II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

RAAD

BESCHIKKING VAN DE RAAD

van 21 december 1990

houdende vaststelling van een specifiek programma voor onderzoek en technologische ontwikkeling op het gebied van het vervoer (EURET) 1990-1993

(91/11/EEG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 130 Q, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie (1),

In samenwerking met het Europese Parlement (2),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité (3),

Overwegende dat in artikel 130 K van het Verdrag is bepaald dat het kaderprogramma ten uitvoer wordt gelegd door middel van specifieke programma's die binnen elke actie worden ontwikkeld;

Overwegende dat de Raad bij Besluit 87/516/Euratom, EEG (4) een tweede kaderprogramma van communautaire werkzaamheden op het gebied van onderzoek en technologische ontwikkeling (1987-1991) heeft vastgesteld, waarin onder andere acties op vervoergebied zijn opgenomen;

Overwegende dat het na de vaststelling van Besluit 90/221/Euratom, EEG (5) betreffende het derde kaderprogramma van communautaire werkzaamheden op het gebied van onderzoek en technologische ontwikkeling (1990-1994) noodzakelijk is de uitvoering van het tweede kaderprogramma (1987-1991) voort te zetten door middel van specifieke programma's waarin het tweede kaderprogramma voorziet, zoals voor het geval van het onderzoek op vervoergebied (actielijn 2-3);

Overwegende dat in het kaderprogramma selectiecriteria voor de communautaire werkzaamheden zijn vastgelegd, waaronder het criterium dat zij moeten bijdragen tot de versterking van de economische en sociale samenhang van de Gemeenschap, in overeenstemming met het beoogde wetenschappelijke en technische gehalte;

Overwegende dat de totstandbrenging van de interne markt de vervoersvraag aanzienlijk zal vergroten en dat met het oog daarop van het vervoersysteem in zijn geheel wordt verlangd dat het zo efficiënt en zo economisch mogelijk met zo min mogelijk schade aan het milieu en de gezondheid, voldoet aan de groeiende behoefte aan vervoer van goederen en personen in de Gemeenschap, rekening houdende met de minst welvarende, de insulaire en de grensgebieden;

Overwegende dat technologische innovatie een belangrijke bijdrage kan leveren aan het concurrentievermogen en de doeltreffendheid van de onderscheiden takken van vervoer en aan het verminderen van de daarmee verbonden hinder — met name voor wat betreft de algemene gevolgen voor het milieu — en voor het energieverbruik en de gelijktijdige vergroting van de veiligheid ervan en dat zij voorts kan bijdragen tot verbetering van de arbeidsvoorwaarden voor het in deze sector tewerkgestelde personeel;

Overwegende dat de groei van het handels- en reizigersverkeer tot ernstige problemen van verkeersoverlast zou kunnen leiden waarvoor originele oplossingen moeten worden gevonden door het geven van de nodige richting aan het onderzoek, de ontwikkeling en de technologische innovatie;

(1) PB nr. C 318 van 20. 12. 1989, blz. 5, en PB nr. C 37 van 7. 2. 1990, blz. 5.
(2) PB nr. C 175 van 16. 7. 1990, blz. 121, en PB nr. C 295 van 26. 11. 1990.
(3) PB nr. C 124 van 21. 5. 1990, blz. 26.
(4) PB nr. L 302 van 24. 10. 1987, blz. 1.
(5) PB nr. L 117 van 8. 3. 1990, blz. 28.

Overwegende dat de Commissie, in nauw contact met de Lid-Staten, ieder nuttig initiatief mag ontplooien om de coördinatie tussen de Lid-Staten van hun onderzoekactiviteiten op het gebied van het vervoer te bevorderen;

Overwegende dat samenwerking op onderzoekgebied vooruitgang op de weg naar normalisatie, compatibiliteit en, in sommige gevallen, integratie van vervoernetten mogelijk maakt, welke de sleutelelementen vormen van een vervoersysteem dat zowel meer efficiënt als minder schadelijk voor het milieu is;

Overwegende dat kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's) zoveel mogelijk bij de ontwikkeling van nieuwe vervoerstechnieken moeten worden betrokken; dat rekening dient te worden gehouden met hun specifieke behoeften zonder afbreuk te doen aan de wetenschappelijke en technische kwaliteit van het programma;

