



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 18.2.2004
KOM(2004) 112 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN
TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET**

Rapport om läget för forskningsprogrammet Galileo i början av år 2004

Inledning

Forskningsprogrammet Galileo (nedan kallat Galileoprogrammet) har både tekniska, politiska och ekonomiska dimensioner. Alla ekonomiska sektorer och alla delar av vårt samhälle berörs av den satellitbaserade radionavigeringens utveckling, och enligt alla beräkningar väntas tillväxt inom detta område. Den varu- och tjänstemarknad som är kopplad till denna teknik uppgår redan till omkring tio miljarder euro per år, och den väntas öka med 25 procent per år, för att år 2020 uppgå till cirka 300 miljarder euro. Omkring tre miljarder mottagare kommer att vara i drift 2020. Det europeiska systemet för satellitbaserad radionavigering kommer att ge upphov till cirka 100 000 arbetstillfällen. Satellitnavigeringen har trätt in i de europeiska medborgarnas vardagsliv och används för både bil, mobiltelefon, bank och räddningstjänstens system för vår säkerhet. Detta innebär att Galileo också har en ”medborgardimension”.

Programmets tre på varandra följande faser, som totalt kommer att kosta 3,2 miljarder euro, beskrivs nedan:

- En utvecklings- och valideringsfas, som omfattar utvecklingen av systemets satelliter och markkomponenter samt validering i omloppsbanan. Denna fas löper mellan 2002 och 2005. Kostnaden kommer att vara 1 100 miljoner euro, varav hälften finansieras av Europeiska gemenskapen och hälften av Europeiska rymdbyrån.
- En installationsfas, som omfattar de två åren 2006 och 2007, med tillverkning och uppskjutning av satelliter samt installation av alla markkomponenter. Kostnaden på 2 100 miljoner euro kommer huvudsakligen att bäras av den som blir koncessionsinnehavare för systemet.
- Den kommersiella driften kommer att inledas 2008.

Kommissionen har regelbundet informerat Europaparlamentet och rådet om Galileoprogrammet. På grundval av de två senaste meddelandena¹ antog Europaparlamentet den 29 januari 2004 en resolution som stöder kommissionens strategi och upprepar vilken stor strategisk betydelse som detta enorma infrastrukturprojekt har för Europas framtid. Den 5 och 6 december 2002 och den 5 juni 2003² antogs slutsatser i vilka rådet uppmanade kommissionens politik, vad gäller både EGNOS- och Galileoprogrammet.

År 2003 har varit ett viktigt år för programmet, framför allt med tanke på att det gemensamma företaget Galileo³ (nedan kallat det gemensamma företaget) inlett sin verksamhet, de första satelliterna beställts, det internationella samarbetet fördjupats, frekvenstilldelningen bekräftats och installations- och driftsfasen förberetts.

Detta meddelande är indelat i följande tre avsnitt:

– Lägesrapport för utvecklingsfasen.

¹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet - Lägesrapport för Galileoprogrammet, 24.9.2002 (KOM(2002) 518 slutlig) och meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet - Integrering av EGNOS-projektet med Galileoprojektet (KOM(2003) 123 slutlig).

² Dokument 10736/03.

³ Det gemensamma företaget Galileo inrättades genom rådets förordning nr 876/2002, som offentliggjordes i EUT L 138, 28.5. 2002, s. 1.

- Framsteg i det internationella samarbetet
- Övergången till installations- och driftsfasen.

1. UTVECKLINGSFASEN ÄR LÅNGT FRAMSKRIDEN

Efter en tid av problem kopplade till fastställandet av Europeiska rymdbyråns finansiering, har Galileoprogrammets utvecklingsfas nått ett mycket framskridet skede. Det gemensamma företagens verksamhet pågår för fullt sedan sommaren 2003. De tekniska studierna och forskningsverksamheten har inletts, och man har i detta arbete uppmuntrats av de positiva resultaten från Världsradiokonferensen i juni 2003. Man är också på god väg att integrera de nya medlemsstaterna och kandidatländerna i Galileoprogrammet.

1.1. Inrättandet av det gemensamma företaget

1.1.1. Det gemensamma företagens inledande verksamhet

Efter det att man inom Europeiska rymdbyrån den 26 maj 2003 enats om hur stora bidrag byråns olika medlemsstater skulle betala under utvecklingsfasen, har man snabbt vidtagit de åtgärder som varit nödvändiga för att inrätta det gemensamma företaget.

Den 16 juni 2003 utsåg det gemensamma företagens styrelse Rainer Grohe till direktör. Den 15 juli 2003 yttrade den sig om företagens struktur och antog budgeten för åren 2003 och 2004.

Sedan sommaren 2003 har det gemensamma företagens verksamhet varit i full gång. Det finns ett trettiotal anställda, fördelade på fyra avdelningar som ansvarar för tekniska aspekter, kommersiell utveckling, koncession respektive administration och ekonomi. Företagets lokaler är belägna i Bryssel. Den 28 juli 2003 undertecknade företaget, i enlighet med artikel 3 i sina stadgar, ett avtal med Europeiska rymdbyrån om de åtgärder som denna skall vidta under utvecklingsfasen, vad gäller systemets rymd- och marksegment. Företaget har också utlyst en första ansökningsomgång som avser användningen av medel från sjätte ramprogrammet för forskning- och utveckling (jmf. punkt 1.2.3) och koncessionsförfarandet för programmet utvecklings- och driftsfas (jmf. punkt 3.1).

1.1.2. Frågan om undantag

Vid sitt möte den 26 mars 2002 utfärdade rådet (transport) och kommissionen, å ena sidan, och Belgien, å andra sidan, en förklaring mot bakgrund av förordningen om inrättandet av det gemensamma företaget, som antogs den 21 maj 2002. I förklaringen förband sig parterna att undanta det gemensamma företaget och dess anställda från alla skatter, sociala avgifter och liknande skyldigheter i den utsträckning som är förenligt med gemenskapens regelverk och nationell rätt.

Kommissionens diskussioner med de belgiska myndigheterna har gjort det möjligt att snabbt lösa frågan om mervärdesskatt och accisavgifter.

När det gäller sociala avgifter och den källskatt som det gemensamma företaget skall dra från de anställdas löner har de belgiska myndigheterna fortfarande inte lagt fram något formellt

förslag⁴, trots flera möten och skriftväxlingar och en påminnelse från rådet (transport) den 5 december 2003. Det handlar om stora summor, omkring fem miljoner euro per år, och det är ohållbart om det gemensamma företaget tvingas att använda delar av gemenskapens bidrag till Galileoprogrammet till att betala skatter och andra avgifter som tas ut av den medlemsstat där företaget har sitt säte.

1.2. Tekniska undersökningar och forskning

De sista undersökningarna inom ramen för utformningsfasen har avslutats. De tekniska undersökningarna och forskningsverksamheten inom ramen för utvecklings- och valideringsfasen har inletts enligt tidsplanen, både när det gäller själva infrastrukturen och marksegmentet. EGNOS-systemet kommer snart att vara i drift, och en europeisk plan för radionavigation håller på att utarbetas.

1.2.1 De sista åtgärderna i utformningsfasen

Undersökningarna ”Galilei” och ”GalileoSat phase B2” avslutades den 10 och 11 juli 2003.

