II

*(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)*

# RAT

## ENTSCHEIDUNG DES RATES

**vom 21. Dezember 1990**

**über ein spezifisches Programm für Forschung und technologische Entwicklung im Verkehrswesen (EURET) 1990-1993**

(91/11/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 130 q Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission (1),

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament (2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß Artikel 130 k des Vertrages erfolgt die Durchführung des Rahmenprogramms im Wege spezifischer Programme, die innerhalb einer jeden Aktion entwickelt werden.

Mit dem Beschluß 87/516/Euratom/EWG (4) hat der Rat das zweite gemeinschaftliche Rahmenprogramm im Bereich der Forschung und technologischen Entwicklung (1987-1991) festgelegt, das auch Aktionen im Bereich des Verkehrs vorsieht.

Nach Erlaß des Beschlusses 90/221/Euratom/EWG (5) über das dritte gemeinschaftliche Rahmenprogramm im Bereich der Forschung und technologischen Entwicklung (1990-1994) muß das zweite Rahmenprogramm (1987-1991) im Wege der darin vorgesehenen spezifischen Programme — wie im Falle der Forschung im Verkehrswesen (Aktionslinie 2.3) — weiter durchgeführt werden.

Als eines der Kriterien für die Auswahl von Gemeinschaftsaktionen sieht das Rahmenprogramm den Beitrag zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Gemeinschaft vor, wobei zugleich auf wissenschaftliche und technische Qualität zu achten ist.

Im Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes, mit der die Nachfrage im Bereich des Verkehrs erheblich steigen wird, müssen alle Verkehrsträger auf möglichst leistungsfähige, wirtschaftliche, gesundheits- und umweltschonende Weise gemeinsam dem Anwachsen des freien Waren- und Personenverkehrs in der Gemeinschaft und insbesondere in den am meisten benachteiligten Gebieten sowie in den Insel- und Grenzregionen gerecht werden.

Technische Neuerungen sind für die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit, die Verringerung von negativen Auswirkungen — insbesondere was die globale Umweltbelastung anbelangt — und den Energieverbrauch der einzelnen Verkehrsträger bei gleichzeitiger Erhöhung ihrer Sicherheit von entscheidender Bedeutung und können außerdem zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der in diesem Sektor Beschäftigten beitragen.

Die Zunahme des Handelsvolumens und des Reiseverkehrs könnte schwerwiegende Verkehrsüberlastungsprobleme verursachen, für die neue Lösungen gefunden werden müssen, wobei Forschung, Entwicklung und technische Neuerungen hierauf ausgerichtet werden sollten.

(1) ABl. Nr. C 318 vom 20. 12. 1989, S. 5, und ABl. Nr. C 37 vom 7. 2. 1990, S. 5.
(2) ABl. Nr. C 175 vom 16. 7. 1990, S. 121, und ABl. Nr. C 295 vom 26. 11. 1990.
(3) ABl. Nr. C 124 vom 21. 5. 1990, S. 26.
(4) ABl. Nr. L 302 vom 24. 10. 1987, S. 1.
(5) ABl. Nr. L 117 vom 8. 3. 1990, S. 28.

Die Kommission kann in engem Kontakt mit den Mitgliedstaaten jede Initiative ergreifen, die der Koordination zwischen den Mitgliedstaaten im Bereich der Forschung im Verkehrswesen förderlich ist.

Die Zusammenarbeit in der Forschung ist Vorbedingung für Standardisierung, Kompatibilität und mitunter auch Vereinheitlichung der Verkehrsnetze ; dies sind die Kennzeichen eines Transportsystems, das sowohl leistungsfähiger als auch weniger umweltschädlich ist.

Es gilt, die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) weitestgehend in die Entwicklung neuer Verkehrstechniken einzubeziehen ; dabei sind ihre besonderen Erfordernisse zu beachten, ohne daß dies die wissenschaftliche und technische Qualität des Programms beeinträchtigen darf.

