

2.17 A javaslat szerepel mind az Európai Bizottságnak a közösségi joganyag korszerűsítésére és egyszerűsítésére irányuló, folyamatosan aktualizált programjában, mind munka- és jogalkotási programjában.

3. Részletes megjegyzések

Az EGSZB szeretné felhívni a figyelmet néhány olyan pontra, amellyel kapcsolatban bizonyos fenntartásai vannak:

3.1 Először is, az Európai Bizottság veszélyes áruk szárazföldi szállítására vonatkozó európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslata a fogalommeghatározásokat tartalmazó fejezetben ismerteti, milyen értelemben használ különböző fogalmakat vagy kifejezéseket (például ADR, RID, ADN jármű, vasúti kocs, hajó) az irányelvben. Azt azonban nem közli, hogy éppen a „veszélyes áruk” fogalmát hogyan kell értelmezni. A feladat kétségtelenül nehéz, hiszen nagyon sokféle áru létezik, és ezek köre a technikai haladással párhuzamosan egyre bővül. Az EGSZB mindazonáltal úgy véli, hogy a szövegben utalni kellene arra, hogyan értelmezendő a „veszélyes áruk” fogalma az irányelvben.

3.2 Másodszor, az irányelvjavaslat feljogosítja a tagállamokat, hogy – szigorúan a szállítás közbeni biztonságtól *eltérő indokkal* – szabályozzák, illetőleg megtiltsák a veszélyes áruk területükön történő szállítását. Bár azt sejtí az EGSZB, hogy a tagállamok e szabályozásra, sőt, tiltásra való felhatalmazásának melyek az indokai, nem érti, milyen megfontolásból engedélyezné a javaslat e jog érvényesítését „szigorúan a szállítás közbeni biztonságtól eltérő indokkal”. Megítélése szerint a vizsgált javaslatban – amely biztonságosabbá kívánja tenni a veszélyes áruk szállítását – szereplő megfogalmazásból az következik, hogy a szállítás biztonságával összefüggő okok miatt a tagállamok nem tilthatják meg a veszélyes áruk területükön történő szállítását: ez az álláspont nem tűnik ésszerűnek. Másfelől, az EGSZB nem látja tisztán, miként lehetne a határokon átnyúló szállításra vonatkozó tilalmakat koordinálni olyan esetekben, amelyekben a tagállamok eltérő tilalmakat fogadnának el.

3.3 Harmadszor, a harmadik melléklet III.2. és III.3. pontja (belvízi szállítás) semmilyen információt nem tartalmaz a tervezett kiegészítő átmeneti rendelkezésekről és kiegészítő nemzeti rendelkezésekről. Az EGSZB ezért annak tisztázását kéri, hogy valóban nem terveznek-e semmiféle ilyen jellegű intézkedéseket, vagy ezek az intézkedések éppen kidolgozás alatt állnak-e.

Kelt Brüsszelben, 2007. július 11-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Zöld könyv a műholdas navigációs alkalmazásokról

COM(2006) 769 final

(2007/C 256/10)

2006. december 8-án az Európai Bizottság – az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján – úgy határozott, hogy kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban: *Zöld könyv a műholdas navigációs alkalmazásokról*.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2007. június 19-én elfogadta véleményét (előadó: Stéphane BUFFETAUT).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. július 11-12-én tartott, 437. plenáris ülésén (a július 11-i ülésnapon) 134 szavazattal, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Bevezetés

1.1 A Galileo az európai űrpolitika zászlóshajója. A projekt kiterjedése és stratégiai jellege miatt az Európai Űrügynökség az Európai Unióval közösen végzi tevékenységét, így a kormányközi és közösségi politikavezetésnek is meg kell dolgoznia a projekt sikeréért. Az együttműködés szellemében a projektet a köz- és magánszféra partnerségének formájában kellene működtetni.

1.2 A 30 műholdból álló csoport előfutárát, az első – kísérleti – műholdat 2005 végén állították pályára. A projekt fejlesztése, bár nehézkesen és késedelmesen, de tovább folytatódik.

1.3 A Galileo egy globális műholdas navigációs rendszer, amely helymeghatározási, navigációs és időmérési szolgáltatásokat nyújt.