Overwegende dat er in het programma rekening moet worden gehouden met de regionale dimensie en benadering van de problematiek alsmede met de betrekkingen met de doorvoerlanden;

Overwegende dat deelneming, onder passende voorwaarden, door organisaties en ondernemingen uit Europese derde landen die voor onderzoek- en ontwikkelingswerk met de Gemeenschap overeenkomsten inzake wetenschappelijke en technische samenwerking hebben gesloten, tot de verbetering van de vervoertechnologie in de Gemeenschap kan bijdragen;

Overwegende dat een aanzienlijk aantal gecoördineerde acties op het gebied van vervoeronderzoek plaatsvindt in COST-verband en dat deze acties een aanvulling zullen vormen op de activiteiten van het onderhavige programma;

Overwegende dat het Comité voor wetenschappelijk en technisch onderzoek (CREST) is geraadpleegd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING VASTGESTELD:

Artikel 1

Er wordt voor een periode van drie jaar, ingaande op 21 december 1990, een in bijlage I nader omschreven specifiek programma van de Europese Economische Gemeenschap voor onderzoek en technologische ontwikkeling op vervoergebied vastgesteld.

Artikel 2

1. Het bedrag dat noodzakelijk wordt geacht voor de uitvoering van het programma beloopt 25 miljoen ecu, met inbegrip van de uitgaven voor een personeelsbestand van zes personeelsleden.

2. Een indicatieve verdeling van de middelen is opgenomen in bijlage II.

Artikel 3

Nadere regels voor de uitvoering van het programma en de percentages van de financiële deelneming door de Gemeenschap zijn opgenomen in bijlage III.

Artikel 4

1. Vóór het einde van het tweede jaar van de uitvoering beziet de Commissie het programma opnieuw en legt zij het Europese Parlement en de Raad een verslag voor over de resultaten daarvan; indien nodig gaat dit verslag vergezeld van voorstellen voor wijziging of verlenging van het programma.

2. Aan het eind van het programma evalueert de Commissie de bereikte resultaten en brengt zij daarover verslag uit aan het Europese Parlement en de Raad.

3. De in de leden 1 en 2 genoemde verslagen worden opgesteld aan de hand van de in bijlage I omschreven doelstellingen en overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Besluit 87/516/Euratom, EEG.

Artikel 5

De Commissie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het programma. De Commissie wordt bijgestaan door een Comité bestaande uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

In de door de Commissie gesloten contracten worden de rechten en verplichtingen van iedere partij vastgesteld, met name de regeling voor verspreiding, bescherming en exploitatie van de onderzoeksresultaten.

Artikel 6

De vertegenwoordiger van de Commissie legt aan het Comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het Comité brengt binnen een termijn die de Voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materie advies uit over dat ontwerp. Het Comité spreekt zich uit met de meerderheid van stemmen die in artikel 148, lid 2, van het Verdrag is voorgeschreven voor de aanneming van de besluiten die de Raad op voorstel van de Commissie dient te nemen. Bij de stemming in het Comité worden de stemmen van de vertegenwoordigers van de Lid-Staten gewogen overeenkomstig genoemd artikel. De Voorzitter neemt niet aan de stemming deel.

De Commissie stelt maatregelen vast die onmiddellijk van toepassing zijn. Indien deze maatregelen niet in overeenstemming zijn met het advies dat het Comité heeft uitgebracht, worden zij onverwijld door de Commissie ter kennis van de Raad gebracht. In dat geval:

— stelt de Commissie de toepassing van de maatregelen waartoe zij heeft besloten uit voor ten hoogste drie maanden na deze kennisgeving;

— kan de Raad binnen de in het vorige streepje genoemde termijn met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.

Artikel 7

De procedure van artikel 6 is in het bijzonder van toepassing ten aanzien van:

— de inhoud van de uitnodiging tot het doen van voorstellen;

— de beoordeling van de voorgestelde projecten en het geraamde bedrag van het aandeel van de Gemeenschap daarin;

— de uitvoering van gecoördineerde acties;

— afwijkingen van de algemene regels met betrekking tot de bijdrage van de Gemeenschap, als weergegeven in bijlage III;

— de deelneming aan een project door organisaties en ondernemingen die niet tot de Gemeenschap behoren, als bedoeld in artikel 8, lid 2;

— een aanpassing van de in bijlage II weergegeven indicatieve verdeling van middelen;

— de maatregelen ter evaluatie van het programma;

— de regelingen voor verspreiding, bescherming en exploitatie van de resultaten van het in het kader van het programma verrichte onderzoek.

