

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EUK

9. november 2004

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om implementering af etableringsfasen og driftsfasen af det europæiske program om satellitbaseret radionavigation, KOM(2004) 477.



Trafikministeriet

Notat

Dato : 2. november 2004  
 J.nr. :  
 Sagsbeh. : MIC, lokaltelefon 2 33  
 Org. enhed : 3. Kontor

**Grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om implementering af etableringsfasen og driftsfasen af det europæiske program om satellitbaseret radionavigation (KOM (2004) 477).**

**1. Baggrund og indhold**

Rådet har den 30. juli 2004 modtaget Kommissionens forslag vedrørende ovenstående. Forslaget skal vedtages efter traktatens artikel 251, dvs. fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet. Rådet vedtager sin fælles holdning med kvalificeret flertal.

Kommissionen oplyser i sin meddelelse knyttet til forslaget, at Galileo-programmet er et program, der har teknologiske, politiske og økonomiske dimensioner, og at alle sektorer påvirkes af udviklingen af satellitbaseret radionavigation. Markedet herfor er i stærk vækst, og Kommissionen anfører, at markedet vokser med en årlig rate på 25 %. Man vurderer, at der vil være 3 milliarder modtagere i 2020. Antallet af jobs skabt som følge af Galileo-programmet alene skulle ligge i omegnen af 100.000.

Videre anfører Kommissionen, at satellitbaseret radionavigation passer perfekt til rammerne for transportpolitikken som beskrevet i Kommissionens hvidbog (KOM (2001) 370), herunder særligt i relation til fragtstyring, takstopkrævning vedrørende infrastrukturer og færdselssikkerhed. Endvidere anføres, at satellitbaseret radionavigation er en del af dagligdagen inden for områder som mobiltelefoni, bankforretninger og civile sikkerhedssystemer.

Programmet består af følgende fire på hinanden følgende faser:

- En **planlægningsfase**, der løb fra 1999 til 2001 under hvilken systemarkitekturen blev designet, ligesom det blev besluttet, hvilke tjenester, der skulle udbydes.
- En **udviklingsfase**, der løber fra 2002 frem til 2005, og som dækker udvikling af satellitterne og systemets jordkomponenter samt validering i kredsløb.

- En **etableringsfase** i 2006 og 2007, der omfatter konstruktion af og opsendelse af satellitterne og etablering af hele det jordbaserede system.
- En **driftsfase**, der starter i 2008, og som omfatter styring af systemet samt vedligeholdelse og opdatering.

Den første fase af programmet har været knyttet til forskning, og den finansielle støtte fra Fællesskabsbudgettet blev overvejende givet gennem 5. rammeprogram for forskning. For at kunne implementere anden fase, dvs. udviklingsfasen (2002-2005), etableredes med Rådsforordning 876/2002 af 21. maj 2002 et Galileo Joint Undertaking. Programmet har modtaget totalt 550 mio. €, der trækkes fra TEN-budgettet. Tilsvarende har de medlemslande, der deltager i ESA (European Space Agency), bidraget med samme beløb, dvs. 550 mio. €. Endelig er denne del af programfasen også støttet med 100 mio. € fra 6. rammeprogram.

Etableringsfasen (2006-2007) er estimeret til at andrage 2,1 mia. €. På Rådsmøde (transport) den 25. - 26. marts 2002 blev et sæt konklusioner vedtaget og af disse fremgår, at man skal tilstræbe en omkostningsdeling på 1/3 og 2/3 vedrørende henholdsvis de midler, der kommer fra Fællesskabsbudgettet, og de midler, der kommer fra den private sektor. Det medfører, at den private sektor bør tegne sig for 1,4 mia. €, mens de resterende 700 mio. € er knyttet til den offentlige sektor. Som et resultat heraf og henset til de eksisterende finansielle perspektiver, vil budgettet relateret til denne fase under de nye finansielle perspektiver skulle andrage 500 mio. €, dvs. det beløb der fra Fællesskabsbudgettet knyttes til denne fase i 2007, idet de resterende 200 mio. € falder under de eksisterende finansielle perspektiver, der gælder til og med 2006.