Undersökningen ”Galilei” har befast Galileos⁵ plats i internationella forum som ITU⁶ och ICAO⁷. Den har bidragit med omfattande analyser och simuleringar avseende driftskompatibiliteten med andra satellitnavigeringssystem, utarbetandet av specifikationer för infrastrukturens lokala komponenter och en förbättrad kartläggning av de globala marknaderna för utrustning och tjänster.

Tack vare undersökningen ”GalileoSat phase B2” har Europeiska rymdbyrån kunnat göra en detaljerad kartläggning av rymdinfrastrukturen och marksegmentet.

1.2.2 Åtgärder och undersökningar som rör basinfrastrukturen.

Valideringen i omloppsbanan inleddes i praktiken den 11 juli 2003, i och med att Europeiska rymdbyrån undertecknade avtalen om förvärv av de två första försökssatelliterna. Den första av dessa satelliter kommer att skjutas upp före utgången av 2005. Om dessa två satelliter finns i omloppsbanan före sommaren 2006 har man rätt att behålla de frekvenser som man tilldelats vid de två senaste Världsradiokonferenserna. Samtidigt valideras utrustningens grundläggande funktioner, bland annat signalgenerator och atomur.

I och med att man beställt två satelliter garanteras tillgången till de tilldelade frekvenserna även om en av satelliterna skulle fungera otillfredsställande. En annan aspekt är att konkurrens skapas mellan tillverkarna.

Samtidigt har Europeiska rymdbyrån börjat förbereda utvecklings- och valideringsfasen. Under 2004 kommer den att inleda alla ansökningsomgångarna för denna sista fas. Rymdbyrån kommer, under det gemensamma företagets övervakning, att se till att avtalen

⁴ I dagsläget räknar man med två möjligheter: antingen att Belgien betalar ett bidrag till det gemensamma företaget Galileo som motsvarar de avgifter som detta företag betalat in eller att Belgien tillämpar protokollet om privilegier och immunitet, mot bakgrund av att det gemensamma företaget inrättats genom en gemenskapsförordning som grundas på artikel 171 i fördraget.

⁵ Med ”Galileosystemet” avses infrastrukturen bestående av konstellationens satelliter och de markstationer som används för driften.

⁶ Internationella teleunionen.

⁷ Internationella civila luftfartsorganisationen.

följer principerna om ickediskriminering, öppenhet och rättvis fördelning av arbetet, med beaktande av programmets gemenskapskaraktär.

Samtidigt fortsätter Europeiska rymdbyrån arbetet med den tekniska utvecklingen av olika delar av infrastrukturens rymd- och marksegment samt konstruktionen av olika simulatorer.

1.2.3. Verksamhet och undersökningar som rör satellitnavigeringens tillämpningar

Som en följd av de undersökningar om satellitnavigering som genomförts inom femte ramprogrammet för forskning och utveckling (bland annat inom programmet för informationssamhället teknik) har det gemensamma företaget undertecknat de kontrakt från den första ansökningsomgången som rör användningen av bidrag från sjätte ramprogrammet för forskning och utveckling. Fem forskningsområden har definierats i enlighet med Europeiska rymdbyråns ARTES-program⁸: utveckling av försöksmottagare, försök med lokala infrastrukturkomponenter, främjande av de tjänster som Galileosystemet kommer att kunna erbjuda med hjälp av EGNOS, utveckling av marknaden för satellitnavigering och fastställande av systemets uppgifter inom olika verksamhetsområden.

Dessutom har man under de senaste månaderna samrått med olika aktörer som berörs av satellitnavigering, bland annat biltillverkare, mobilteleoperatörer, producenter av digital kartografi, rörelsehindrade, konstruktörer av byggmaskiner, sjöfartssektorn, aktörer inom intelligenta transporter, jordbruks- och fiskesektorn, försäkringsbolag och banker, räddningstjänstens myndigheter och järnvägssektorn.

Det europeiska systemet för satellitnavigering kommer att ha unika egenskaper, som kommer att ge många olika sektorer nya möjligheter till övervakning, kontroll och förvaltning, vilket i sin tur kan ge upphov till nya tjänster och nya regler. Förslaget till direktiv om vägtullar bygger i hög grad på att satellitnavigeringens tekniska potential utnyttjas. Man håller på att göra en omfattande genomgång av de gemenskapsbestämmelser som kan påverkas Galileosystemets tjänster.

1.2.4. EGNOS kommer snart att vara i drift

Under 2003 har arbetet med att utveckla och finslipa EGNOS-systemet fortlöpt på ett tillfredsställande sätt. Den första försökssignalen sändes ut den 6 juni 2003, och sedan dess har hela systemet steg för steg färdigställts. I november 2003 var följande utrustning utplacerad: två av de fyra viktigaste kontrollcentraler som planerats (Langen, Tyskland, och Torrejon, Spanien), tre av de sex planerade sändningsstationerna, ”NLES”⁹ (i Goonhilly, Scanzano och Torrejon) och minst 16 av de 34 mottagningsstationerna för ”RIMS-signaler”¹⁰ som planerats.

Flera framgångsrika försök som illustrerar EGNOS-systemets möjligheter har under 2003 genomförts i flera europeiska länder (bland annat Frankrike och Schweiz), i Afrika och i Latinamerika. Ytterligare försök pågår eller håller på att förberedas, bland annat i Kina, Sydafrika och Medelhavsländerna.

Efter att man i april 2004 genomfört en kontroll av om EGNOS-systemet är driftsklart (”Operational Readiness Review”) kommer EGNOS-tjänsterna att bli permanenta. Då kan

⁸ Advanced Research in Telecommunication System.

⁹ Navigation Land Earth Station.

¹⁰ Reference and Integrity Monitoring Stations.

man inleda validerings- och certifieringsprocessen för systemet inom några sektorer som ställer mycket höga krav på säkerhet och tillförlitlighet, som den civila luftfarten och sjöfarten.

När det gäller de institutionella och ekonomiska aspekterna begärde rådet i sina slutsatser av den 5 juni 2003 att EGNOS-programmet skulle ställas under det gemensamma företags kontroll, för att garantera att EGNOS integreras med Galileo. I samma slutsatser stödde rådet förslaget om att EGNOS mellan 2004 och 2008 skulle erhålla offentlig finansiering från olika källor samt att Europeiska gemenskapen skulle fortsätta att delta i finansieringen av EGNOS. Europeiska rymdbyrån och det gemensamma företaget håller för närvarande på att förbereda finansieringen, i samarbete med Eurocontrol och de nationella luftfartsmyndigheterna inom ramen för "EOIG"¹¹.

Det bör också noteras att man vid ICAO:s elfte konferens om navigering inom luftfarten, som hölls i Montreal i slutet av september 2003, var positiv till en användning av system som bygger på förstärkning av radionavigeringssignaler, vilket för Europas del är EGNOS-systemet. ICAO har också bekräftat att all ledning av lufttrafiken på sikt bör baseras på satellitnavigering.

1.2.5. Den europeiska radionavigeringsplanen

System för radionavigering har mycket stor betydelse för säkerheten inom flera olika sektorer. Därmed tycks det nödvändigt att, genom utarbetandet av en europeisk radionavigeringsplan harmonisera den informationen som finns tillgänglig om de existerande systemen för radionavigering, deras giltighetsperioder och planerade tekniska justeringar samt deras egenskaper och redundanskapacitet i förhållande till andra system. Det bör påpekas att de två länder som förfogar över satellitbaserade radionavigeringssystem (Ryssland och Förenta staterna) redan antagit sådana radionavigeringsplaner.