1.4 A Galileo 30 műholdból és földi állomásokból áll, amelyek a gazdaság különböző ágazatait látják el földrajzi elhelyezkedési információkkal: a szállítás (járművek, hajók, repülőgépek helymeghatározása, irányítási rendszerek, útvonalkeresők stb.); az igazságszolgáltatás, a rendőrség és vámhatóságok (határőrség) tevékenysége; a közérdekű munkálatok (topográfia, földmérés, földrajzi információs rendszerek); a szabadidős tevékenységek (tengeri és hegyi tájékozódás); szociális szolgáltatások (az idősek és a mozgáskorlátozottak ellátása); a kormányzintű biztonsági szolgáltatások, illetve – a szerencsétlenségek helymeghatározásának köszönhetően – a tengeri vagy egyéb, izolált régiókból történő mentés területén.

1.5 Egyes becslések szerint a műholdas navigációt alkalmazó termékek és szolgáltatások piaca 2025-ig 400 milliárd euróra nő.

1.6 Jelenleg a koncessziós szerződésről folytatott tárgyalások holtpontra jutottak, mivel az egyes partnerek között jelentős nézetkülönbség van a Galileo gazdasági modell tekintetében és az ipari konzorcium kormányzásával kapcsolatban. A felgyülemlett késedelmek és a tárgyalások előrehaladásának hiánya magára a tervre nézve is veszélyt jelent.

1.7 A fenti nehézségek kapcsán a márciusi közlekedési Tanács ülésén felkérték az Európai Bizottságot a koncessziós tárgyalások helyzetének tisztázására, illetve egyéb alternatív megoldások felkutatására. A Bizottság „A Galileo válaszút előtt” című közleményében, valamint az említett patthelyzet fényében arra kéri a Tanácsot és az Európai Parlamentet, hogy vegyen tudomást a koncessziós szerződésről jelenleg folyó tárgyalások kudarcáról, és határozzon azok berekesztéséről. Ezzel egyidejűleg azonban azt kéri tőlük, nyilvánítsák ki akaratukat a Galileo program megvalósítására és folytatására. Azt javasolja, hogy dolgozzanak ki alternatív forgatókönyvet, amelyben a fejlesztés és a kiépítés szakaszait államilag támogatnák és finanszíroznák, míg a koncessziós szerződés csak a működtetésre korlátozódna. Az Európai Úrügynökség kezében lenne a jog a munkáknak az Európai Unió nevében történő irányítására és kiadására.

2. A zöld könyv tartalma

2.1 Az Európai Bizottsági szöveg egyrészt a rendszert és annak előrelátható fejlesztését, másrészt a különböző alkalmazások innovációjának lehetőségét ismerteti röviden. Felsorolja továbbá a javasolt öt szolgáltatástípust: nyílt hozzáférésű szolgáltatás, kereskedelmi szolgáltatás hivatásos felhasználók számára, életmentő szolgáltatások, kutató és mentő szolgáltatások, valamint a „közszabályozás alá eső szolgáltatás”. Ez utóbbi szolgáltatás azonban nem tartozik a zöld könyv által tárgyalt körbe, hanem a tagállamokra bízák, hogy alkalmazzák-e vagy sem. Az Európai Bizottság a tagállamok közvetlen megkérdezését követően összefoglalót készít az egyes gyakorlatokról.

2.2 Az Európai Bizottság zöld könyve a következő érintett és esetlegesen érdekelt tevékenységi köröket sorolja fel:

- helymeghatározás alapú szolgáltatások (a nagyközönség számára) és segélykérő hívások,
- közúti szállítás,

- vasúti szállítás,
- tengerhajózás, belvízi hajózás és halászat,
- légi közlekedés,
- polgári védelem, veszélyhelyzetek kezelése és humanitárius segítségnyújtás,
- veszélyes áruk figyelemmel kísérése,
- élőállat-szállítás,
- mezőgazdaság, parcellamérések, geodézia és kataszteri felmérés,
- energia, olaj és gáz,
- kutatási és mentési szolgáltatások,
- logisztika,
- környezetvédelem,
- sport és turizmus,
- rendfenntartás.

2.3 A fenti lista a lehetséges alkalmazási területek kiterjedtségét és sokféleségét mutatja.

2.4 A zöld könyv, mint mindig, az érdekelt felekhez intézett kérdésekkel zárul. Az EGSZB-nek nem feladata ezekre a kérdésekre választ adni, ugyanakkor hangsúlyozza az általa fontosnak tartott kérdéseket, illetve kiegészíti azokkal, amelyek véleménye szerint kimaradtak a dokumentumból.