Artikel 8

1. De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 130 N van het Verdrag te onderhandelen over overeenkomsten met internationale organisaties, met derde landen die deelnemen aan de Europese samenwerking op het gebied van het wetenschappelijk en technisch onderzoek (COST) en met Europese landen die met de Gemeenschap kaderovereenkomsten inzake wetenschappelijke en technische samenwerking hebben gesloten, ten einde deze bij dit programma te betrekken.

2. Wanneer tussen de Europese Gemeenschappen en Europese derde landen kaderovereenkomsten inzake wetenschappelijke en technische samenwerking zijn gesloten, kunnen de in die landen gevestigde organisaties en ondernemingen, op basis van het criterium van wederzijds voordeel, deelnemen aan in het kader van dit programma opgezette projecten.

3. De communautaire financiering van het programma mag niet ten goede komen aan buiten de Gemeenschap gevestigde contractanten die deelnemen aan een project in het kader van dit programma. De contractant moet bijdragen in de algemene beheerskosten.

Artikel 9

Deze beschikking is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 21 december 1990.

Voor de Raad

De Voorzitter

A. RUBERTI

BIJLAGE I

DOELSTELLINGEN EN INHOUD VAN HET PROGRAMMA EN EVALUATIECRITERIA

De in het kaderprogramma aangegeven doelstellingen van de Gemeenschap voor de vervoersector betreffen :

— concurrentievermogen : vergroting van de doeltreffendheid en het concurrentievermogen van vervoersystemen en de daarbij betrokken industrieën door kostenvermindering, hogere prestaties, betere dienstverlening en beter beheer van de verschillende systemen en hun bestanddelen ;

— veiligheid : verbetering van de veiligheid van het vervoer en van de arbeidsvoorwaarden ;

— bescherming van het milieu : vermindering van de schadelijke milieu-effecten van het vervoer.

Communautair vervoeronderzoek moet zijn opgezet in het belang van het communautaire vervoersysteem als geheel, ten behoeve van de afzonderlijke vervoertakken, en met een samenhangende stimulering als doel. Het moet steun bieden bij de besluitvorming met betrekking tot vervoerbeleid, onderzoek en vervoergericht industriebeleid.

Gezien de complexiteit en omvang van de vervoersector omvat het EURET-programma een klein aantal prioritaire onderzoekthema's. Het EURET-programma heeft drie specifieke doelstellingen :

— optimalisering van de exploitatie van de vervoernetten ;

— logistiek ;

— beperking van schadelijke externe effecten.

Deze specifieke doeleinden kunnen als volgt worden omschreven :

1. Optimalisering van de exploitatie van de vervoernetten

1.1. *Kosten/baten- en criteria-analyse inzake de aanleg van nieuwe wegen*

Het doel is de haalbaarheid na te gaan van een referentiesysteem op Europese schaal met het oog op de analyse en de opstelling van een gecoördineerde methode voor de evaluatie van wegenbouwprojecten, rekening houdend met de bijzondere kenmerken van de perifere regio's van de Gemeenschap en de doorvoerlanden.

1.2. *Europees beheersysteem voor het vervoer per spoor*

Het doel is het ontwerpen van een beheersingssysteem voor het spoorwegvervoer zowel van personen als van goederen, het evalueren van vestigingsplaatsen en transmissieapparatuur en het ontwikkelen van de basis-softwarecomponenten van het systeem.

Een en ander stoelt op een nauwe interactie tussen de infrastructuur en het rollend materieel, met inbegrip van de communicatie grond/trein en van het systeem waarmede in treinen de afgelegde afstand wordt gemeten.

Alleen de eerste fase zou in het kader van EURET kunnen worden uitgevoerd. Wel is het van belang dat met de verdere fasen van het project, namelijk de ontwikkeling van de hardware, het installeren van het systeem en het proefdraaien, tijdig een aanvang kan worden genomen.