Kommissionen har tagit initiativ till en undersökning som skall omfatta en detaljerad kartläggning av den information som är nödvändig för utarbetandet av en europeisk plan. Denna undersökning kommer att bidra till att integrera Galileosystemet och de befintliga navigeringssystemen, bland annat de markbaserade systemen. Den kommer också att göra det möjligt att inleda en harmonisering av förfarandena för teknisk certifiering av EGNOS- och Galiloprogrammets system inom luftfarts-, vägtrafik- och sjöfartssektorn. Det bör påpekas att den kommande europeiska radionavigeringsplanen inte bara kommer att omfatta EU:s medlemsstater utan också de länder som gränsar till unionen.

1.3. Resultaten från Världsradiokonferensen i juni 2003

Vid Världsradiokonferensen i juni 2003 hade Europeiska gemenskapen två målsättningar som rörde satellitnavigering: dels att få alla de frekvenser som 2002 avsattes för satellitnavigering bekräftade och dels att se till att fördelningen mellan olika system inom detta frekvensspektrum inte skulle missgynna det europeiska systemet. På båda dessa punkter uppnådde Europeiska önskat resultat.

1.3.1. Bekräftelse av de tilldelade frekvenserna för satellitnavigering

Man var framför allt tvungen att se till att Galileosystemet och de andra systemen för satellitnavigering skulle kunna samexistera med de system som används av den civila

¹¹ EGNOS Operation and Infrastructure Group

luftfarten utan oacceptabla störningar. Två frekvensband berördes. För det ena ledde diskussionerna till en lösning som innebar att ett ömsesidigt skydd skulle garanteras genom samordning snarare än genom driftsbegränsningar. För det andra frekvensbandet enades man till sist om att samtliga satellitnavigeringssystem måste följa maxgränserna för sändningsstyrka. Dessa lösningar har godkänts av både satellitnavigeringssystemens operatörer och luftfartssektorn.

Världsradiokonferensen har bekräftat och preciserat villkoren för satellitnavigeringssystemens användning av radiospektrumet, så att både Galileosystemets driftsvillkor garanteras och andra viktiga sektorer, som den civila luftfarten, skyddas. De signalspecifikationer som utarbetades inom de undersökningar som genomfördes inför utformningen av systemet har bekräftats.

1.3.2. Ett förfarande för rättvis samordning

Det var mycket viktigt att tilldelningen av frekvenser för olika satellitnavigeringssystem skulle vara rättvis och bygga på principen om driftskompatibilitet samt att man gemensamt skulle fastställa i vilken utsträckning signaler får störas ut.

Denna fråga diskuterades länge under konferensen, eftersom den globala utvecklingen har gått från en situation kännetecknad av det amerikanska GPS-systemets monopol till en miljö där flera olika system samexisterar. Europeiska gemenskapen har hela tiden förespråkade en opartisk multilateral samordning (kallad ”artikel 9”) av Internationella teleunionen (ITU). De europeiska delegationernas sammanhållning, kompetens och fasta vilja gav resultat inom detta område. De förfaranden som fastställts av Internationella teleunionen kommer att tillämpas från och med den 1 januari 2005

1.4. Integreringen av de nya medlemsstaterna och kandidatländerna är på god väg

EU:s nya medlemsstater kommer att ha en nyckelroll inom Galileoprogrammet, och därför har Europeiska kommissionen bedömt det som nödvändigt att successivt integrera dem med Galileo- och EGNOS-programmet genom konkreta åtgärder, för vilka utgångspunkten varit konferensen ”Galileo för ett utvidgat Europa”, som hölls i Warszawa i maj 2003.

De presentationer och förklaringar om satellitnavigeringens utveckling som gjorts av de nya medlemsstaternas företrädare visar deras stora intresse för att använda och i viss grad även utveckla de tjänster som hör ihop med denna teknik, i synnerhet inom transport- och energisektorn, geodesin och vetenskapen i allmänhet. Olika initiativ har utvecklats på industriell nivå för att dessa länder skall kunna delta fullt ut i Galileoprogrammet från och med den första maj 2004, både genom ramprogrammet för forskning och utveckling och genom ansökningsomgångar som utlyses av Europeiska rymdbyrån.

2. FRAMSTEG I DET INTERNATIONELLA SAMARBETET

Rådet har flera gånger understrukit att det är nödvändigt att samarbeta internationellt för att man skall kunna dra maximal nytta av Galileoprogrammet. Det europeiska systemet för satellitnavigering har egenskaper som gör att det kan erbjuda en global offentlig tjänst utan motstycke. Detta inser man i tredje land, och därför begär allt fler länder att få bli associerade. Avtalet med Kina har i detta hänseende haft en avgörande betydelse, och kontakterna med de andra stora regionerna i världen har fördjupas. Samarbetet med de två länder som redan

förfogar över satellitnavigeringssystem har också intensifierats, och en av EU:s prioriteringar är att avsluta förhandlingarna med Förenta staterna.

2.1. Principerna för det internationella samarbetet

Tredje lands intresse för det framtida satellitnavigeringssystemet ökar hela tiden. Motiven för det internationella samarbetet handlar om betydligt mer än att svara på förfrågningar från enskilda länder. Samarbetet är avgörande för att säkra driftskompatibiliteten med de existerande systemen, för att främja kunnandet inom näringslivet och den europeiska politiken, för att stimulera systemets utbud av tillämpningar, för att tränga in på marknaderna i tredje land samt för att installera markkomponenter på olika platser i världen. Det faktum att fler och fler tredje länder är associerade till programmet och därmed delar Europeiska unionens intresse av att främja det (exempelvis i internationella instanser) minskar de tekniska och politiska riskerna. Det nära bandet till framtida användare i hela världen gör det lättare att fastställa vilka tjänster som svarar mot behoven. Det internationella samarbetet har också en politisk dimension, eftersom man därigenom kan associera fler tredje länder till förvaltningen av strategisk infrastruktur.

För att svara på tredje lands önskningar och dra maximal nytta av det internationella samarbetet inriktar sig kommissionen, i enlighet med de politiska riktlinjer som fastställts av Europaparlamentet och rådet, på två parallella strategier: den bilaterala strategin och den regionala strategin.

Den bilaterala strategin bygger på att Europeiska gemenskapen ingår avtal med de länder som förfogar över särskild kompetens inom satellitnavigering. I dessa avtal, som sluts efter förhandlingar på grundval av rådets direktiv, fastställs en bred ram för samarbetet som omfattar både institutionella, lagstiftningsmässiga, industriella, tekniska och ekonomiska aspekter. Den 30 oktober 2003 undertecknades ett första avtal mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kina, å andra sidan.

Den regionala strategin är inriktad på länder som huvudsakligen intresserar sig för Galileoprogrammet i egenskap av framtida användare av systemet. Den utnyttjar huvudsakligen redan existerande strukturer för regionalt och multilateralt samarbete.

