



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 06.10.2004  
KOM(2004)636 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG  
RÅDET**

**Indledning af etablerings- og ibrugtningsfasen samt driftsfasen af det europæiske  
program for satellitbaseret radionavigation.**

**DA**

**DA**

## Indledning

Efter at have gjort sig bekendt med Kommissionens meddelelse af 18. februar 2004<sup>1</sup> opfordrede Rådet i sine konklusioner af 9. marts 2004 Kommissionen til at fremlægge en meddelelse inden slutningen af oktober 2004. Denne meddelelse skulle sætte Rådet i stand til inden årets udgang at træffe de nødvendige politiske beslutninger om indledningen af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation, herunder beslutninger om, hvor stort et bidrag Det Europæiske Fællesskab maksimalt skal yde til disse faser, samt om fastlæggelse af tjenesteudbuddet. Programmet har siden 2002 befundet sig i udviklingsfasen, som vil blive fulgt af en etablerings- og ibrugtagningsfase (2006-2007) og en driftsfase (fra 2008).

Der er fire spørgsmål, der skal løses, før etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen kan sættes i værk:

- Det skal bekræftes, at den private sektor vil bidrage væsentligt til finansieringen af disse faser.
- Tjenesteudbuddet skal fastlægges.
- Der skal fastlægges rammer for forvaltningen af systemet
- Der skal indgås en aftale med USA om interoperabilitet mellem det europæiske og det amerikanske system.

De to sidste spørgsmål er nu løst. Rådets forordning (EF) nr. 1321/2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation og Rådets fælles aktion 2004/552/FUSP af 12. juli 2004 om aspekter ved det europæiske satellitbaserede radionavigationssystemss drift, som måtte berøre Den Europæiske Unions sikkerhed, begge dateret den 12. juli 2004<sup>2</sup>, fastlægger rammer for forvaltning af systemet. Desuden er det udtrykkeligt fastsat i den aftale, der blev indgået med USA den 26. juni 2004, at der skal være fuld interoperabilitet mellem det europæiske og det amerikanske system.

Hvad angår finansiering fra den private sektor, har fællesforetagendet Galileo, der indledte sit arbejde i sommeren 2003, fået til opgave at gennemføre proceduren for udvælgelse af en koncessionshaver. Den første fase, forhåndsudvælgelsen, blev afsluttet i februar 2004. I slutningen af august 2004 indgav to af de tre forhåndsudvalgte konsortier detaljerede bud som led i procedurens anden fase. Fællesforetagendet har evalueret disse bud i september 2004 og har udfærdiget en rapport. I overensstemmelse med det fastlagte mandat vil fællesforetagendet udvælge en kandidat til koncessionen, som skal godkendes af fællesforetagendets bestyrelse.

Fællesforetagendets rapport tager sammen med nærværende meddelelse sigte på at fastlægge de nødvendige politiske retningslinjer for den offentlige finansiering af de næste faser af programmet og for opgaverne på området offentlige tjenester, navnlig fastlæggelsen af tjenesteudbuddet. På dette grundlag vil fællesforetagendet kunne gå i gang med den sidste fase i koncessioneringen af systemet, nemlig forhandling af koncessionsaftalen, som skal

---

1 KOM(2004) 112 endelig

2 EUT. L 246, 20.7.2004, s. 1 og 30.

underskrives i løbet af 2005. Denne fase gennemføres i nært samarbejde med tilsynsmyndigheden, der som koncessionsgivende myndighed skal underskrive aftalen og føre tilsyn med gennemførelsen heraf i overensstemmelse med artikel 2, stk. 1, i ovennævnte forordning (EF) nr. 1321/2004.

## **1. FINANSIERING AF ETABLERINGS- OG IBRUGTAGNINGSFASEN SAMT DRIFTSFASEN**

Den kraftige udvikling på markederne for satellitbaseret radionavigation har fået EU-institutionerne til at satse på et offentlig-privat partnerskab, i form af en koncession, for etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen af Galileo-programmet. Selv om den offentlige sektor på baggrund af de lovende kommercielle perspektiver har erklæret sig rede til at investere massivt i projektet, er der imidlertid stadig behov for, at Fællesskabet deltager i finansieringen for at sikre den økonomiske stabilitet i programmet.