2.5 Az Európai Bizottság elvégzi a zöld könyv alapján az érdekelt felek hozzá beérkezett válaszainak elemzését. Ezek azonban gyakran csekély számúak és túl általánosak ahhoz, hogy következtetéseket lehessen levonni, ezért a Bizottság egy 2007 októberében megjelenő cselekvési tervvel egészíti ki a zöld könyvet, hogy részletesebb konzultációra adjon alkalmat. Mindaddig egyik nagy gazdasági ágazat sem mutatott különösebben érdeklődést a fizetős szolgáltatások iránt. Ebből adódóan meglehetősen nehéz egy nyílt, ingyenes – még ha nem is teljesen garantált – szolgáltatással versenyezni. Így megkérdőjelezhető az európai civil rendszer gazdasági és pénzügyi egyensúlya, amely – szemben az amerikai, katonai rendszerrel – nem rendelkezik állami támogatással.

3. A legfontosabb kérdések

3.1 A 2. – etikai és a magánélet védelmére vonatkozó – kérdés⁽¹⁾ különösen nagy jelentőségű, amelyet az EGSZB már figyelemmel kísért, és kérte a magánélet védelmére vonatkozó elv szigorú betartását. Felmerül a magánélet védelméhez való jog és a technika által biztosított lehetőségek közötti egyensúly megteremtésének kérdése. Mindenesetre hangsúlyozni kell, hogy a műholdas helymeghatározási/navigációs rendszerek segítségével a felhasználó meghatározhatja a tartózkodási helyét, ez azonban mások számára nem válik ismertté, hacsak a felhasználó nem kommunikálja azt – például GSM-típusú távközlési eszköz útján – harmadik fél irányába. Abból adódóan, hogy

(¹) COM(2006) 769., 4. bekezdés.

ezek a rendszerek egyirányúan működnek, a navigációs rendszer – legyen az GPS, Galileo, vagy az orosz GLONASS – nem ismeri a felhasználókat, és nem képes arra, hogy meghatározza a navigációs jelek használóit, még kevésbé arra, hogy megállapítsa földrajzi helyzetüket. Következésképpen a magánélet védelmére vonatkozó kérdést a felhasználóknak nyújtandó egyéni alkalmazások szolgáltatásainak fényében kell megvizsgálni. Ezen szolgáltatások közül azonban sok úgy működik, hogy a felhasználó pillanatnyi földrajzi helyzetének adatait közölni kell egy szerverrel, amely aztán a kért – például a közúti forgalomra vonatkozó – információt szolgáltatja.

3.2 Az 5., a nemzetközi együttműködésre vonatkozó kérdés⁽²⁾ komoly kérdéseket vet fel. Az Európai Unió Kínával, Izraellel, Dél-Koreával, Marokkóval és Ukrajnával kötött eddig együttműködési megállapodást, illetve a következő országokkal tervezte: India, Brazília, Argentína és Ausztrália. A Galileo nemzetközivé válásához – különösen a szabványok, a piacok megnyitása, a tanúsítási kérdések, a frekvenciák, valamint a szellemi tulajdonjogok tekintetében – természetesen szükség van ezekre a megállapodásokra, ugyanakkor ügyelni kell arra, hogy bizonyos partnerek elsődleges indítéka az európai know-how megszerzésére irányul, hogy időt nyerjenek a saját technológia kidolgozásához, amely aztán a Galileo konkurenciájaként működhet majd. Ma már egyértelmű, hogy Kína 2003-ban ilyen céllal írta alá az Európai Unióval a Galileo együttműködési megállapodást. Egyébként pedig meglepő, hogy sem Norvégia, sem Svájc nem foglalta keretbe együttműködési szándékát az Európai Unióval a Galileo kapcsán, pedig az Európai Űrügynökségen keresztül részt vesznek a program fejlesztési és hitelesítési szakaszának finanszírozásában. Ebből adódóan egyelőre nem tisztázott a Galileo közszabályozás alá eső szolgáltatásához való esetleges hozzáférésük sem.

3.3 Mindenesetre általánosan elmondható, hogy az együttműködési megállapodások nem érintenék a közszabályozás alá eső szolgáltatásokat. Ráadásul a nemzetközi együttműködési tárgyalások lelassultak, mivel az európai projekt prioritását a nehézségekkel küzdő műholdas navigációs rendszer gyakorlati megvalósítására helyezték.