1.3. *Ontwerp en evaluatie van een beheersysteem voor de scheepvaart*

Het doel is een evaluatie van de voordelen en de uitvoerbaarheid van maatregelen met het oog op een optimaal rendement van de reeds gedane of in uitvoering zijnde investeringen in „Vessel Traffic Services"-systemen (VTS) en een evaluatie van de mogelijkheid om sommige van de bestaande of geplande VTS-systemen te integreren in een of meer algemene zeescheepvaartbeheersdiensten in de Europese wateren. Het uiteindelijke doel is een systeem dat de gebruikers diensten aanbiedt zoals relevante informatie over de huidige situatie en de vermoedelijke toekomstige context waarin het verkeer verloopt of zal verlopen, evenals over het verkeer zelf, met name voor de scheepvaartzones met grote verkeersdichtheid.

1.4. *Experimenten met automatische lucht/grond-gegevensuitwisseling voor de luchtverkeersleidingssystemen in Europa*

Het doel is de omschrijving, ontwikkeling en evalutatie, in het kader van een toekomstig luchtverkeersleidingssysteem in Europa, van de toepassingen, eisen en methoden voor de uitwisseling van gegevens tussen de grond en systemen aan boord van vliegtuigen, en tussen piloot en verkeersleider ter ondersteuning van mondelinge communicatie. Met de eerste onderdelen van een programma inzake systeemontwikkeling en integratie-aspecten is een begin gemaakt in het kader van het programma voor geharmoniseerd speurwerk inzake luchtverkeersbeheer in de organisatie Eurocontrol (PHARE).

1.5. *Studie naar werkstations voor verkeersleiders in de luchtverkeersleiding in Europa*

Het doel is de verbetering van de computerondersteuning van de luchtverkeersleiders door gebruikmaking van de ontwikkeling van nieuwe werkstations voor verkeersleiders, waarbij moderne technieken inzake mens/machine-interfaces worden aangewend, als bijdrage tot de vereiste verhoging van de Europese luchtvervoercapaciteit op middellange termijn. Voor dit programma is een multidisciplinaire aanpak nodig met de deelneming van luchtverkeersleiders, gedragsdeskundigen en technische deskundigen.

2. **Logistiek**

2.1. *Economisch scenario en prognoses van de vraag naar goederenvervoer in de Gemeenschap*

Het doel is een evaluatie van de mate waarin het thans voorhanden zijnde vervoersysteem kan worden aangepast aan de groeiende vraag naar goederenvervoer zodat de nodige innovaties tijdig kunnen worden doorgevoerd, waar nodig, met inbegrip van nieuwe vervoersystemen.

2.2. *Economisch en technisch onderzoek naar de goederenoverslag — Opzet en evaluatie van systemen voor snelle overslag*

Het doel is het ontwerpen en evalueren van een innoverend en doeltreffend systeem voor snel laden en lossen van goederen tussen verschillende wijzen van vervoer, inzonderheid het spoor.

2.3. *Optimalisering van het menselijk potentieel in het zeevervoer — Verbetering van het concurrentievermogen in het zeevervoer van de Gemeenschap door toepassing van geavanceerde technologieën*

Het doel is het bepalen van de optimale samenstelling van de bemanning voor verschillende soorten vaartuigen en zeevervoersystemen, naar gelang van de omstandigheden, rekening houdend met een intenser gebruik van geavanceerde technologie.

2.4. *Beschouwing van menselijke factoren in het systeem mens/schip*

Het doel is de evaluatie van een betere onderlinge afstemming tussen het vaartuig (en de uitrusting daarvan) en het menselijk gedrag door beoordeling van de aan de bemanningsleden opgedragen taken en hun gedrag in diverse werksituaties en de ontwikkeling van maatregelen om menselijke fouten te beperken, met name voor vervoer per veerboot.

3. **Vermindering van schadelijke externe effecten**

3.1. *Verbetering van systemen voor de beoordeling van de verkeersveiligheid van combinaties van personenwagens en aanhangwagens*

Het doel is de evaluatie van de omvang en de betekenis op Europese schaal van de problematiek van ongevallen waarbij door personenwagens getrokken aanhangwagens betrokken zijn, en aanbevelingen te doen ter verbetering van de verkeersveiligheid daarvan.

Het voornaamste werk is het opstellen van een analytische methodologie en de voltooiing van statistische studies.

3.2. *Beoordeling van de veiligheid van samenstellen van bedrijfsvoertuigen*

Het doel is het maken van een analyse van de thans geldende voorschriften voor de toelating tot het verkeer van samenstellen van bedrijfsvoertuigen en technisch onderzoek van enkele soorten combinaties met het oog op de formulering van nieuwe veiligheidsvoorschriften.