### **1.1. Lovende kommercielle perspektiver**

De bemærkelsesværdigt gode perspektiver for udviklingen på markederne for satellitbaseret radionavigation er blevet fremhævet i forskellige undersøgelser<sup>3</sup>, der er gennemført for Kommissionen siden 1999, og som Rådet er blevet orienteret om. Udviklingen i de sidste par år bekræfter, at markederne for varer og tjenesteydelser, der er baseret på satellitbaseret radionavigation, vokser voldsomt. Selv de mest optimistiske skøn er blevet overhalet.

Verdensmarkedet for varer og tjenesteydelser baseret på satellitbaseret radionavigation er således fordoblet mellem 2002 og 2003, fra 10 milliarder til 20 milliarder euro. Det vil nå op i nærheden af 300 milliarder euro i 2020, med rundt regnet 3 milliarder modtagere i drift. Disse modtagere vil kunne kombinere alle de tjenester, der tilbydes af Galileo, Egnos og GPS.

Hver dag kommer der nye anvendelser på markedet, og prisen på modtagere falder hele tiden. I dag kan man få en modtager for under 150 euro. På samme måde som med mobiltelefonerne for nogle år siden medfører prisfaldet en hurtig udbredelse af radionavigationstjenester i alle sektorer og gør dem lige så almindelige som forbrugerelektronikvarer såsom ure, kameraer, mobiltelefoner osv. Satellitbaseret radionavigation er på vej ind i alle dele af samfundet, og dermed får Galileo-programmet også en ”borgerorienteret” dimension.

Lige fra starten af Galileo-projektet har Rådet ønsket, at den private sektor skulle være stærkt involveret i programmet. I en resolution af 19. juli 1999 opfordrede Rådet Kommissionen til at «skabe rettidige og realistiske betingelser for at sikre, at finansieringen hovedsagelig kommer fra private kilder inden for rammerne af et partnerskab mellem den offentlige og den private sektor»<sup>4</sup>. Denne holdning er siden blevet bekræftet igen og igen. Den 26. marts 2002 vedtog Rådet i sine konklusioner, for så vidt angik finansiering af etablerings- og ibrugtagningsfasen, at «bestræbe sig på at sikre en omkostningsdeling med højst 1/3 til EF-budgettet og mindst 2/3 til den private sektor». Samtidig har Rådet i disse konklusioner og i konklusionerne af 9. marts 2004 givet klart udtryk for, at der også skulle ydes midler fra EF-budgettet til finansiering af driftsfasen.

---

3 Navnlig undersøgelserne fra GALA, Geminus, Pricewaterhouse Coopers og Galilei.

4 EFT C 221, 3.8.1999, s. 1.

## 1.2. Finansieringsmulighederne for den private sektor

Ifølge den midtvejsrapport, som fællesforetagendet Galileo har udarbejdet, bekræfter de tilbud, der er indgivet af de forhåndsudvalgte konsortier, antagelserne om finansieringen af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen, eftersom de stemmer overens med den model, som Rådet har foreslået: alle konsortier vil finansiere mindst to tredjedele af omkostningerne til etablerings- og ibrugtagningsfasen, der skønnes til 2,1 milliarder euro, og anmoder om udligningstilskud i de første år, efter at systemet er sat i drift.

I den ovennævnte meddelelse af 18. februar 2004 opregnede Kommissionen en række finansieringskilder, som den private sektor kan udnytte til finansiering af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen.

Indtægter fra salget af tjenesteydelser er et væsentligt led i de finansieringsplaner, som de forhåndsudvalgte konsortier har forelagt. Eftersom disse indtægter går direkte til koncessionshaveren, gør de det muligt at opnå et afkast af den investerede kapital og tilbagebetale de lån, der er optaget. Det skal bemærkes, at alle konsortier understreger betydningen af de indtægter, der forventes fra driften af den statsregulerede tjeneste (PRS).