Finansieringen af driftsfasen (2008 -) forudses dækket af den private sektor. På basis af en PricewaterhouseCoopers analyse – og henset til den særlige karakter markedet for satellitnavigation har – anslås det, at det vil være nødvendigt med ekstraordinær offentlig finansiering i de første driftsår. Beløbet er ikke kendt og vil ikke blive kendt før forhandlinger om koncessionskontrakter er afsluttet, et arbejde der fortsætter i 2005. Det anslåede finansieringsbehov angives at være 500 mio. € og vil ligeledes være relateret til de nye finansielle perspektiver.

*De institutionelle rammer for 3. og 4. fase (etableringsfasen og driftsfasen)*

Kommissionen anfører, at de planlagte institutionelle rammer for 3. og 4. fase afviger markant for rammerne for de to første faser, idet konstruktion og styring af faserne skal udføres af en privat koncessionshaver under styring af ”Supervisory Authority”, et Fællesskabsagentur der optræder som licensudstedende autoritet for systemet. ”Supervisory Authority” blev skabt gennem Rådsforordning no 1321/2004 og vil blive etableret i første halvdel af 2005. Blandt ”Supervisory Authority”’s opgaver er at have budgetansvar (bemyndiget til SB af Kommissionen) i overensstemmelse med betingelserne i artikel 54 (2) (b) i den finansielle forordning om Fællesskabets budget.

Med henblik på at ”Supervisory Authority” kan udføre sine opgaver har dets bestyrelse, der består af repræsentanter fra medlemslandene og Kommissionen, fået tildelt betydelige beføjelser til at etablere budgettet, kontrollere dets iværksættelse, godkende arbejdsprogrammet, vedtaget passende finansielle regler og sørge for gennemsigtige beslutningsprocedurer. Udover dette er Supervisory Authority underlagt kontrol af Revisionsretten.

Den private koncessionsholder udpeges efter en udbudsprocedure, som varetages af Galileos Fællesforetagende. Kontrakten vil blive underskrevet i 2005. I overensstemmelse med artikel 3 i forordning 1321/2004 vil systemet tilhøre ”Supervisory

Authority” og vil forblive offentligt i sin helhed. Kun konstruktionen og styringen vil i en given periode være overdraget til koncessionsholderen.

*Midlerne til offentlig finansiering af etableringsfasen og driftsfasen*

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt at forudse et finansieringsbehov fra Fællesskabsbudgettet på 1 mia. € knyttet til fase 3 og 4, dvs. de to afsluttende faser i programmet. Beløbet overføres til Supervisory Authority, der vil bruge det i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning 1321/2004. Begrundelsen for at ønske beløbet overført fra det generelle budget frem for fra TEN og forskningsområdet angives at være følgende:

- Programmet har nu nået en vis modenhed og antaget en dimension, der strækker sig ud over den sektorspecifikke politik, som normalt er fulgt af Kommissionen i relation til innovation, transport, telekommunikation etc. Programmet udgør desuden et af hovedelementerne i det fremtidige Europæiske Rumprogram
- Størrelsen af de aktioner, der dækkes, medfører krav om gennemsigtighed, budgetfastfrysning og omhyggelig oversigt over programmet
- Det er nødvendigt af budgetmæssige og institutionelle hensyn at være klar m.m. over for koncessionshaveren.

Videre anfører Kommissionen, at det er vigtigt at understrege, at finansieringen af Galileo-programmet fra Fællesskabets budget er tidsbegrænset og, at de kommercielle indtægter, der genereres fra systemet, bør udvise økonomisk stabilitet over tiden – de skulle endda være tilstrækkelige til at sikre forbedring og opdatering af systemet. Udover Fællesskabsbudgettet omfatter den finansielle plan for de to sidste faser tre andre ressourcer. For det første er der tale om indtægter til koncessionshaveren for salg af forskellige tjenester genereret fra Galileo. For det andet vil den fremtidige koncessionshaver få indtægter fra licenser og intellektuelle ejendomsrettigheder, og for det tredje har EIB oplyst, at man er villig til at yde lån. Derudover er der tredjelande (især Kina, Israel og Indien), der er villige til at indskyde kapital i projektet.