Das Programm muß die regionale Dimension und Lösung der Probleme sowie die Beziehungen zu den Durchfuhrländern berücksichtigen.

Die Beteiligung von Organisationen und Unternehmen aus europäischen Drittländern, die mit der Gemeinschaft Abkommen über eine wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit im Bereich von Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen abgeschlossen haben, kann zu einer Anhebung des technischen Standards des Verkehrs in der Gemeinschaft beitragen.

Im Rahmen von COST wird eine große Zahl konzertierter Aktionen im Bereich der Forschung im Verkehrswesen durchgeführt, welche die im vorliegenden Programm vorgesehenen Aktivitäten ergänzen werden.

Der Ausschuß für wissenschaftliche und technische Forschung (CREST) ist gehört worden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN :

*Artikel 1*

Für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft wird gemäß Anhang I ein spezifisches Programm für Forschung und Entwicklung im Verkehrswesen mit einer Laufzeit von drei Jahren, beginnend am 21. Dezember 1990, angenommen.

*Artikel 2*

(1) Die zur Durchführung des Programms für erforderlich gehaltenen Mittel belaufen sich einschließlich der Ausgaben für sechs Mitarbeiter auf 25 Millionen ECU.

(2) Die vorläufige Aufschlüsselung der Mittel ist in Anhang II enthalten.

*Artikel 3*

Die Einzelheiten der Programm-Durchführung und die Höhe der finanziellen Beteiligung der Gemeinschaft sind in Anhang III festgelegt.

*Artikel 4*

(1) Vor Ende des zweiten Jahres der Durchführung überprüft die Kommission das Programm und übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Prüfungsergebnisse ; soweit erforderlich, enthält der Bericht Vorschläge für Änderungen oder eine Verlängerung des Programms.

(2) Zum Endzeitpunkt des Programms bewertet die Kommission dessen Ergebnisse und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Berichte werden unter Berücksichtigung der in Anhang I festgelegten Ziele gemäß Artikel 2 Absatz 2 des Beschlusses 87/516/Euratom/EWG erstellt.

*Artikel 5*

Für die Durchführung des Programms ist die Kommission verantwortlich. Sie wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

In den von der Kommission geschlossenen Verträgen werden die Rechte und Pflichten jeder Vertragspartei, insbesondere Vereinbarungen hinsichtlich Verbreitung, Schutz und Nutzung der Forschungsergebnisse, festgelegt.

*Artikel 6*

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten. Stimmen diese jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden diese Maßnahmen von der Kommission sofort dem Rat mitgeteilt. In diesem Fall gilt folgendes :

— die Kommission verschiebt die Durchführung der von ihr beschlossenen Maßnahmen um einen Zeitraum von höchstens drei Monaten von der Mitteilung an gerechnet ;
— der Rat kann innerhalb des im vorstehenden Gedankenstrich genannten Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

*Artikel 7*

Das Verfahren des Artikels 6 gilt insbesondere für

— den Inhalt der Aufforderung zur Abgabe von Angeboten ;
— die Beurteilung der vorgeschlagenen Vorhaben und die voraussichtliche Höhe des Gemeinschaftsbeitrags ;
— die Durchführung der konzertierten Aktionen ;
— Abweichungen von den in Anhang III festgelegten allgemeinen Regeln für die Gemeinschaftsbeteiligung ;

— die Beteiligung gemäß Artikel 8 Absatz 2 von nicht zur Gemeinschaft gehörenden Organisationen und Unternehmen an jedem Vorhaben;
— Abweichungen von der in Anhang II festgelegten vorläufigen Aufschlüsselung der Mittel;
— die Maßnahmen zur Bewertung des Programms;
— die Vereinbarungen hinsichtlich Verbreitung, Schutz und Nutzung der Ergebnisse der Forschungen, die im Rahmen des Programms durchgeführt werden.