Indtægterne fra intellektuel ejendomsret (IPR) er også et væsentligt element i de konsortiers finansieringsplaner. Ligesom med indtægterne fra salget af tjenesteydelser er det tanken, at IPR-indtægterne skal gå direkte til koncessionshaveren, som tilsynsmyndigheden i forbindelse med koncessionsaftalen giver tilladelse til at udnytte intellektuel ejendomsret til systemets komponenter og anvendelser. Fællesforetagendet Galileo har sammen med Kommissionen og Den Europæiske Rumfartsorganisation udformet en overordnet strategi for retsbeskyttelse af systemets nøgleelementer, navnlig dem, der har at gøre med signalbehandling. Ordningen gør det muligt at dække alle brugere, uanset hvilken tjeneste der benyttes. Den støttes af koncessionsansøgerne, der anser den for en vigtig indtægtskilde, som betyder, at det ikke er nødvendigt at opkræve afgift for modtagere, således som forventet i Kommissionens meddelelse af 18. februar 2004.

Endelig forudser de konsortier i deres finansieringsplaner et væsentligt indskud af egenkapital, ledsaget af solide bankgarantier. Den Europæiske Investeringsbank, der har tæt kontakt med de forskellige koncessionsansøgere, kommer til at spille en vigtig rolle i finansieringen, i og med at den kan yde meget langfristede lån med en passende afdragsfri periode.

## 1.3. Den nødvendige finansiering fra Fællesskabet

Det europæiske satellitbaserede radionavigationssystem er en omfattende offentlig infrastruktur, der medfører adskillige fordele for EU. Systemet vil gøre EU uafhængigt af et tredjepartssystem, der i dag har monopol på en række afgørende anvendelsesområder, som vokser i antal dag for dag. Det vil give EU kontrol over den nødvendige teknologi samt over radionavigations- og tidsbestemmelsesfunktioner, der er af afgørende betydning for økonomien. Det er et civilt system, der er udformet til civile formål, og som sådan tilgodeser det behov, som de eksisterende systemer ikke er i stand til at opfylde. Systemet indgår i den europæiske rumpolitik, således som den er beskrevet i den hvidbog, som Kommissionen fremlagde den 11. november 2003<sup>5</sup>. På denne baggrund er det rimeligt, at de offentlige

---

5 KOM(2003) 673

myndigheder deltager i finansieringen af programmets etablerings- og ibrugtningsfase samt driftsfasen.

De offentlige midler til gennemførelsen af disse to faser skal supplere investeringerne fra den private sektor. Størrelsen af det offentlige bidrag bestemmes på den ene side af omfanget og kvaliteten af det projekt, som Fællesskabet ønsker, og på den anden side af de forretningsindtægter, som driften af systemet forventes at give.

Omkostningerne i forbindelse med etablerings- og ibrugtningsfasen skønnes til 2,1 milliarder euro. Da de forhåndsudvalgte konsortier har alle erklæret, at de vil dække to tredjedele af dette beløb, dvs. 1,4 milliarder euro, er der behov for 700 millioner euro fra fællesskabsbudgettet til finansiering af denne fase.

Driftsfasen finansieres af den private sektor. Imidlertid bliver det nødvendigt at yde et særligt offentligt bidrag i de første år af driftsfasen, dels fordi driften af den omfattende offentlige infrastruktur som GALILEO repræsenterer er forbundet med forsyningspligt, og dels fordi den private sektor har brug for tid til at udvikle markedet for satellitbaseret radionavigation fuldt ud og markedsføre tjenesterne.

Med henblik på finansieringen fra fællesskabsbudgettet fremsatte Kommissionen den 14. juli 2004 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelse af etablerings- og ibrugtningsfasen samt driftsfasen af det europæiske program for satellitbaseret radionavigation<sup>6</sup>. Dette forslag har til formål at give Galileo-programmet et specifikt retsgrundlag, der stemmer overens med det fremtidige europæiske rumprogram, og som i højere grad opfylder programmets behov og samtidig sikrer en sund økonomisk forvaltning. Ifølge forslaget skal Det Europæiske Fællesskab yde et bidrag på en milliard euro for perioden fra den 1. januar 2007 til den 31. december 2013. Der afsættes 500 millioner euro til finansiering af etablerings- og ibrugtningsfasen, som desuden tildeles 200 millioner euro som led i de nuværende finansielle overslag for 2006. Samtidig afsættes der 500 millioner euro til finansiering af de første år af driftsfasen. Dette beløb er vejledende og vil muligvis blive justeret, alt afhængigt af resultatet af forhandlingerne med koncessionsansøgerne.

