

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 21. februar 2007
J. nr. 129-37

EU- og Luftfartskontoret

Frederik Gelineck Fisker
Telefon 33 92 78 52
fgf@trm.dk

Grundnotat vedrørende Kommissionens Grønbog om satellitnavigationsapplikationer

Forslaget er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

Kommissionen grøn bog har til sigte at indlede en drøftelse af, hvad den offentlige sektor kan gøre for at skabe de rette politiske og retlige rammer til støtte for udviklingen af satellitnavigationsapplikationer ud over den økonomiske støtte til forskning og udvikling af infrastruktur.

1. Baggrund og indhold

Grønbogen er fremlagt af Kommissionen den 12. december 2006, men har på nuværende tidspunkt endnu ikke fået tildelt et KOM-nummer. Ifølge Kommissionen er formålet med grøn bogen, at indlede en drøftelse af, hvad den offentlige sektor kan gøre for at skabe de rette politiske og juridiske rammer til støtte for udviklingen af satellitnavigationsapplikationer. Ved applikationer forstås de muligheder, der ligger i udnyttelse af Galileo satellitnavigationssystemet ud over simpel lokaliserings-, navigations- og tidsbestemmelse.

Alle sektorer i nutidens økonomier berøres af udviklingen af satellitnavigationsteknologier. Markedet for produkter og tjenester vokser med 25 % om året. Det anslås, at omkring tre milliarder satellitnavigationsmodtagere vil være i anvendelse i 2020. Satellitnavigation bliver i større og større grad en del af dagligdagen for de europæiske borgere, både i deres biler og mobiltelefoner samt i energidistributionsnetværk, banksystemer, kameraer, bærbare PC'er mv.

Applikationerne dækker således en lang række sektorer, ikke kun inden for transport, men også på andre markeder såsom landmåling, landbrug, forskning og turisme.

Galileo vil tilbyde fem tjenester, som kan bruges i en række forskellige sektorer. Fire af disse behandles i Kommissionens grøn bog:

1. Den åbne tjeneste – Henvender sig primært til massemarkedet.
2. Den forretningsmæssige tjeneste – Til professionelle brugere, som kræver fremragende ydelse og garantier.



3. Den livskritiske tjeneste – Til situationer, hvor menneskers liv er i fare, og hvor der kræves integritetsoplysninger.
4. Tjenesten til eftersøgnings- og redningsaktioner – Til lokalisering af nødsituationer og iværksættelse af redningsaktioner.

Den femte tjeneste: "den statsregulerede tjeneste", falder ikke inden for rammerne af denne grøn bog.

Mere specifikt nævner Kommissionen en række applikationer, som kunne være interessante:

Med hensyn til integrering af satellitnavigationsmodtagere i mobiltelefoner og andre kommunikationsenheder udgør lokalitetsbaserede tjenester det største massemarked for satellitnavigation. Kunderne kan her få adgang til specifikke oplysninger om det område, de befinder sig i, såsom nærmeste hospital, den mest hensigtsmæssige rute til en tankstation eller den nærmeste restaurant.

Redningstjenesterne kan også drage fordel af dette. Der foretages ca. 180 mio. nødopkald i EU hvert år, hvoraf 60-70 % kommer fra mobiltelefoner. I flere end én million tilfælde kan redningskøretøjerne ikke sendes ud pga. utilstrækkelige oplysninger om ulykkesstedet. Der er europæiske initiativer på vej i samarbejde mellem den offentlige og den private sektor, som skal udstikke rammen og de tekniske løsninger for gennemførelse af effektiv nødopkaldshåndtering.

Den forretningsmæssige tjeneste giver blandt andet mulighed for at skabe "intelligente transportsystemer". Vejafgiftssystemerne har udviklet sig hurtigt i de senere år og nogle lande har allerede indført kilometerbaserede afgiftssystemer, som bruger GNSS, navnlig til tunge lastbiler på motorveje i byområder. Der findes ligeledes byområder, hvor trængselsafgifter er taget i brug. Satellitnavigation anbefales pga. af dens fleksibilitet, og fordi den passer til den europæiske afgiftspolitik, da den ikke kræver nogen infrastruktur og nemt kan udvides. Den giver mulighed for varierende prisordninger, interoperabilitet og tjenester for intelligente transportsystemer. Trafikstyringssystemer samt trafik- og rejseinformationssystemer i realtid forbedrer også transporteffektiviteten.

I de livskritiske situationer kan Galileo satellitnavigationssystemet ifølge Kommissionen ligeledes være til stor hjælp. Det gælder særligt i forhold til køretøjlokalisering, hvor det anslås at responstiden kan reduceres med 40-50 %, hvilket potentielt kan redde 2500 liv årligt i EU. Angivelse af hvilken side af motorvejen en ulykke er sket på, som er særligt vigtige oplysninger for ambulancer og redningsfolk, er helt tydeligt fordele, som Galileo kan give.

Ifølge Kommissionen kan Galileo med hensyn til tjenesten for eftersøgning- og redningsaktioner bidrage på flere områder. Inden for søfart udgør Galileo et vigtigt værktøj, ikke mindst set i lyset af, at Internationale Maritime Organisation (IMO) har oprettet et integreret kommunikationssystem med satellitter og landradiokommunikation for at sikre, at redningstjenester kan sendes ud til al-



le steder, hvor et skib kunne være i nød. I luftfarten forventes Galileo ligeledes at spille en afgørende rolle, særligt i forhold til det fælles europæiske lufttrafikstyringssystem "SESAR", hvor Galileo kan bidrage med en mere præcis positionsbestemmelse end GPS.

Galileo applikationer indeholder endvidere en række instrumenter, som forventes at kunne forbedre transporten af farligt gods og kvægtransporter samt bidrage til logistik, miljø, videnskab mv.

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner, virksomheder og organisationer med frist 1. marts 2007:

Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service (AHTS), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Jernebaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, Handels og Kontorfunktionærernes forbund i Danmark/Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Fagforbundet 3F

Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene foreligger.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.

Meddelelsen medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser. Når meddelelsen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotater herom.

5. Nærhedsprincippet

Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag, vil konsekvenserne blive vurderet i nærhedsnotater herom.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er generelt positivt indstillet overfor Kommissionens grønbog, der skaber opmærksomhed om de muligheder, der knytter sig til Galileo-satellitnavigationssystemet.



Det er positivt, at applikationerne nu konkretiseres med en række eksempler og at virksomheder og organisationer dermed får mulighed for at se, hvilke tiltag, applikationerne generelt set kan bidrage med.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at Grønbogen generelt vil blive positivt modtaget.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

9. Tidligere forlæggelser for Europaudvalget

Galileo-projektet har gennem årene været forelagt for Folketingets Europaudvalg mange gange.

Galileo-sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering på møderne 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, 28. maj 2003, 3. marts 2004, 4. juni 2004, 1. oktober 2004 og 15. april 2005, den 2. december 2005, den 24. marts, 2. juni 2006, 6. oktober 2006, 8. december 2006 og 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, den 1. marts 2002 og den 3. december 2004. 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.