Den bilaterala och den regionala strategin bygger på samma principer. De åtgärder som vidtas beaktar helt kraven om kontroll och skydd av systemet samt Europeiska gemenskapens åtaganden i fråga om exportkontroll och ickespridning. Galileos säkerhetsstyrelse, allmänt kallad GSB ("GALILEO Security Board"), som består av säkerhetsexperter, stöder kommissionens arbete med att i diskussioner med tredje land utarbeta texter om dessa aspekter. Känsliga åtgärder, exempelvis sådana som rör systemets säkerhet, omfattas inte av samarbetet. Man avser dock att sluta säkerhetsavtal med de olika associerade länderna så snart den europeiska behöriga myndigheten för detta område inrättats (jmf. punkt 3.2.). Avtalen med tredje länder rör huvudsakligen deras deltagande i teknisk och industriell verksamhet. De närmare formerna för detta samarbete fastställs sedan i varje enskilt fall, i nära samarbete mellan de berörda enheterna i tredje land, det gemensamma företaget Galileo och Europeiska rymdbyrån.

En förutsättning för tredje länders associering till programmet är att de bidrar ekonomiskt, vilket gör det möjligt att slutligt fastställa finansieringen för framtida faser. I likhet med gemenskapens bidrag kommer bidragen från tredje land att slussas till det gemensamma företaget, vilket garanterar en enhetlig förvaltning av programmet. När ett avtal slutits med ett

tredje land kan därför det gemensamma företaget inleda diskussioner i enlighet med förfarandet i artikel 5 i rådets förordning nr 876/2002.

2.2. Avtalet med Kina är en förebild när det gäller bilateralt samarbete

Efter att rådet i mars 2003 givit kommissionen mandat att inleda förhandlingar kunde ett första samarbetsavtal undertecknas med Kina den 30 oktober 2003, i samband med toppmötet mellan Europeiska unionen och detta land. Detta var ett viktigt steg framåt, och avtalet kan användas som mall så att andra tredje länder snabbt kan associeras. En mängd samarbetsområden omfattas av avtalet; några exempel är Kinas bidrag, olika lagstiftningsmässiga aspekter av projektet (bland annat aspekter som rör certifiering, frekvenser och immateriella rättigheter) samt vetenskapliga och industriella åtgärder. När det gäller finansieringen har man från kinesisk sida sagt sig vara villig att bidra med 200 miljoner euro till programmet.

De närmaste etapperna i samarbetet handlar om att precisera Kinas roll inom det gemensamma företaget och inom industriell och vetenskaplig verksamhet. När det gäller den första frågan kommer det kinesiska deltagandet i det gemensamma företaget att följa förfarandet i artikel 5 i förordning nr 876/2002. Det gemensamma företags övervakningsstyrelse kommer att knytas till detta arbetet för att förbereda ett beslut som skall fattas av rådet. När det gäller den andra frågan måste man fastställa de konkreta villkoren för kinesiska experter och företags deltagande i verksamheten i utvecklings- och driftsfasen med användning av det ekonomiska bidraget från Kina. De diskussioner om detta som det gemensamma företaget, i nära samarbete med Europeiska rymdbyrån, för med de kinesiska samarbetsparterna syftar till att kartlägga vilka delar av programmet som kan vara aktuella för ett sådant deltagande. Beslutet kommer att baseras på den särskilda kompetens som deltagarna från associerade tredje länder kan bidra med, utan att detta leder till att programmets industripolitiska karaktär försvagas för den europeiska industrin.

Konkreta samarbetsåtgärder har redan vidtagits. Bland annat invigdes ett gemensamt utbildningscentrum ("China-Europe GNSS training and technical cooperation center") i Peking den 19 september 2003, för att främja gemensam verksamhet som rör det framtida europeiska systemet inom områdena utbildning, försök, tillämpningar, industriellt samarbete och marknadsföring. Man kommer också att inleda en serie försök i Kina där man använder EGNOS-stationer och pilottillämpningar inom de prioriterade områdena järnvägstransporter samt navigering på inre vattenvägar och inom sjöfarten.

Avtalet med Kina har lett till att andra tredje länder som önskar delta i utvecklingen av Galileosystemet inkommit med förfrågningar om samarbete. Rådet har därför gett kommissionen ett formellt uppdrag att inleda förhandlingar i syfte att sluta samarbetsavtal med Indien och Israel. Förhandlingsdirektiven för dessa två länder har fastställts på samma grund som de som i mars 2003 antogs för förhandlingar med Kina. Dessa två nya uppdrag är en följd av de preliminära kontakter som kommissionen tagit på begäran av de berörda länderna. Liknande kontakter har inletts med andra länder, bland annat Sydkorea, Brasilien, Japan, Kanada, Australien, Mexiko och Chile. Enligt det förfarande som följts i förhandlingarna med Kina, Indien och Israel kommer kommissionen, om kontakterna leder till en formell begäran om associering, att informera rådet och sedan lägga fram rekommendationer i syfte att få i uppdrag att föra de berörda förhandlingarna.

Schweiz och Norge, som redan är associerade till Galileoprogrammet genom Europeiska rymdbyrån, informerade i december 2003 kommissionen om sin önskan att inleda

diskussioner i syfte att knytas närmare till programmet, exempelvis genom deltagande i det gemensamma företaget.

2.3. Ett fördjupat samarbete med de stora regionerna i världen

För att maximera Galileo- och EGNOS-programmets effekter inriktas det regionala samarbetet på att inleda en dialog med framtida användare i de berörda länderna. Det koncentreras framför allt till försöks- och utbildningsverksamhet i olika regioner i världen.

2.3.1. Medelhavsområdet

Ett av de planerade projekten inom MEDA-programmet omfattar utbildnings- och försöksverksamhet avseende satellitnavigering i Medelhavsområdet. En budget på fem miljoner euro kommer att avsättas för dessa åtgärder, som inleds under 2004. Som ett led i förberedelserna inför projektet anordnade kommissionen i februari 2003 det första seminariet om satellitnavigering för EU och Medelhavsområdet i Kairo. Huvudsyftet med detta seminarium vara att informera beslutsfattare, tjänsteleverantörer och lokala näringslivsaktörer om de europeiska EGNOS- och Galileosystemens betydelse för Medelhavsområdet. Ett regionalt samarbetskontor kommer att öppnas. Det kommer att ha som syfte att främja utbildning och industriellt samarbete inom regionen. Detta centrum kommer att vara beläget i Egypten.

2.3.2. Latinamerika

Sedan 2001 har Europeiska unionen inlett samarbeten med Latinamerika inom området satellitnavigering. Tack vare ett program som finansieras över gemenskapsbudgeten har det varit möjligt att knyta kontakter mellan europeiska företagare och lokala transportmyndigheter samt att utföra genomförbarhetstester baserade på EGNOS-systemets försökssignal. De positiva resultaten från dessa försök har bekräftat att länderna i regionen har ett tydligt intresse av att associeras till Galileoprogrammet.

Med tanke på detta områdes betydelse och potential kommer det gemensamma företaget att inleda verksamhet där, bland annat genom att upprätta ett nät av utbildningscenter, stödja den lokala plan för tekniskt samarbete som utarbetats av ICAO, anordna försök i olika sektorer och uppmuntra industriellt samarbete.

2.3.3. Afrika

Ett av de uttalade samarbetsmålen för den transportpolitiska strategin enligt det avtal om partnerskap mellan Europeiska gemenskapen och AVS-länderna som undertecknades i Cotonou i juni 2000¹², är att införa ett globalt system för satellitnavigering. I Afrika gör satellitnavigeringen det möjligt att utveckla den civila luftfarten, samtidigt som den gynnar ekonomin i de afrikanska länderna, i synnerhet inom sektorerna handel, turism och naturresurser. Satellitnavigeringen möjliggör också en ökad säkerhet i regionen och bidrar till att sänka investeringskostnaderna för transportinfrastruktur.