Forvaltningen af og tilsynet med anvendelsen af det bidrag, Fællesskabet yder til Galileo-programmet, vil blive varetaget af den europæiske tilsynsmyndighed for GNSS, i overensstemmelse med Rådets forordning nr. 1321/2004. Det er planen, at tilsynsmyndigheden skal etableres i løbet af første halvår af 2005. Det er ikke udelukket, at Den Europæiske Rumfartsorganisation kan bidrage til finansieringen af etablerings- og ibrugtningsfasen samt driftsfasen ved at yde et bidrag til tilsynsmyndigheden, hvis der bliver behov for det.

Det bør understreges, at den offentlige andel af finansieringen kan reduceres, alt afhængigt af hvor store indtægter koncessionshaveren opnår fra driften af systemet. Koncessionsaftalen vil indeholde en bestemmelse, der udtrykkelig dækker denne mulighed.

Kommissionen vil på sin side stræbe efter at fremme brugen af satellitbaseret radionavigation i de initiativer, den træffer på forskellige områder, f.eks. alarmopkald, sikkerhed til søs, fiskeri og landbrug i kombination med GMES-systemet (Global Monitoring for Environment and

---

6 KOM (2004) 477 endelig

Security), interoperabilitet mellem jernbanesystemer (ERTMS), retlige og indre anliggender, mv.

#### **1.4. Indtægter fra tredjelande**

Opsvinget i det internationale samarbejde fortsætter. En række tredjelande har vist sig særligt interesserede i at deltage i Galileo-programmet, også på det finansielle plan. Der er indgået samarbejdsaftaler med Kina den 30. oktober 2003 og med Israel den 13. juli 2004. Drøftelserne om aftaler med Den Russiske Føderation, Indien og Ukraine er godt i gang, og endvidere er der etableret lovende kontakter med Sydkorea, Australien, Mexico og Brasilien. Desuden er Schweiz og Norge, der er medlemmer af Den Europæiske Rumfartsorganisation, og Canada, der er associeret medlem, i færd med at undersøge muligheden for at deltage finansielt i de kommende faser af programmet. Der kan ventes et væsentligt bidrag fra de pågældende tredjelande.

De tredjelande, der er associeret til Galileo-programmet, rummer gode muligheder for markedsudvikling. Alle disse lande har virksomheder, der har stor teknisk og forretningsmæssig kapacitet på rum- og radionavigationsområdet, og som vil kunne sætte skub i den europæiske industri. Både operatører og brugere i disse lande understreger, at der er behov for et civilt system til satellitbaseret radionavigation, der er konstrueret til at opfylde deres ønsker, med fem forskellige tjenester og med de funktioner, der er altafgørende for en storstilet udvikling af denne nye teknologi: integritet, tjenestegaranti og sammenkædning med telekommunikation. De værdsætter derfor, at Galileo-systemet er af en anden karakter end det amerikanske GPS-system, og lægger stor vægt på bilaterale aftaler, der dækker samtlige samarbejdsområder og gør det muligt at tage del i den videre udvikling af de forskellige aspekter af denne lovende fremtidsteknologi.

Galileo-programmet er åbent for et meget vidtrækkende samarbejde med tredjelande og giver disse mulighed for at deltage i konstruktion, udvikling og forvaltning af en strategisk infrastruktur. I den henseende bidrager programmet væsentligt til den eksterne dimension af Fællesskabets politik. De mange forskellige og vidtgående former for deltagelse, der omfatter koncessionen, forskningsprogrammet, de kontrakter, der tildeles af Den Europæiske Rumfartsorganisation, lovgivningsaspekterne, deltagelsen i fællesforetagendet eller endda associering til den fremtidige tilsynsmyndighed, er afgjort til gavn for det internationale samarbejde.

Samarbejdet med tredjelandene gør det også muligt at sikre støtte fra disse lande i internationale organer med ansvar for tildeling af frekvenser eller fastlæggelse af standarder. Det garanterer desuden, at de tjenester, der tilbydes af systemet, vil blive markedsført uden hindringer i de pågældende lande.

## 2. KRAVENE TIL DE TJENESTER, DER TILBYDES

Galileo-systemet skal tilbyde forskellige tjenester med præcist definerede egenskaber samt garantere en høj grad af sikkerhed.