*Artikel 8*

(1) Die Kommission wird gemäß Artikel 130 n des Vertrages ermächtigt, mit internationalen Organisationen, mit Drittländern, die an der europäischen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen und technischen Forschung (COST) beteiligt sind, sowie mit europäischen Ländern, die mit der Gemeinschaft Rahmenabkommen über wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit abgeschlossen haben, Abkommen auszuhandeln, um diese an dem Programm zu beteiligen.

(2) Bestehen zwischen europäischen Drittländern und den Europäischen Gemeinschaften Rahmenabkommen über wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit, so können sich Organisationen und Unternehmen, die in diesen Staaten ansässig sind, an einem im Rahmen dieses Programms durchgeführten Vorhaben auf der Grundlage des gegenseitigen Nutzens beteiligen.

(3) Eine Vertragspartei, die außerhalb der Gemeinschaft ansässig ist und sich an einem im Rahmen des Programms durchgeführten Vorhaben beteiligt, kann keine Gemeinschaftsfinanzierung für dieses Programm erhalten. Eine solche Vertragspartei muß sich an den allgemeinen Verwaltungskosten beteiligen.

*Artikel 9*

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 21. Dezember 1990.

*Im Namen des Rates*
*Der Präsident*
A. RUBERTI

*ANHANG I*

## ZIELE UND INHALT DES PROGRAMMS UND KRITERIEN FÜR DIE BEWERTUNG

Die im Rahmenprogramm festgelegten Gemeinschaftsziele für den Verkehr betreffen folgende Punkte:

— Wettbewerbsfähigkeit: Verbesserung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrssysteme und der entsprechenden Wirtschaftszweige durch Senkung der Kosten und Verbesserung der Leistung, der Dienstleistungsqualität sowie des Managements der verschiedenen Systeme und ihrer Bestandteile;

— Sicherheit: Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsträger und der Arbeitsbedingungen;

— Umweltschutz: Verringerung der schädlichen Auswirkungen der Verkehrsträger auf die Umwelt.

Die gemeinschaftliche Verkehrsforschung sollte so konzipiert sein, daß sie auf das Interesse des gesamten Verkehrssystems der Gemeinschaft ausgerichtet ist, jedem Träger nutzt und ständig Anregungen vermittelt. Sie sollte die Entscheidungen auf den Gebieten der Verkehrspolitik, der Forschung und der mit Verkehrsfragen in Zusammenhang stehenden Industriepolitik erleichtern.

Angesichts der Vielschichtigkeit und des Umfangs des Verkehrswesens umfaßt das EURET-Programm eine kleine Zahl von vordringlichen Forschungsbereichen.

Das EURET-Programm verfolgt drei spezifische Ziele:

— Optimale Nutzung der Verkehrsnetze;

— Logistik;

— Verringerung der negativen Auswirkungen.

Diese spezifischen Ziele sind im einzelnen wie folgt zu beschreiben:

### 1. Optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze

1.1. *Multikriterien-Kosten-Nutzen-Analyse für den Bau neuer Straßen*

Hierbei soll ermittelt werden, inwieweit die Schaffung eines Bezugssystems auf europäischer Ebene für die Analyse und die Einführung einer koordinierten Methode zur Bewertung von Straßenbauvorhaben durchführbar ist; dabei ist den Besonderheiten der Regionen in Randlagen und der Durchfuhrländer Rechnung zu tragen.

1.2. *Konzipierung des europäischen Eisenbahnmanagementsystems*

Ziel ist die Konzipierung eines Steuerungssystems für den Eisenbahnverkehr sowohl hinsichtlich der Personen- als auch der Güterbeförderung, die Bewertung von Standort und Übertragungsgeräten sowie die Entwicklung der wichtigsten Softwarekomponenten des Systems.

Hierbei wird von einer engen Wechselwirkung zwischen Bahnanlagen und Fahrzeugen ausgegangen; es geht dabei um die Übertragung Strecke/Zug sowie die Erfassung der zurückgelegten Fahrstrecke durch die Züge.