¹² Punkt 2.2. i sammanställningen av samarbetsstrategier, som behandlar transportutvecklingen och som utarbetats i enlighet med artikel 20.3 i Cotonouavtalet, lyder som följer: "*Tillhandahållande av stöd för förbättring av tillförlitligheten och säkerheten vid sjö- och flygtransporter; bidrag till ett globalt satellitnavigationsystem som är kompatibelt med EGNOS-systemet (European Geostationary Navigation Overlay Service).*"

Europeiska unionen och de afrikanska luftfartsmyndigheterna har haft fruktbara kontakter under de senaste åren. De försök som har bedrivits med markinfrastruktur och flygplan i Dakarområdet bekräftar den europeiska viljan att utvidga användningen av systemen för satellitnavigering till att omfatta hela världen. Olika undersökningar som finansierats av Europeiska gemenskapen har behandlat möjligheten att ge Afrika tillgång till satellitnavigeringstjänster. De afrikanska civila luftfartsmyndigheterna (AFCAC, ASECNA, och CDAA) har med stöd av ICAO satt upp användningen av denna teknik som en målsättning.

Verksamheten i denna del av världen kommer, inom ramen för det gemensamma företaget, att intensifieras under det närmaste året. Användningen av EGNOS- och Galileosystemen påverkar betydligt fler sektorer än den civila luftfarten, och många olika satellitnavigeringstjänster kommer att utvecklas inom så skilda områden som transporter, jordbruk, fiske, bygg- och anläggningsverksamhet och miljö etc.

2.4. Förhandlingarna med de länder (Förenta staterna och Ryssland) som förfogar över satellitnavigeringssystem

När det gäller de två länder utanför EU som redan förfogar över globala system för satellitnavigering har förhandlingarna haft fler olika mål än förhandlingarna med övriga tredje länder, eftersom de också har inriktats på att säkra den tekniska kompatibiliteten och driftskompatibiliteten mellan deras system och Galileosystemet.

2.4.1. Ryssland

Under det toppmöte mellan Europeiska unionen och Ryssland som hölls i maj 2003 uttryckte Europeiska unionen än en gång sin vilja att fortsätta de förhandlingar som inleddes med Ryssland år 2000 och sin önskan att sluta ett samarbetsavtal med detta land. Diskussionerna har hittills inriktats på tekniska och industriella aspekter.

Nu bör dessa diskussioner gå in på mer politiska frågor, som rör villkoren för användning av de globala satellitnavigeringssystemen, formerna för samexistensen mellan Galileo och Glonass samt moderniseringen av Glonass. För att underlätta ett återupptagande av dessa förhandlingar har kommissionen lämnat ett avtalsförslag till de ryska myndigheterna.

I likhet med energidialogen kommer ett samarbete inom detta område på ett konkret sätt att öka den ekonomiska och politiska integreringen av Europeiska unionen och Ryssland.

2.4.2. Förenta staterna

Ända sedan man för fyra år sedan inledde diskussionerna med Förenta staterna om villkoren för samexistens mellan Galileosystemet och det amerikanska GPS-systemet har det varit en prioriterad fråga för Europeiska unionen att slutföra dessa förhandlingar med lyckat resultat. Det måste erkännas att Förenta staterna till en början ifrågasatte Galileoprogrammets själva berättigande. Under de senaste 18 månaderna har emellertid stora framsteg gjorts, och efter inrättandet av en teknisk grupp för kompatibilitet och driftskompatibilitet har förhandlingarna gått framåt inom alla diskussionsområden. De största hindren för ett avtal mellan de två parterna har nu undanröjts. Förenta staterna erkänner att det europeiska systemet är viktigt för användarna av satellitnavigering.

Stöttestenen är framför allt om frågan om överlagring av signaler på samma frekvensband. Förenta staterna motsätter sig av militära säkerhetsskäl att de signaler som sänds ut av

Galileosystemet delvis har samma modulering som GPS-systemets framtida militära signal, ”kod M”. De europeiska experter som sammanträtt i en arbetsgrupp för signaler (”Signal Task Force”) har kunnat visa sina amerikanska kollegor att det saknas störande interferenser mellan det europeiska systemets och GPS-systemets signaler och att de två systemen är helt tekniskt kompatibla, även när det gäller tids- och geodesireferenser. Ett stort steg i riktning mot ett övergripande avtal togs under de två, delvis konfidentiella, möten som hölls i London den 4-5 september 2003 och Haag den 19 november 2003, i och med en lösning fastställdes för signalen för den offentliga reglerade tjänsten (Public Regulated Service).

Ytterligare två frågor återstår att lösa: samexistensen mellan Galileosystemets öppna signal och GPS-systemets militära signal i krissituationer samt möjligheten att ytterligare förbättra det europeiska systemets signaler.

När det gäller den första frågan bör det understrykas att vissa tillämpningar av den öppna tjänsten kräver stor exakthet, till exempel tillämpningar i tätortscentrum, det europeiska larmnumret 112 och hjälpmedel för att vägleda blinda. Därför måste man välja en kraftfull signal som garanterar att det europeiska systemet blir en kommersiell framgång, och detta måste bekräftas i avtalet. De militära myndigheterna måste dock lokalt kunna störa ut Galileosystemets öppna signal och GPS-systemets öppna signal i konfliktområden, samtidigt som den militära GPS-signalens tillförlitlighet måste skyddas inom sådana områden. Under de senaste samtalen, som hölls i Washington den 29-30 januari 2004, erkände båda parterna att det fanns ett intresse av att utnyttja samma signal för utvecklingen av helt driftskompatibla mottagare. Det tycks vara möjligt att utarbeta en kompromiss som bygger på att man väljer identiska signaler som sedan kan förbättras.

När det gäller den andra frågan, som rör just möjligheten att förbättra signalerna, måste det övergripande avtal som diskuteras omfatta en mekanism för ömsesidig, effektiv och öppen samordning som kan optimera de europeiska och amerikanska systemens prestanda, med beaktande av den amerikanska sidans oro för den nationella säkerheten. Denna samordningsmekanism kommer dock inte att ge någon av parterna vetorätt gentemot den andra.

Om man går vidare till driftskompatibiliteten, är Europeiska gemenskapens mål att uppnå en maximal driftskompatibilitet mellan GPS-systemet och Galileosystemet, till maximal nytta för användarna. Markkomponenterna för kontroll av de två systemens satelliter kommer givetvis även i fortsättningen att vara separata och oberoende. I diskussionerna mellan de amerikanska och europeiska experterna har man behandlat olika tekniska problem (bland annat tidsreferenser) som nu har lösts: De signaler som sänds ut av varje system skall omfatta en parameter som möjliggör en perfekt synkronisering. Detta är ett avgörande framsteg, som innebär att en innehavare av en enda mottagare kan använda denna fullt ut för båda systemen, helt öppet och i kombination.

När det rör sig om handeln strävar Europeiska gemenskapen efter att skapa kommersiella villkor för satellitnavigering som innebär att varken det amerikanska GPS-systemet eller det europeiska Galileosystemet diskrimineras på något sätt. Betydande framsteg har gjorts mot att nå fram till ett avtal. Förenta staterna erkänner nu att de internationella handelsreglerna är tillämpliga på satellitnavigering, medan Europeiska gemenskapen har godtagit att eventuella brister i de multilaterala bestämmelserna skall åtgärdas genom särskilda bestämmelser.