### 2.1. Tjenesteudbuddet

De tjenester, som Galileo-systemet omfatter, er beskrevet i detaljer i bilag 1 til Kommissionens meddelelse af 24. september 2002<sup>7</sup>. De er defineret i dokumentet «High-Level Definition», der blev udarbejdet i 2002, og som siden da løbende ajourføres i samråd med de forskellige brugergrupper. På dette grundlag erklærede Rådet i sine konklusioner af 6. december 2002, at de udbud, der skulle offentliggøres i forbindelse med Galileo-programmet, navnlig vedrørende koncessionen, skulle omfatte fem tjenester: en gratis basistjeneste, en forretningsmæssig tjeneste, en livskritisk tjeneste ("safety-of-life"), en statsreguleret tjeneste (kaldet PRS) og endelig støtte til eftersøgnings- og redningstjenesten i COSPAS-SARSAT-systemet eller andre relevante systemer.

De bud, der er grundlaget for de igangværende drøftelser med de tre forhåndsudvalgte konsortier, er i overensstemmelse med de specifikke tekniske krav, og alle tre bud omfatter de fem nævnte tjenester.

Hvad navnlig angår den statsregulerede tjeneste (PRS), bør det understreges, at den er et af nøgleelementerne i programmet. Den betyder, at de offentlige myndigheder vil råde over en sikker tjeneste med høj kapacitet. Mange ministerier har deltaget i den tekniske definition af denne tjeneste og har bekræftet behovet for sådan tjeneste. Dette gælder navnlig for de myndigheder, der har ansvar for grænseovervågning eller indre sikkerhed, som bekæmper kriminalitet, smugleri, ulovlig indvandring eller terrorisme, og for civilbeskyttelsestjenester. Brugen af den statsregulerede tjeneste er imidlertid valgfri. Det står medlemsstaterne og deres administrationer frit for, om de vil gøre brug af tjenesten eller ej. De tre forhåndsudvalgte koncessionsansøgere bekræfter i deres udkast til en forretningsplan, at der er stor efterspørgsel efter denne tjeneste i mange nye medlemsstater, og de understreger betydningen af de indtægter, der forventes fra driften af denne tjeneste. Omkostningerne ved brugen af den statsregulerede tjeneste bæres af brugerne alene, men vil blive holdt på et rimeligt niveau ud fra princippet om god offentlig administration.

Desuden udgør de omkostninger, der er forbundet med at lade den statsregulerede tjeneste indgå i systemet, en meget lille andel af de samlede infrastrukturomkostninger. Faktisk har denne tjeneste kun meget lille betydning for fastlæggelsen af satellitternes hovedparametre, nemlig vægt, effekt og udstyrets masse. Indflydelsen på prisen på jordsegmentet er ubetydelig.

Den forskning, der er blevet udført i løbet af de sidste to år, samt drøftelserne med USA har gjort det muligt at opstille en præcis frekvensplan for de fem tjenester, der vil blive tilbudt. Den aftale, der blev indgået med USA den 26. juni 2004, fjerner de sidste hindringer af politisk art for godkendelse af denne plan.

---

7 KOM(2002) 518 endelig

Hvad sluttelig angår Egnos, vedtog Rådet i sine konklusioner af 5. juni 2003, at «fordelene ved eventuelt at lade forvaltningen af Egnos indgå som en del af den kommende koncessionsaftale om forvaltningen af Galileo bør vurderes i samråd med potentielle Galileokoncessionshavere». Fællesforetagendet Galileo har derfor inddraget Egnos i de drøftelser, som det fører med de tre forhåndsudvalgte konsortier. Disse har erklæret sig rede til overtage forvaltningen af Egnos som led i Galileo-koncessionen. Dette emne vil blive behandlet nærmere i en meddelelse fra Kommissionen, baseret på resultaterne af forhandlingerne med de tre konsortier, resultaterne af drøftelserne med de myndigheder i medlemsstaterne, der har ansvar for kontrol med civilflugtfarten, og detaljerne i den europæiske navigationsplan, der er under udarbejdelse.

## **2.2. Overholdelse af sikkerhedskravene**

Som Rådet har påpeget gentagne gange, er Galileo-systemet en følsom infrastruktur, der kræver særlige foranstaltninger for at beskytte sikkerheden. Der må tages højde for to potentielle farer: på den ene side er det nødvendigt at beskytte systemet mod trusler mod driften, både bevidste angreb og utilsigtede hændelser. På den anden side er det nødvendigt at forhindre, at systemet anvendes til formål, der strider mod EU's og medlemsstaternes interesser.