Im Rahmen von EURET wird lediglich eine erste Phase durchgeführt werden. Jedoch ist es wichtig, daß die übrigen Projektphasen, z. B. die Entwicklung der Hardwarekomponenten, die Einrichtung des Systems und seine Erprobung zu gegebener Zeit in Angriff genommen werden können.

1.3. *Konzipierung und Bewertung eines Seeverkehrsmanagementsystems*

Hierbei sollen der Nutzen und die Durchführbarkeit von Maßnahmen bewertet werden, mit denen die Investitionen, die bereits in Seeverkehrslenkungssystemen getätigt worden sind oder derzeit getätigt werden, optimal genutzt werden könnten; ferner soll hierbei abgeschätzt werden, ob einige der bestehenden oder geplanten Seeverkehrslenkungssysteme in ein oder mehrere der allgemeinen Seeverkehrslenkungsdienste in europäischen Gewässern integriert werden können. Angestrebt wäre hierbei ein System, das den Benutzern Dienste anbietet wie die relevanter Auskünfte über die derzeitige Lage und die wahrscheinlichen künftigen Bedingungen, unter denen der Verkehr abläuft oder ablaufen wird, sowie zum Verkehr selber, unter besonderer Berücksichtigung der am Meer gelegenen Gebiete mit hohem Verkehrsaufkommen.

1.4. *Versuche zum automatisierten Datenaustausch zwischen Bord- und Bodensystemen für Flugverkehrsmanagementsysteme in Europa*

Im Rahmen eines künftigen Flugverkehrsdienstes in Europa sollen die Anwendungsmöglichkeiten, die Anforderungen und Methoden des Datenaustausches zwischen Bord- und Bodensystemen sowie zwischen Piloten und Flugverkehrslotsen als Möglichkeit zur Unterstützung der mündlichen Kommunikation festgelegt, entwickelt und bewertet werden.

Die ersten Teile eines Programms zur Untersuchung der Aspekte der Systementwicklung und -integration sind bereits entsprechend den Vorgaben des EUROCONTROL-Programms einer abgestimmten Forschung auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements in Europa (PHARE) in Angriff genommen worden.

1.5. *Untersuchung des Lotsenarbeitsplatzes im Flugverkehrsmanagement in Europa*

Hierbei soll die automatisierte Unterstützung von Flugverkehrslotsen als Ergebnis der Entwicklung neuer Lotsenarbeitsplätze unter Einsatz moderner Mensch-Maschine-Schnittstellentechnologien verbessert werden, um mittelfristig zur Deckung des gesteigerten Bedarfs an Flugverkehrskapazität in Europa beizutragen. Das Programm erfordert einen multidisziplinären Ansatz und die Beteiligung von Flugverkehrslotsen, Sachverständigen auf dem Gebiet der Arbeitswissenschaft und Techniken.

2. **Logistik**

2.1. *Szenario für die Entwicklung der Wirtschaft und der Güterverkehrsnachfrage in der Gemeinschaft*

Hierbei soll bewertet werden, inwieweit das derzeitige Verkehrssystem zur Deckung der zunehmenden Güterverkehrsnachfrage angepaßt werden kann, damit die erforderlichen Innovationen, gegebenenfalls einschließlich neuer Verkehrssysteme, rechtzeitig eingeführt werden können.

2.2. *Wirtschaftliche und technische Untersuchung des Güterumschlags: Konzipierung und Bewertung eines Schnellumschlagverfahrens*

Ziel ist die Konzipierung und Bewertung eines innovativen und effizienten Systems zum raschen Verladen und Entladen von Gütern zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, insbesondere Eisenbahnen.

2.3. *Optimaler Personaleinsatz im Seeverkehr. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit im Seeverkehr der Gemeinschaft mit Hilfe fortgeschrittener Technologien*

Ziel ist es, entsprechend den unterschiedlichen Bedingungen die optimale Zusammensetzung der Mannschaft für verschiedene Schiffstypen und Seeverkehrstechniken unter Berücksichtigung eines stärkeren Einsatzes fortgeschrittener Technologien zu bestimmen.