Mot bakgrund av de framsteg som gjorts under de senaste förhandlingarna vågar man hoppas på att ett avtal snart ska kunna ingås.

3. ÖVERGÅNGEN TILL INSTALLATIONS- OCH DRIFTSFASEN

Nu när det gemensamma företaget inlett sin verksamhet, det tekniska arbetet är i full gång, det internationella samarbete snabbt utvecklas och ett avtal håller på att ingås med Förenta staterna, måste man aktivt förbereda sig för systemets installations- och driftsfas, som inleds 2006 respektive 2008.

3.1. Koncessionsförfarandet för systemet

De första resultaten från koncessionsförfarandet är mycket uppmuntrande, och samtidigt börjar man få en bild av möjligheterna till finansiering av utvecklings- och driftsfasen.

3.1.1. Koncessionsförfarandet för systemet

Koncessionsförfarandet för Galileoprogrammets installations- och driftsfas administreras av det gemensamma företaget. Förfarandet inleddes på allvar den 17 oktober genom att ett meddelande om koncessionen offentliggjordes i EUT¹³. För att inte programmet skulle drabbas av förseningar hade dock kommissionen vidtagit två förberedande åtgärder redan innan det gemensamma företaget inrättats.

Den 22 februari 2003 offentliggjorde kommissionen en inbjudan till företag att lämna in intresseanmälan till ”Galileokoncessionen” för att utveckla och driva det satellitbaserade navigeringssystemet Galileo¹⁴. 80 företag anmälde sig. Dessutom anordnade kommissionen den 18 mars 2003 en informationsdag riktad till företag som önskade delta i programmet. Omkring 500 företrädare närvarade vid denna dag, då de informerades om programmets utveckling, om processen för valet av den framtida koncessionsinnehavaren och om de många möjligheter som satellitnavigering kan erbjuda.

Det koncessionsförfarande som inleddes den 17 oktober 2003 omfattar två faser: i den första fasen görs ett första urval och sedan vidtar en fas av konkurrenspräglade förhandlingar.

Det var det gemensamma företaget som gjorde det första urvalet. Företaget granskade de fyra ansökningar som inkommit inom tidsgränsen och gjorde det första urvalet av kandidater som gick vidare till den andra fasen.

Följande kriterier användes för det första urvalet:

- Sökandens kapacitet för att finansiera installationen av infrastruktur och klara förvaltningen under driftsfasen. Alla sökande skulle bland annat inkomma med en affärsplan som täckte hela koncessionsperioden.
- Sökandens kapacitet för att utveckla och främja driften av Galileosystemet på global nivå, i synnerhet på grundval av sina erfarenheter och internationella kontakter.
- Beaktandet av de offentliga myndigheternas intressen.

Tidsgränsen var satt till den 5 december 2003 och ansökningarna öppnades den 9 december 2003 i det gemensamma företagens lokaler. Samtliga fyra ansökningar som registrerats kunde godtas.

¹³ EGT S 200, 17.10.2003, s.

¹⁴ EGT C 43, 22.2. 2003, s. 12.

Samtliga ansökningar bygger på att ett litet antal centrala samarbetspartner bildar ett konsortium, till vilket man knyter olika associerade företag från många olika områden, till exempel finansieringsinstitut och företag inom olika sektorer där satellitnavigeringstillämpningar används.

Ingen av de fyra anbudsgivarna ifrågasatte det framtida europeiska satellitnavigeringssystemets kapacitet att generera intäkter på den kommersiella marknaden, och samtliga sa sig vara beredda att finansiera en betydande del av åtgärderna med egna medel. Galileos kommersiella och offentliga tjänster och de därmed förbundna immateriella rättigheterna betraktas till exempel som goda källor till intäkter. I sina ansökningar har företagen också beaktat projektets globala dimension och dess konsekvenser inom den europeiska ekonomins olika sektorer. Några av ansökningarna omfattade också samarbetspartner från länder utanför Europeiska unionen.

Resultatet av ansökningsomgången måste betraktas som mycket uppmuntrande. Det visade att det varit rätt att satsa på offentlig-privata partnerskap och bekräftade att marknadsmöjligheterna var stora, eftersom den privata sektorn inte tvekade att göra betydande ekonomiska åtaganden. Det faktum att deltagarna i ansökningsomgången var mycket olikartade och företrädde olika ekonomiska sektorer visar också att Galileosystemet berör hela vårt samhälles framtid.

Under den andra fasen, de konkurrenspräglade förhandlingarna, kommer det gemensamma företaget att inleda förhandlingar med de sökande som finns kvar efter det första urvalet, för att fastställa vem som skall erbjudas koncessionen. Denna fas kommer endast att genomföras med de sökande klarat den första fasen, och de skall uppfylla ett antal specifika krav. När de konkurrenspräglade förhandlingarna avslutats kommer det gemensamma företaget att lägga fram ett förslag om vilket konsortium som skall tilldelas koncessionen.

Enligt det meddelande om koncessionen som offentliggjorts i EUT kommer koncessionen att tilldelas den sökande som efter att ha klarat det första urvalet slutligen presenterar det ekonomiskt sett mest fördelaktiga anbudet. Inom ramen för detta kriterium beaktas huvudsakligen följande:

- Hur stort tillskott av offentliga medel som man begär. Man kommer därvid att ta särskild hänsyn till trovärdigheten och relevansen i de sökandes förslag när det gäller maximera de kommersiella intäkterna från användningen av Galileosystemet.
- Kvaliteten på den sökandes anbud med tanke på vad som krävs för att installera och förvalta den rymd- och markinfrastruktur som är nödvändig för att Galileosystemet skall fungera och med beaktande av att detta skall ske i enlighet med de särskilda kraven på offentliga tjänster, framför allt vad gäller tjänstegaranti och säkerhet. Anbudet måste framför allt uppfylla de krav som förvaltningen av en global tjänst ger upphov till.

3.1.2. Finansieringen av installations- och driftsfasen

Resultatet av ansökningsomgången för koncessionen visar att den privata sektorn är beredd till ett substantiellt engagemang i Galileoprogrammet. Samtliga fyra ansökningar innehåller hänvisningar till rådets rekommendation, där det anges att gemenskapens bidrag får uppgå till högst en tredjedel av finansieringen av installationsfasen. Det är därför möjligt att skissera finansieringsplanen för dessa två faser. Fem olika finansieringskällor som beskrivs av de

sökande konsortierna kan bidra till finansieringen. Det är också tänkbart att skapa en sjätte finansieringskälla.

För det första kommer systemets koncessionsinnehavare att få intäkter genom försäljning av de olika tjänster som Galileosystemet ger upphov till.

För det andra kommer koncessionsinnehavaren att få del av licenserna och de immateriella rättigheterna till systemets komponenter.