Ovennævnte forordning (EF) nr. 1321/2004 og den fælles aktion 2004/552/FUSP af 12. juli 2004 er de to tekster, der danner grundlag for Galileo-systemets sikkerhed i etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen: forordningen etablerer en tilsynsmyndighed, der bl.a. får ansvar for alle de «tekniske» opgaver i forbindelse med systemets sikkerhed. Den fælles aktion vedrører trusler mod systemets integritet og drift samt de foranstaltninger, der skal træffes i en krisesituation. Det systemsikkerheds- og sikkerhedsudvalg, der nedsættes under tilsynsmyndigheden, og som består af repræsentanter for medlemsstaterne, vil overtage Galileo-sikkerhedsstyrelsens funktioner.

Fællesforetagendet har sikret sig, at de forhåndsudvalgte konsortier tilbyder alle de nødvendige garantier for sikkerhed og systemsikkerhed. Blandt det personale, der skal forvalte systemet, vil der være personer, der er bemyndiget til at få adgang til klassificerede dokumenter og procedurer. Samtlige tre konsortier har i deres bud anført, at de vil overholde de sikkerhedsforanstaltninger, der fastlægges af den nuværende sikkerhedsstyrelse og fremover af tilsynsmyndigheden. De har også taget højde for den mulighed, at styrelsen pålægger en ændring af signalkvaliteten i tilfælde af krise i en del af verden.

## **Konklusion**

Fællesforetagendet Galileo har i overensstemmelse med sit kommissorium gennemført proceduren for udvælgelse af en fremtidig koncessionshaver. Betingelserne for iværksættelsen af Galileo-programmet burde være opfyldt. Navnlig er følgende blevet bekræftet:

- de strategiske aspekter af en infrastruktur, der har til formål at sikre EU uafhængighed og samtidig sørge for komplementaritet med det amerikanske GPS-system
- den tekniske definition af et system, der vil give EU kontrol over teknologien bag satellitbaseret radionavigation
- systemets kommercielle levedygtighed, takket være udsigterne til væsentlige indtægter



- komplementariteten mellem de fem tjenester, der indgår i programmet, og som er konstrueret til at opfylde civile brugeres behov
- muligheden for at integrere Egnos, forløberen for det verdensomspændende europæiske system til satellitbaseret radionavigation, i den valgte strategi, herunder i koncessionsaftalen
- et væsentligt økonomisk bidrag fra den private sektor
- projektets internationale dimension og den voksende vilje blandt tredjelande til at deltage aktivt og finansielt i programmet.

De øvrige betingelser, som Rådet har stillet for at gå videre til næste faser af programmet, der vedrører etablering og ibrugtagning samt drift af systemet, er ligeledes opfyldt:

- Der er indgået en aftale med USA om interoperabilitet mellem det amerikanske og det europæiske system den 26. juni 2004
- Der er fastlagt bestemmelser om de fremtidige forvaltningsstrukturer for systemet, tilsynsmyndigheden og sikkerhedsordningerne med Rådets vedtagelse af de to tekster af 12. juli 2004.

Dermed er alle betingelser opfyldt, for at Rådet kan bekræfte:

- at programmet kan gå ind i etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen
- systemets grundlæggende egenskaber, navnlig hvad angår tjenesterne
- de offentlige myndigheders engagement, både hvad angår finansiering af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen, og tilsyn med systemet.

Det er absolut nødvendigt at disse aspekter afklares, for at:

- fællesforetagendet kan afslutte forhandlingen af koncessionsaftalen, der skal underskrives af tilsynsmyndigheden i løbet af 2005, og
- de private aktører kan bekræfte deres tilbud og deres økonomiske engagement.

Kommissionen vil fortsætte med jævnlige orienteringer Europa-Parlamentet og Rådet om programmets forløb. Fællesforetagendets tilsynsråd vil på sin side fortsat følge koncessioneringsproceduren. Kommissionen forelægger resultaterne af denne procedure for Europa-Parlamentet og Rådet efter aftale med tilsynsmyndigheden, der fra starten af 2005 tager fat på at løse de opgaver, der er nødvendige for gennemførelsen af etablerings- og ibrugtagningsfasen samt driftsfasen.