarna,
- monitorowanie transportu towarów niebezpiecznych,
- transport zwierząt gospodarskich,
- rolnictwo, pomiar gruntów, geodezja oraz kadaster gruntów,
- energia, ropa naftowa i gaz,
- poszukiwania i ratownictwo,
- logistyka,
- środowisko naturalne,
- sport i turystyka,
- ochrona porządku publicznego.

2.3 Długość i pojemność tej listy świadczy o zakresie i różnorodności możliwych zastosowań.

2.4 Zielona księga kończy się, tak jak ma to zazwyczaj miejsce, wykazem pytań skierowanych do zainteresowanych stron. Zadaniem EKES-u nie jest udzielanie dokładnych odpowiedzi, lecz raczej podkreślenie tych pytań, które uważa za szczególnie istotne oraz sformułowanie tych, które nie zostały postawione, choć powinny.

2.5 Komisja analizuje otrzymane od zainteresowanych stron odpowiedzi na pytania zamieszczone w zielonej księdze. Są one jednak dość nieliczne i czasami zbyt ogólne, aby można było z nich wyciągnąć użyteczne wnioski. Komisja zamierza więc uzupełnić te konsultacje poprzez przeprowadzenie pogłębionych konsultacji, tak aby opublikować plan działania w październiku 2007 r. Jak do tej pory żaden z dużych sektorów gospodarczych nie wyraził rzeczywistego zainteresowania odpłatnymi usługami. Wyraźnie widoczna jest tu więc trudność konkurowania z nieodpłatną usługą ogólnodostępną, nawet jeśli nie jest ona gwarantowana. Pojawia się więc tu kwestia równowagi ekonomicznej i finansowej systemu europejskiego, który ma charakter cywilny i nie dysponuje takim samym wsparciem publicznym jak amerykański system GPS (w tym wypadku jest to wsparcie natury wojskowej).

## 3. Najważniejsze pytania

3.1 Pytanie nr 2<sup>(1)</sup>, dotyczące ochrony prywatności, jest szczególnie istotne. Na kwestię tę EKES zwraca wzmoczoną uwagę, wnosząc o bardzo ściśle przestrzeganie zasady poszanowania prywatności. Pojawia się tu kwestia równowagi pomiędzy prawem do ochrony prywatności a możliwościami techniki. Należy jednakże podkreślić, że systemy nawigacji satelitarnej umożliwiają użytkownikom określenie swojego umiejscowienia, ale lokalizację tę znają tylko oni sami i nie jest ona udostępniana osobom trzecim, z wyjątkiem sytuacji, gdy użytkownik sam zechce ją przekazać, np. za pomocą środka telekomunikacji przenośnej, jak telefon komórkowy. Ponieważ systemy te działają jednokierunkowo, operator systemu nawigacji, niezależnie

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

czy jest to GPS, Galileo, czy też rosyjski Glonass, nie rozpoznaje użytkowników i nie ma możliwości dowiedzenia się, kto korzysta z sygnałów nawigacyjnych ani jakie jest ich umiejscowienie geograficzne. W związku z tym kwestię ochrony prywatności należy rozpatrywać na poziomie oferowanych użytkownikom usług indywidualnego zastosowania. Wiele z tych usług faktycznie wymaga przesłania chwilowej pozycji geograficznej użytkownika do serwera, który dzięki temu może przekazać użytkownikowi pożądane informacje (np. informacje dotyczące ruchu drogowego).

3.2 Pytanie nr 5 <sup>(2)</sup>, dotyczące współpracy międzynarodowej, wzbudza wątpliwości. Unia Europejska podpisała umowy o współpracy z Chinami, Izraelem, Koreą Południową, Marokiem i Ukrainą, a w planach są kolejne umowy — z Indiami, Brazylią, Argentyną i Australią. Chociaż umowy takie oczywiście są pożądane w celu rozszerzenia międzynarodowego zasięgu systemu Galileo, zwłaszcza w kwestiach standaryzacji, otwarcia rynków, certyfikacji i częstotliwości, a także praw własności intelektualnej, to jednak należy zachować ostrożność, gdyż główną motywacją niektórych partnerów jest zdobycie specjalistycznej wiedzy i kompetencji od europejskiego partnera, co pozwoliłoby im na oszczędzenie czasu i na opracowanie własnej technologii, konkurencyjnej wobec systemu Galileo. Jest dziś sprawą zupełnie jasną, że taka właśnie była motywacja Chin do podpisania z Unią Europejską w 2003 r. umowy o współpracy w zakresie Galileo. Ponadto zaskakujący jest fakt, że ani Norwegia, ani Szwajcaria nie zawarły jeszcze odpowiedniego porozumienia z Unią Europejską dotyczącego zasad współpracy w zakresie Galileo, podczas gdy państwa te finansują etap opracowywania i testowania tego programu, uczestnicząc w nim za pośrednictwem Europejskiej Agencji Kosmicznej. W związku z tym nie jest uregulowana kwestia ich ewentualnego dostępu do „usług publicznej o regulowanym dostępie”.