För det tredje kommer Europeiska gemenskapen, som tillsammans med Europeiska rymdbyrån står för hela finansieringen av utvecklingsfasen, att fortsätta delta i finansieringen av programmet också efter att den nuvarande budgetplanen löpt ut 2006. I sina slutsatser från den 26 mars 2002 gjorde också rådet ett uttryckligt åtagande i denna riktning. Kostnaderna för installationsfasen beräknas uppgå till 2,1 miljarder euro. Exakt hur stor andel av detta som den offentliga sektorn skall stå för beror givetvis på hur mycket den privata sektorn beslutar att bidra med. Kommissionen har redan tagit med Galileoprogrammet i programmet ”Quick Start”, som lagts fram inom ramen för det europeiska tillväxtinitiativ¹⁵ som har godkänts av rådet. Det är på denna grund som kommissionen kommer att fastställa Galileoprogrammets tilldelning av budgetmedel inom den nya budgetplanen.

Europeiska investeringsbanken har förklarat sig vara villig att ställa upp som långgivare. Samtliga konsortier betonar i sina anbud att det är viktigt att ha tillgång till långsiktiga lån med en avgiftsfri period så att återbetalningen kan börja inledas då systemet börjar ge intäkter av betydelse.

Det finns också länder utanför EU som är beredda att delta i finansieringen av programmet (jmf. punkt 2 nedan). Det handlar om flera hundra miljoner euro som delvis kommer att kunna investeras i installations- och driftsfasen.

Om det skulle visa sig nödvändigt att hitta kompletterande finansiering är det tänkbart att på europeisk nivå införa en avgift på mottagare för satellitnavigeringssignaler, för att finansiera installations- och driftsfasen. Denna resurs skulle tillfalla den framtida övervakningsmyndigheten, vilken skulle kunna överföra en del av avkastningen till koncessionsinnehavaren och därmed begränsa behovet av andra offentliga medel. Detta är möjligt enligt förslaget om inrättandet av säkerhetsmyndigheten (jmf. punkt 3.2.1). Utförandet är beroende på affärsverksamhetens och marknadens utveckling inom GNSS mottagaren och övriga förbundna tjänster. Kommissionen presenterar ett sådant förslag, endast efter en begriplig undersökning var all inverkan på ekonomin och marknaden har tagits i beaktan vid berörda sektorerna.

Exakt hur mycket koncessionsinnehavaren skall bidra med kommer att behandlas i de konkurrenspräglade förhandlingarna, och det kommer inte att bli känt förrän urvalsförfarandet slutförts under 2004. Utan tvivel är själva mångfalden av Galileosystemets tjänster en av de viktigaste faktorerna när det gäller att maximera intäkterna för den framtida koncessionsinnehavaren och avgöra hur mycket denne kommer att behöva bidra med.

3.1.3. De tjänster som Galileosystemet ger upphov till

Frågan om det europeiska satellitnavigeringssystemets tjänster och frekvensplan har redan berörts i kommissions meddelande till Europaparlamentet och rådet av den 24 september

¹⁵ KOM(2003) 690 slutlig, 11.11.2003.

2002. Det är punkt 3 och bilaga 1 i detta meddelande, som innehåller en detaljerad beskrivning av tjänsterna och frekvenserna, som fungerar som referensdokument i detta hänseende.

Systemet har getts en flexibel utformning, eftersom det utformades i början av 2000-talet och är tänkt att vara i drift i minst 25 år räknat från 2008. Det är givetvis omöjligt att förutse alla förändringar som kan komma att ske under en sådan lång tidsperiod. Därför är ett huvudvillkor, med tanke på den tekniska utvecklingen och marknadsförändringar, att satelliternas signaler är helt flexibla, vilket är möjligt om det finns en kapacitet för att ladda ner moduleringen av signalerna i stället för att låta dem genereras av fast utrustning som inte tillåter ändringar i efterhand. De eventuella ändringarna av signalen påverkar inte prestandan för de mottagare som redan är i drift, men mottagare med större prestanda kan utvecklas. Flexibiliteten garanterar den prestanda som Galileosystemets användare har rätt att vänta sig. Det är dock självklart att denna tekniska flexibilitet skall utnyttjas med beaktande av de avtal som slutits med samarbetspartner, i synnerhet Förenta staterna, såsom anges i punkt 2.4.2.

Vid sitt möte den 5-6 december 2002 antog rådet (transport) sina slutsatser, där det anges att den verksamhet som omfattas av Galileoprogrammets ansökningsomgång består av de fem tjänster som anges i kommissionens meddelande av den 24 september 2002. De konsortier som ansökt om att bli koncessionsinnehavare för systemet har helt anslutit sig till denna strategi, som också bekräftas av resultaten från den senaste Världsradiokonferensen (jmf. punkt 1.3), samt av undanröjandet av det sista hindret för den offentliga reglerade tjänsten och den positiva utvecklingen av lokaliserings- och räddningstjänsten.

3.1.3.1. Undanröjandet av det sista hindret för den offentliga reglerade tjänstens signal

Såsom anges ovan i punkt 2 har man uppnått enighet med Förenta staterna om samexistens ifråga om frekvenser när det gäller signalen för Galileosystemets offentliga tjänst och GPS-systemets kod M-signal. Därmed undanröjs alla politiska hinder för en offentlig tjänst med signaler som är krypterade och som har särskilt stor motståndskraft mot störningar.

Studierna har också visat att den offentliga reglerade tjänsten endast har en försumbar inverkan på kostnaderna för utformningen och utrustningen för Galileosystemet som helhet, vad gäller rymdsegmentet. De enda extra kostnader som den offentliga reglerade tjänsten kommer att ge upphov till är kostnaderna för förvaltningen av driften. Dessa kostnader kommer för övrigt endast att behöva betalas av de medlemsstater som önskar utnyttja denna tjänst, eftersom användningen är valfri och får avgöras av varje medlemsstat inom de ramar som fastställs av den framtida övervakningsmyndigheten (jmf. punkt 3.2.1). De eventuella avgifterna för användningen av den offentliga reglerade tjänsten kommer att fastställas i koncessionsavtalet.

Det bör understrykas att konsortierna i sina ansökningar om koncessionen har bekräftat att den offentliga reglerade tjänsten kommer att utgöra en betydande andel av den framtida koncessionsinnehavarens intäkter, bland annat genom licenser för användning. Det faktum att infrastrukturen kommer att omfattas av en koncession kommer också att göra det möjligt att säkerställa ett optimalt förhållande mellan kostnaderna för förvaltningen av den offentliga reglerade tjänsten och de inkomster som denna tjänst genererar.

3.1.3.2. Den positiva utvecklingen i arbetet med lokaliserings- och räddningstjänsten (search and rescue)

Parallellt med arbetet med att förbereda lokaliserings- och räddningstjänsten har tekniska diskussioner förts inom den internationella organisationen Cospas-Sarsat. Denna organisation, vars fyra grundare är Förenta staterna, Ryska federationen, Frankrike och Kanada, erbjuder en operativ lokaliserings- och räddningstjänst på global nivå. Både Förenta staterna och Ryssland har meddelat sin avsikt att ställa sina satellitnavigeringssystem (GPS respektive Glonass) till förfogande för Cospas-Sarsat för att effektivisera lokaliserings och räddningstjänsten, precis som Europeiska unionen med Galileosystemet.

Det står nu klart att det är genom användning av satellitnavigering som man kan utveckla och förbättra Cospas-Sarsats lokaliserings- och räddningstjänst. Nu måste man se till att de tekniska specifikationer som utarbetats för detta ändamål inom de tre systemen Galileo, GPS och Glonass är kompatibla. Därför kommer ett avtal om tekniskt samarbete att slutas under 2004. Detta avtal kommer att fastställa den förbättrade tjänstens egenskaper, den förväntade prestandan och ansvarsfördelningen mellan de olika parterna.