2.4. *System Mensch-Schiff: Berücksichtigung des Faktors Mensch*

Ziel ist es hierbei, eine bessere Anpassung von Schiffen (und ihren Ausrüstungen) an das Verhalten des Menschen durch eine Beurteilung der den Mannschaftsmitgliedern zugewiesenen Aufgaben und ihres Verhaltens in verschiedenen Arbeitssituationen zu ermitteln und Maßnahmen zur Verringerung menschlicher Fehlleistungen, insbesondere im Fährverkehrsdienst, zu entwickeln.

3. **Verringerung der negativen Auswirkungen**

3.1. *Verbesserte Verfahren zur Bewertung der Fahrsicherheit von Personenkraftwagen-Anhänger-Gespannen*

Hierbei sollen Umfang und Bedeutung des europaweiten Problems von Unfällen mit Personenkraftwagen-Anhänger-Gespannen bewertet und Empfehlungen zur Verbesserung ihrer Fahrsicherheit erarbeitet werden.

Die Hauptmaßnahme besteht in der Erstellung einer analytischen Methodik und der Durchführung statistischer Untersuchungen.

3.2. *Bewertung der Sicherheit von möglichen Nutzfahrzeugkombinationen*

Hierbei sollen die derzeit geltenden Vorschriften für die Betriebserlaubnis von Nutzfahrzeugkombinationen untersucht und einige Lastzugtypen technisch bewertet werden, um so Vorschläge für neue Sicherheitsvorschriften erarbeiten zu können.

Angesichts dieser spezifischen Ziele sind für die Bewertung der Ergebnisse des Programms die folgenden allgemeinen Kriterien heranzuziehen:

1. Da die Verbesserung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Gemeinschaftsverkehrs das erste der allgemeinen Ziele ist, muß bei der Bewertung bestimmt werden, inwieweit die Aktivitäten
   - zu einer Steigerung der technologischen Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Industrie im Verkehrswesen und in den damit im Zusammenhang stehenden Bereichen beigetragen haben;
   - zur technologischen Harmonisierung und zum Abbau der für die Verkehrstätigkeiten geltenden Beschränkungen beigetragen haben;
   - zur Verringerung der Investitions- und Betriebskosten, zur Steigerung der Netzkapazität und zur Verbesserung der Leistung und der Dienstleistungsqualität beigetragen haben.
2. Da ein weiteres allgemeines Ziel die Verbesserung der Sicherheit und der Arbeitsbedingungen ist, muß bei der Bewertung festgestellt werden, inwieweit die Aktivitäten
   - zur Senkung der Gefahren beigetragen haben, die für Mensch und Eigentum von Fahrzeugen und Systemen ausgehen;
   - dazu in der Lage sein werden, die Arbeitsbedingungen zu verbessern.

3. Da ein weiteres allgemeines Ziel die Verbesserung der Auswirkungen auf die Umwelt ist, ist bei der Bewertung festzustellen

   — inwieweit die Aktivitäten zur Verringerung der schädlichen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt beigetragen haben.

4. Ferner zielt das EURET-Programm allgemein auf eine Intensivierung der Verkehrsforschung in der Gemeinschaft ab. Die Bewertung wird in dieser Hinsicht Kriterien umfassen wie

   — die Verstärkung der europäischen Zusammenarbeit in der Verkehrsforschung,

   — den Umfang des Technologietransfers zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Industriellen und/oder Unternehmern,

   — den Grad der Durchführbarkeit der Forschungsergebnisse,

   — den Informationsbeitrag zur Entscheidungsfindung auf den Gebieten der Verkehrspolitik, der Forschung oder der mit Verkehrsfragen in Zusammenhang stehenden Industriepolitik.

5. Im umfassenderen Zusammenhang des Rahmenprogramms sollte die Bewertung unter Berücksichtigung aller Auswahlkriterien durchgeführt werden, die in Anhang III zu dem durch Beschluß 87/516/Euratom, EWG genehmigten Rahmenprogramm aufgeführt sind; hierzu gehört das Kriterium des Beitrags zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Gemeinschaft.