3.3 W każdym razie, mówiąc ogólnie, podjęta współpraca nie dotyczyła usługi publicznej o regulowanym dostępie. Ponadto negocjacje dotyczące współpracy międzynarodowej spowolniły się, gdyż kwestią priorytetową stało się rzeczywiste uruchomienie europejskiego przedsięwzięcia w zakresie nawigacji satelitarnej, co dobrze obrazuje napotkane trudności.

3.4 Pytania nr 6 i 7 <sup>(3)</sup>, dotyczące norm i zezwoleń, podnoszą problem certyfikacji urządzeń, samego systemu i odbiorników pokładowych. Zagadnienie to jest szczególnie istotne dla transportu lotniczego i kolejowego — sektorów, w których urzędnicy związane z bezpieczeństwem i sygnalizacją podlegają ścisłej, uznanej na płaszczyźnie międzynarodowej procedurze certyfikacji. Certyfikacja samego systemu Galileo ma sens jedynie w kontekście danego sektora, na przykład lotnictwa cywilnego, w którym stosowane są określone normy i procedury certyfikacji. Certyfikacja odbiorników i urządzeń pokładowych zainstalowanych w środkach transportu korzystających z usług Galileo dotyczy nie tylko samego odbiornika, ale także wszystkich innych urządzeń wykorzystujących informacje o położeniu i przekazujących w rezultacie przetworzone dane pilotowi lub kapitanowi. W związku z tym należy stosować zwyczajowe dla danego sektora procedury certyfikacji. Zagadnienie to winno być rozpatrywane osobno dla każdego typu zastosowania.

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

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

3.5 Inny aspekt — odpowiedzialność, jest zaledwie zarysowany, choć ma istotne znaczenie. Trzeba przyznać, że jest on szczególnie złożony. Należy rozważyć kwestie odpowiedzialności umownej, stosunkowo proste, ale także odpowiedzialności pozaumownej, które są o wiele trudniejsze. Ponadto należy pamiętać, że stopień odpowiedzialności może być odmienny w zależności od tego, czy w grę wchodzi usługa ogólnodostępna, usługa komercyjna czy też usługa dla władz publicznych. Komisja Europejska zastanawia się nad rozwiązaniem zbliżonym do stosowanego w lotnictwie cywilnym, tzn. do pokrywania strat do pewnego pułapu przez ubezpieczenie, a następnie przez władze publiczne. Kwestią zasadniczą jest w tym wypadku ustalenie progu udziału władz publicznych w pokrywaniu kosztów. Próg obecnie proponowany jest wysoki, gdyż wynosi ok. 1 mld EUR.

3.6 Do jakiego stopnia dostawca sygnału gwarantuje jego niezawodność? Kwestia ta jest szczególnie istotna w wypadku transportu lotniczego, kolejowego czy też morskigo.

3.7 Jeśli, na przykład, zła jakość sygnału okazałaby się przyczyną katastrofy lotniczej lub zatonięcia statku powodującego wyciek ropy, kto powinien ponosić odpowiedzialność i w jakich proporcjach? Należy tu rozróżnić odpowiedzialność umowną i odpowiedzialność pozaumowną.

3.8 Czy operator systemu Galileo powinien ponosić całkowitą odpowiedzialność, czy też dzielić ją z państwami? Z jakimi państwami — z państwem, które wystrzeliło satelitę, z Unią Europejską, z państwami uczestniczącymi w projekcie Galileo? Problemy te wymagają omówienia i rozwiązania, aby zastosowania komercyjne systemu Galileo mogły być wdrożone w odpowiednich i pewnych warunkach prawnych.

3.9 W przeszłości doszło już do precedensów, których przykładem może być Ariane. Ewentualne szkody spowodowane wystrzeleniem rakiety pokrywane są do 100 mln EUR przez Arianespace, a ponad tę sumę — przez państwo francuskie. Podobny podział odpowiedzialności między operatorami komercyjnymi i państwami istnieje w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Być może mógłby on zostać zastosowany w przypadku Galileo. Jednakże kwestią dyskusyjną pozostaje odpowiednia proporcja podziału odpowiedzialności między władzą publiczną a operatorem, szczególnie w przypadku nowej usługi.