Kommissionens konklusion er herefter, at Galileo-programmet nu er nået til et avanceret stade, og det går langt udover et almindeligt forskningsprojekt. Det er ifølge Kommissionen derfor nødvendigt at placere det i et specifikt legalt instrument, der dækker etableringsfasen og driftsfasen.

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **2. Gældende dansk lovgivning**

Der findes ikke dansk lovgivning vedrørende satellitnavigation

.

## **3. Høring**

Kommissionens forslag har været sendt i høring ved følgende myndigheder og interesseorganisationer m.v.:

ITD, Det Kommunale Kartel, (Handelskammeret), AHTS, Forbrugerrådet, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danske Busvognmænd, Amtrådsforeningen, HK Trafik og Jernbane, Rederiforeningen, Dansk Industri, Kommunernes Landsforening, STK, SID, LO, DTL, Danske Dagblade, FDM.

En række høringsparter har svaret, at man ikke har bemærkninger til forslaget.

En høringspart har haft substantielle bemærkninger. Det drejer sig om Dansk Industri:

### Dansk Industri

Dansk Industri anfører, at Galileo-programmet er en ganske betydelig europæiske satsning, og at der ud fra et overordnet industrielt synspunkt næppe kan sættes spørgsmålstegn ved vigtigheden af Galileo-programmet for Europa og europæisk industri.

Dansk Industri anfører videre, at man derfor anser det for væsentligt, at der tilvejebringes en løsning på de finansielle udfordringer i tilknytning til programmet.

Endvidere anfører Dansk Industri, at man – i betragtning af de ganske betydelige finansielle konsekvenser, som en gennemførelse af programmet og overgangen til en mere kommercielt orienteret driftsfase vil få for det fælles EU-budget – er enig i, at det er nødvendigt med et juridisk bindende grundlag. Dansk Industri kan på den baggrund tilslutte sig formålet med forordningen. Samtidig anser Dansk Industri det for væsentligt, at der bringes klarhed over, hvorvidt de omtalte finansieringsbehov er ”det endelige behov”.

Derudover anfører Dansk Industri, at netop fordi Galileo-programmet også har et stort industrielt perspektiv, anser man det for væsentligt, at europæisk industri direkte inddrages i den videre planlægning af programmet, så den bedst mulige fremtidige udnyttelse af programmet kan sikres. Man anfører, at inddragelse af industrien kunne sikres ved at sikre direkte industrirepræsentation i executive komitéen i den såkaldte *Galileo Joint Undertaking*, f. eks. via en repræsentant fra Eurospace, som er en samarbejdsorganisation for de europæiske rumfartsvirksomheder.

#### **4. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget vil ved dets ikrafttræden have umiddelbar retsvirkning i Danmark. Forslaget har ikke direkte statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Forslaget må på sigt vurderes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af bl.a. mere optimal infrastrukturudnyttelse.

#### **5. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Galileo-programmet er et europæisk program, og regeringen er enig med Kommissionen i, at dette program mest hensigtsmæssigt etableres på europæisk niveau.

#### **6. Tidligere forelæggelser i Folketingets Europaudvalg**

Galileo-sagen har tidligere af trafikministeren været nævnt til orientering på møderne i Folketingets Europaudvalg den 26. marts 1999, den 1. oktober 1999, den 3. december 1999, den 24. marts 2000, den 23. juni 2000, den 29. september 2000, den 30. marts 2001, den 22. juni 2001, den 12. oktober 2001, den 22. marts 2002, 27. september 2002, 29. november 2002, 21. marts 2003 og 1. oktober 2004, på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001 samt med henblik på forhandlingsoplæg den 11. juni 1999 (iværksættelse af definitionsfasen), den 15. december 2000 og den 1. marts 2002. Sagen har tillige været nævnt af økonomiministeren på mødet i Europaudvalget den 9. marts 2001 og af finansministeren på mødet med Folketingets partier den 30. november 2001.