3.4 A 6. és 7. számú, a szabványokra és a tanúsításra vonatkozó kérdések⁽³⁾ tulajdonképpen a berendezések és maga a rendszer, valamint a telepített navigációs terminálok hitelesítésének problémáját vetik fel. Ez a kérdés különösen a légi és a vasúti közlekedés területén jelent gondot, ugyanis ezen a két területen a biztonsági és jelzőberendezéseket szigorú, nemzetközi tanúsítvány alapján elismert eljárás szerint kell hitelesíteni. A Galileo mint rendszer hitelesítésének csak egy adott ágazat – mint például a polgári légi közlekedés – alkalmazása vonatkozásában van értelme, amely az alkalmazandó szabványokat és hitelesítési eljárásokat maga határozza meg. A Galileo szolgáltatásait használó, mobil járművek fedélzetére telepített terminálok és berendezések hitelesítése több mindent foglal magába, mint egyedül a helymeghatározási terminál; ide tartozik minden egyéb, a helymeghatározási információt feldolgozó és azt a pilótának vagy a fedélzeti parancsnoknak visszajuttató berendezés is. Az alkalmazásra vonatkozó, szokásos hitelesítési eljárásokat kell tehát alkalmazni, továbbá minden egyes külön alkalmazásra vonatkozó kérdést is rendezni kell.

⁽²⁾ COM(2006) 769., 5.3. bekezdés.

⁽³⁾ COM(2006) 769., 5.4. bekezdés.

3.5 A kérdés másik, a felelősségre vonatkozó vetülete azonban csak nagy vonalakban szerepel, pedig szintén kiemelt fontosságú, összetett kérdésről van szó. Egyrészt a viszonylag egyszerű, szerződéses, másrészt a sokkal bonyolultabb, szerződésen kívüli felelősségre vonatkozó szabályokat is rendezni kell. Ezenkívül a felelősség mértéke attól függően is eltérő lehet, hogy nyílt, kereskedelmi vagy állami szolgáltatásról van-e szó. Az Európai Bizottság egy, a polgári légi közlekedés mintájára létrehozandó sémát fontolgat, vagyis bizonyos összegig a biztosító, azon felül pedig az állami hatóságok fedeznék a biztosítást. Ebben az esetben azt a határösszeget kell megállapítani, amelynél az állami felelősségvállalás bekapcsolódik. A jelenlegi határösszeg magas, egymilliárd euró körül van.

3.6 A jelzést szolgáltatónak milyen szinten kell garantálnia a teljesítményt? Ennek a kérdésnek különösen a légiközlekedési, a vasúti- és a tengeri szállítási területen van rendkívüli jelentősége.

3.7 Kit és milyen mértékben terhelne például a felelősség egy, a rossz minőségű jelzés miatt bekövetkező légi katasztrófa vagy egy, esetleg olajkiömlést okozó tengeri baleset esetében? Meg kell azonban különböztetni a szerződéses és a szerződésen kívüli felelősségvállalás esetét.

3.8 A Galileo rendszer üzemeltetője viselné a teljes felelősséget, vagy a tagállamokkal megosztva? Ez utóbbi esetben mely tagállamok jöhetnének szóba: a fellövő állam, az Európai Unió tagállamai, vagy a Galileo-projektben részt vevő tagállamok? Annak érdekében, hogy a Galileo kereskedelmi alkalmazásai megfelelő és biztonságos jogi keretben működhessenek, tisztázni kell ezeket a kérdéseket.

3.9 Léteznek precedensek, például az ARIANE esete. Az indítástól eredő, a harmadik feleknek okozott kár veszélyét 100 millió euróig az ARIANESPACE viseli, ezen túlmenően pedig a francia állam. A polgári légi közlekedés terén is találunk példákat a kereskedelmi partnerek és az állam között megosztott felelősségvállalásra, ezek szintén alkalmazhatóak lennének a Galileo esetében is. Mindenesetre – különösen, mivel új rendszerről van szó – a határ meghúzása a legkényesebb pont: hogyan lehet megfelelően megosztani az állam és a működtető felelősségét?

3.10 Amennyiben ez utóbbi (ARIANE) példát alkalmazzuk a Galileo esetében, ez azt jelentené, hogy világosan meg kell határozni, mely állami hatóságnak kellene adott esetben megosztania a felelősséget a Galileo üzemeltetőjével.

3.11 A szellemi tulajdonjogokra vonatkozó, 9. kérdés⁽⁴⁾ rendkívül fontos. Még akkor is, ha állami intézmények finanszírozzák a kezdeti kutatást, fontos, hogy a vállalatok, különösen a kkv-k szerezzék meg, érvényesítsék és alkalmazzák a fejlesztések szellemi tulajdonjogát.