På längre sikt kommer det vara nödvändigt att se till att ett avtal sluts mellan övervakningsmyndigheten och Cospas-Sarsats grundare, ett avtal där man fastställer definitionen av Galileosystemets tjänster och de konkreta villkoren för användningen av dessa tjänster.

Genomförbarhetsstudier håller på att genomföras med målsättningen att också Inmarsats system för lokaliserings- och räddningstjänster skall kunna inbegripas i Galileoprogrammet.

3.2. Systemets struktur

Den 31 juli 2003 överlämnade kommissionen till rådet och Europaparlamentet ett förslag till förordning om inrättandet av organ för förvaltning av det europeiska projektet för satellitbaserad radionavigation¹⁶. Detta förslag håller för närvarande på att granskas av rådet och Europaparlamentet. Kommissionen föreslår att två organ skall inrättas: en övervakningsmyndighet och ett center för säkerhet och tillförlitlighet.

3.2.1. Övervakningsmyndigheten

Övervakningsmyndigheten skall tillvarata det allmännas intressen i fråga om det europeiska systemet för satellitbaserad radionavigation och fungera som systemets koncessionsgivande myndighet. Det är övervakningsmyndigheten som undertecknar koncessionsavtalet med koncessionsinnehavaren och ser till att koncessionsinnehavaren följer detta avtal.

Övervakningsmyndigheten kommer att ha en ställning som motsvarar en extern tillsynsmyndighet. Den måste inrättas snarast möjligt, så att den institutionella strukturen för det europeiska satellitnavigeringssystemet fullbordas. Denna myndighet är ett uttryck för unionens politiska vilja att genomföra Galileoprogrammet och ge det en slutgiltig karaktär.

Övervakningsmyndigheten måste inrättas på samma gång som centret för säkerhet och tillförlitlighet (jmf. punkt 3.2.2), eftersom båda dessa organ kommer att delta i arbetet med att utarbeta säkerhetsförfarandena för systemet. Det handlar exempelvis om samrådsförfaranden, förfaranden vid ändringar eller avbrott av signalerna och förfaranden för kontroll av den

¹⁶ KOM(2003) 471 slutlig.

offentliga reglerade tjänstens användare, som skall utformas av de enskilda medlemsstaterna på grundval av deras behov.

Det är nödvändigt att snarast inrätta ett organ som skall vara depositarie för de frekvenser som behövs för att systemet skall kunna fungera och som skall samordna medlemsstaternas åtgärder inom detta område.

Man måste också utan dröjsmål inleda förfarandena för certifiering och typgodkännande av systemet. Detta är centralt för att Galileosystemets tjänster snabbt skall kunna börja användas inom sektorer som den civila luftfarten, sjöfarten, järnvägen och byggbranschen.

Övervakningsmyndigheten skall vara koncessionsgivande myndighet för den framtida koncessionsinnehavaren, och därför bör den ha inrättats i tid för att underteckna koncessionsavtalet. Undertecknandet bör kunna ske redan i slutet av 2004.

3.2.2. Centret för säkerhet och tillförlitlighet

Säkerheten och tillförlitligheten är av stor betydelse för Galileosystemet. Därför måste man skydda det mot uppsåtlig eller annan skadegörelse och förhindra att det utnyttjas för ändamål som strider mot intressena hos Europeiska unionen och dess medlemsstater.

Redan då arbetet med Galileoprogrammet inleddes behandlades frågor förbundna med systemets säkerhet i omfattande undersökningar som genomfördes av två organ: dels Galileosystemets säkerhetsstyrelse ("GALILEO System Security Board", GSSB), en informell expertgrupp vars arbete samordnas av kommissionen och dels av Galileos rådgivande säkerhetsstyrelse ("GALILEO Security Advisory Board", GSAB) som inrättats av Europeiska rymdbyrån. Dessa två expertgruppers arbete har varit till mycket stor nytta. Deras arbete har gjort det möjligt att kartlägga de viktigaste områden där särskilda åtgärder måste vidtas.

GSSB och GSAB har i praktiken ersatts av säkerhetsstyrelsen ("Galileo Security Board", GSB), som inrättats i enlighet med artikel 7 i förordning nr 876/2002 för att behandla säkerhetsfrågor som rör systemet. GSB kommer endast att fungera under begränsad tid; dess livslängd sammanfaller med det gemensamma företagets och kommer att avslutas 2006 när utvecklingsfasen löper ut.

GSB håller för närvarande på med den viktiga uppgiften att utvärdera behoven och fastställa de säkerhetsregler som skall tillämpas under utvecklingsfasen och förfarandena för validering av systemet. GSB har också bidragit till utarbetandet av den framtida förvaltningsstrukturen, bland annat det centrum för säkerhet och tillförlitlighet som enligt kommissionens förslag skall inrättas. Verksamheten inom GSB har visat att det behövs ett beslutsorgan som är permanent och operationell och som har till huvuduppgift att ansvara för gränssnittet mellan de offentliga myndigheterna och koncessionsinnehavaren i krissituationer. Detta organ bör kunna vidta åtgärder som är så långtgående som att störa ut tjänster.

Centret för säkerhet och tillförlitlighet kommer att lyda direkt under generalsekreteraren/den höge representanten för den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken.

SLUTSATS

Sedan det förra meddelandet med en lägesrapport från Galileoprogrammet har betydande framsteg gjorts, både när det gäller utvecklingen av systemet och dess tillämpningar och när det gäller det internationella samarbetet. Programmet fortlöper som planerat och den

internationella dimensioner blir allt starkare för var dag som går, framför allt i och med det avtal som snart kommer att slutas med Förenta staterna. Galileoprogrammets utveckling har en central betydelse för Europeiska unionens rymdstrategi, som presenterats i kommissionens vitbok om den europeiska rymdpolitiken¹⁷.

Exakt hur stor andel av finansieringen som den privata sektorn kommer att förklara sig villig att bära är den enda osäkra faktor som återstår att klargöra, även om de fyra anbud som ingår i urvalsförfarandet för den framtida koncessionsinnehavaren bygger på ett betydande finansiellt deltagande från de berörda företagens sida. Om man skall få den privata sektorn att ge ett definitivt löfte om att finansiera två tredjedelar av installations- och driftsfasen, såsom rekommenderats av rådet, är det önskvärt att också rådet ger ett entydigt stöd till programmet. I detta sammanhang tycks det avgörande att organen för förvaltning av systemet inrättas samt att ett slutgiltigt politiskt beslut fattas om att Galileoprogrammet skall fortsätta fram till dess att systemet tas i bruk 2008.

Mot bakgrund av detta är det nödvändigt att lagstiftningsförfarandet för att anta reglerna för de organ som skall förvalta programmet avslutas utan dröjsmål. Dessutom måste Europaparlamentet och rådet bekräfta de riktlinjer som de tidigare utfärdat: i synnerhet när det gäller de tjänster som Galileosystemet ger upphov till, så att Europeiska rymdbyrån kan fatta ett slutgiltigt beslut om de tekniska lösningar som hittills använts, det gemensamma företaget kan genomföra förhandlingarna för att välja operatör till systemet och övervakningsmyndigheten kan sluta koncessionsavtalet.

¹⁷ KOM(2003) 673 slutlig.