3.10 Zastosowanie tego typu rozwiązania w programie Galileo zakłada oczywiście jasne wskazanie władzy publicznej, która byłaby w stanie dzielić odpowiedzialność z operatorem Galileo.

3.11 Istotne jest pytanie nr 9 <sup>(4)</sup> dotyczące własności intelektualnej. Choć wstępne badania finansowane są przez instytucje publiczne, ważne byłoby, aby prawa własności intelektualnej dotyczące dalszych rozwiązań należały do przedsiębiorstw, w tym szczególnie do MŚP, które je opracowują i wdrażają.

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

3.12 Należy się ponadto zastanowić nad zagadnieniem zastosowań wojskowych systemu Galileo. W przeciwieństwie do systemu GPS, który jest systemem wojskowym otwartym uznaniowo dla użytku cywilnego, Galileo jest systemem cywilnym. Podobnie jak w wypadku sygnału cywilnego GPS, nie ma przeszkód, by siły wojskowe jakiegokolwiek państwa używały ogólnodostępnej usługi Galileo dla potrzeb wojskowych. Z kolei korzystanie z usługi publicznej o regulowanym dostępie, ściśle wyznaczonym przez państwa członkowskie Unii Europejskiej, ma takie zalety, jak lepsza odporność na zakłócenia i niezależność od innych usług Galileo (używane są różne pasma częstotliwości).

3.13 Nie podejmując kwestii różnych rodzajów wojskowych zastosowań sygnału PRS (usługi publicznej o regulowanym dostępie) Galileo, co wykraczałoby poza zakres tej opinii i co nie jest przedmiotem zielonej księgi, należy stwierdzić, że równowaga ekonomiczna eksploatacji Galileo jest od nich częściowo zależna. W pracach nad proponowaną przez Komisję nową formą projektu Galileo element ten będzie jeszcze z całą pewnością dyskutowany. Na dziś, Komisja stwierdza w swym komunikacie, że — nie kwestionując cywilnego charakteru systemu — nie da się zaprzeczyć, iż użytkownicy wojskowi mogliby być źródłem poważnych wpływów.

#### 4. Wnioski

4.1 W zielonej księdze w sprawie zastosowań nawigacji satelitarnej dokonano przeglądu wielu sektorów działalności, których nawigacja ta dotyczy. Omawiany dokument wymaga uzupełnienia w tak istotnych kwestiach jak własność intelektualna rozwiązań mogących otworzyć nowe możliwości zastosowań, certyfikacja i zakres odpowiedzialności.

4.2 Wykorzystanie systemu Galileo przez państwa członkowskie Unii Europejskiej dla potrzeb rządowych lub nawet wojsko-

wych, będące przedmiotem bezpośrednich rozmów między Komisją a państwami członkowskimi oraz między samymi państwami członkowskimi w ramach *Galileo security bard*, jest o tyle istotne, że ma ono znaczny wpływ na model ekonomiczny Galileo. Kwestia ta będzie oczywiście musiała zostać podjęta na nowo, tym bardziej że udział środków publicznych zapewne znacznie wzrośnie z powodu niepowodzenia pierwotnego planu partnerstwa publiczno-prywatnego.

4.3 Dyskutowanie nad zastosowaniami nawigacji satelitarnej jest niezwykle pożyteczne i interesujące, ale trzeba by mieć pewność, że instalacja całej konstelacji zostanie zakończona. Nowe propozycje Komisji są ostatnią szansą dla projektu Galileo. EKES jest świadom wysiłku finansowego, jakiego wymagają one od państw członkowskich, ale w okresie, w którym Unia Europejska ma do czynienia z pewnym sceptycyzmem ze strony narodów Europy, pewnym rodzajem odrzucenia, o którym świadczą debaty nad projektem traktatu konstytucyjnego, porzucenie programu Galileo miałyby katastrofalne skutki w Europie i poza jej granicami. Takie niepowodzenie wykazałoby światu niezdolność Unii Europejskiej do zmobilizowania się wokół projektu o dużym znaczeniu naukowym, technicznym i gospodarczym. Sprawą pierwszorzędnej wagi jest doprowadzenie do końca projektu Galileo i udowodnienie w ten sposób, że Unia Europejska zdolna jest wyjść z trudności i realizować wielkie przyszłościowe projekty.

4.4 Faktem jest, że z tych właśnie względów projekt Galileo przechodzi trudny okres. EKES może tylko przypomnieć, że ewentualne niepowodzenie tego sztandarowego projektu Unii Europejskiej stanowiłoby poważny powód utraty zaufania obywateli wobec integracji europejskiej i że należy zrobić wszystko, by tego uniknąć.

Bruksela, 11 lipca 2007 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Dimitris DIMITRIADIS