⁽⁴⁾ COM(2006) 769., 5.6. bekezdés.

3.12 Végezetül néhány szó a Galileo katonai alkalmazásáról. A GPS rendszerrel ellentétben, amely katonai jellegű, de civileknek is szabadon hozzáférhető, a Galileo civil rendszer. Mint a GPS civil felhasználása esetében, semmi nem akadályozza valamely ország fegyveres erőit a Galileo nyílt szolgáltatásának alkalmazásában, bár a közszabályozás alá eső szolgáltatások alkalmazása – amelyhez való hozzáférést az Európai Unió tagállamai részletesen szabályozzák – a Galileo más szolgáltatásainál előnyösebb a rádióvétel zavarásával szembeni ellenállás és az önállóság tekintetében, mivel más frekvenciasávokat használ.

3.13 Anélkül, hogy vitába keverednénk a Galileo közszabályozás alá eső szolgáltatásainak katonai célú, különböző típusú felhasználásáról – ami egyrészt meghaladná a jelen vélemény kereteit, másrészt ez a kérdés a zöld könyvben sem szerepel – meg kell állapítani, hogy a Galileo kihasználtságának gazdasági egyensúlya részben ettől a szolgáltatástól függ. A Galileo projekt új, az Európai Bizottság által javasolt változatában ez a pont még kétségkívül vita tárgya lesz. Az Európai Bizottság közleményében egyébiránt kifejti: bár a rendszer civil jellegéhez nem fér kétség, el kell ismerni, hogy a legfontosabb bevételek a katonai felhasználók részéről adódhatnak majd.

4. Összegzés

4.1 A műholdas navigációs alkalmazásokról szóló zöld könyvet az érintett ágazatok alaposan át fogják tanulmányozni. Különösen a legfontosabb kérdések, így az esetlegesen megnyíló, új alkalmazási területek kapcsán érvényesítendő szellemi tulajdonjogok, a hitelesítési eljárások és a felelősségi rendszer vonatkozásában szükséges az érintett felek válasza.

4.2 A Galileónak az Európai Unió tagállamai által történő állami vagy katonai célú felhasználása – amelyet az Európai

Bizottság és a tagállamok, valamint a tagállamok egymás között közvetlen párbeszéd útján, a *Galileo security board* keretében kezelnek, rendkívül fontos kérdés a Galileo gazdasági modelljére gyakorolt hatása miatt. Világosan megmutatkozik, hogy ezzel a kérdéssel újfent foglalkozni kell, annál is inkább, mivel a köz- és magánszféra eredetileg tervezett partnerségének sikertelensége miatt a közsféra érzékelhetően nagyobb mértékű részvételére van szükség.

4.3 Összességében a műholdas navigációs alkalmazásokról tartandó konzultáció mindenképpen hasznos és érdekes. Meg kellene azonban arról is győződni, hogy a projekt végrehajtása is a tervezett ütemben halad-e. Az Európai Bizottság új javaslatai utolsó lehetőséget jelentenek a Galileo projekt számára. Az EGSZB tudatában van annak, hogy ez milyen pénzügyi terheket ró az egyes tagállamokra, azonban egy olyan időszakban, amikor az Európai Unióra az alkotmányszerződéssel kapcsolatos viták folyamánként népei szkeptikusan és bizonyos kiábrándultsággal tekintenek, a Galileo program feladása súlyos következményekkel járna Európában és Európán kívül egyaránt. Egy effajta kudarc azt jelentené a világ számára, hogy az Európai Unió képtelen mozgósítani forrásait egy kiemelt tudományos, technikai és gazdasági jelentőséggel bíró projekt érdekében. Elegendhetlen a Galileo befejezése, mely által bebizonyosodik: az Európai Unió képes újból erőre kapni és sikerre vinni a jövőre vonatkozó nagy terveit

4.4 A Galileo-projekt a fentiek miatt pillanatnyilag tehát nehézségekkel küzd. Az EGSZB egyetért azzal, hogy amennyiben az Európai Uniónak ez a kísérleti projektje esetleg kudarcra végződik, az komoly hitelvesztést okozna a polgárok szemében európai elkötelezettségük szempontjából, ezt pedig mindenképpen el kell kerülni.

Kelt Brüsszelben, 2007. július 11-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Dimitris DIMITRIADIS