   Die Bewertung muß von unabhängigen Sachverständigen durchgeführt werden.

*ANHANG II*

## ZUSAMMENFASSUNG DES PROGRAMMS UND VORLÄUFIGE AUFSCHLÜSSELUNG DER MITTEL

| | | Vorläufige Aufgliederung *(in Millionen ECU)* |
|---|---|---|
| 1. | **Optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze** | 16,5 (66 %) |
| 1.1. | Multikriterien-Kosten-Nutzen-Analyse für den Bau neuer Straßen | 0,5 |
| 1.2. | Konzipierung des europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems | 5,0 |
| 1.3. | Konzipierung und Bewertung eines Seeverkehrsmanagementsystems | 3,0 |
| 1.4. | Versuche zum automatisierten Datenaustausch zwischen Bord- und Bodensystemen für Flugverkehrsmanagementsysteme in Europa | 5,0 |
| 1.5. | Untersuchung des Lotsenarbeitsplatzes im Flugverkehrsmanagement in Europa | 3,0 |
| 2. | **Logistik** | 7,5 (30 %) |
| 2.1. | Szenario für die Entwicklung der Wirtschaft und der Güterverkehrsnachfrage in der Gemeinschaft | 0,5 |
| 2.2. | Wirtschaftliche und technische Untersuchung des Güterumschlags ; Konzipierung und Bewertung eines Schnellumschlagverfahrens | 3,0 |
| 2.3. | Optimaler Personaleinsatz im Seeverkehr | 3,0 |
| 2.4. | System Mensch-Schiff : Berücksichtigung des Faktors Mensch | 1,0 |
| 3. | **Verringerung der negativen Auswirkungen** | 1,0 (4 %) |
| 3.1. | Verbesserte Verfahren zur Bewertung der Fahrsicherheit von Personenkraftwagen-Anhänger-Gespannen | 0,5 |
| 3.2. | Bewertung der Sicherheit von möglichen Nutzfahrzeugkombinationen | 0,5 |
| | | 25,0 (1) |

(1) Umfaßt Kosten für Personal und Verwaltung in einer Höhe von 2,6 Millionen ECU. 2 Millionen ECU könnten konzertierten Aktionen zugewiesen werden (1.1, 2.1, 3.1, 3.2).

*ANHANG III*

## PROGRAMMDURCHFÜHRUNG UND HÖHE DER FINANZIELLEN BETEILIGUNG DER GEMEINSCHAFT

Das Programm ist durchzuführen in Form von

i) Forschungsverträgen auf Kostenteilungsbasis,

ii) konzertierten Aktionen,

iii) Studien und Analysen.

Die Beteiligung steht in der Gemeinschaft niedergelassenen Hochschulen, Forschungsorganisationen und Industrieunternehmen einschließlich kleiner und mittlerer Unternehmen und Einzelpersonen oder Kombinationen von solchen offen.

Forschungsvorhaben auf Kostenteilungsbasis sollten im allgemeinen von unabhängigen Teilnehmern aus mindestens zwei Mitgliedstaaten durchgeführt werden.

Die Verträge für Forschungsvorhaben auf Kostenteilungsbasis werden in der Regel nach einem Auswahlverfahren vergeben, das auf einer im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlichten Aufforderung zur Abgabe von Angeboten beruht.

Im Falle von Verträgen auf Kostenteilungsbasis beläuft sich die Beteiligung der Gemeinschaft im allgemeinen auf bis zu 50 % der Gesamtaufwendungen, doch kann dieser Prozentsatz je nach Art und Stadium der Forschungsarbeit geändert werden. Hochschulen und Forschungsstellen können sich bei jedem Vorhaben, das sie im Rahmen dieses Programms durchführen, für eine Finanzierung von 50 % der Gesamtaufwendungen oder eine Finanzierung von 100 % der zusätzlichen Grenzkosten entscheiden.