Gezien deze specifieke doelstellingen luiden de algemene criteria voor de evaluatie van de resultaten van het programma als volgt:

1. Aangezien de eerste algemene doelstelling is de doeltreffendheid en het concurrentievermogen van het communautaire vervoer te vergroten, zal bij de evaluatie moeten worden bepaald in hoeverre de activiteiten:
   - hebben bijgedragen tot vergroting van het technologische concurrentievermogen van de Europese industrie in de vervoersector en daarmee samenhangende sectoren;
   - hebben bijgedragen tot technologische harmonisatie en het wegnemen van hinderpalen voor vervoeractiviteiten;
   - hebben bijgedragen tot lagere investerings- en exploitatiekosten, grotere capaciteit van vervoernetten en betere prestaties en dienstverlening.
2. Aangezien een andere algemene doelstelling is de veiligheid en de arbeidsvoorwaarden te verbeteren, zal bij de evaluatie moeten worden bepaald in hoeverre de activiteiten:
   - hebben bijgedragen tot het verminderen van de risico's die voertuigen en vervoersystemen voor mensen en eigendommen vormen;
   - kunnen bijdragen tot verbetering van de arbeidsvoorwaarden.

3. Aangezien nog een andere algemene doelstelling is de effecten op het milieu te verminderen, zal bij de evaluatie moeten worden bepaald :

   — in welke mate de activiteiten hebben bijgedragen tot een vermindering van de schadelijke milieueffecten van het vervoer.

4. Voorts beoogt het EURET-programma in het algemeen het vervoeronderzoek in de Gemeenschap te intensiveren. In dit verband zal de evaluatie criteria bevatten als :

   — toename van Europese samenwerking bij onderzoekactiviteiten inzake vervoer ;

   — de mate van technologische overdracht tussen Lid-Staten en tussen industrie en/of bedrijfsleven ;

   — toepasbaarheid van de onderzoekresultaten ;

   — de inbreng van informatie voor de besluitvorming inzake vervoerbeleid, onderzoek of vervoergericht industriebeleid.

5. In de bredere context van het kaderprogramma dient de evaluatie plaats te vinden aan de hand van alle selectiecriteria uit bijlage III van het kaderprogramma, vastgesteld bij Besluit 87/516/Euratom, EEG, waaronder het criterium van versterking van de economische en sociale samenhang van de Gemeenschap.

   De uiteindelijke evaluatie dient in opdracht van de Commissie te geschieden door een panel van onafhankelijke deskundigen.

BIJLAGE II

OVERZICHT VAN HET PROGRAMMA EN INDICATIEVE VERDELING VAN DE MIDDELEN

		Indicatieve verdeling *(in miljoen ecu)*
1.	**Optimalisering van de exploitatie van de vervoernetten**	16,5 (66 %)
1.1.	Kosten/baten- en criteria-analyse inzake de aanleg van nieuwe wegen	0,5
1.2.	Europees beheersysteem voor het vervoer per spoor	5,0
1.3.	Ontwerp en evaluatie van een beheersysteem voor de scheepvaart	3,0
1.4.	Experimenten met automatische lucht/grond-gegevensuitwisseling voor de luchtverkeersleidingssystemen in Europa	5,0
1.5.	Studie naar werkstations voor verkeersleiders in de luchtverkeersleiding in Europa	3,0
2.	**Logistiek**	7,5 (30 %)
2.1.	Economisch scenario en prognoses van de vraag naar goederenvervoer in de Gemeenschap	0,5
2.2.	Economisch en technisch onderzoek naar de goederenoverslag — Opzet en evaluatie van systemen voor snelle overslag	3,0
2.3.	Optimalisering van het menselijk potentieel in het zeevervoer	3,0
2.4.	Beschouwing van menselijke factoren in het systeem mens/schip	1,0
3.	**Vermindering van schadelijke externe effecten**	1,0 (4 %)
3.1.	Verbetering van systemen voor de beoordeling van de verkeersveiligheid van combinaties van personenwagens en aanhangwagens	0,5
3.2.	Beoordeling van de veiligheid van samenstellen van bedrijfsvoertuigen	0,5
		25,0 (1)

(1) Met inbegrip van personeels- en administratieve kosten, die 2,6 miljoen ecu belopen. Een bedrag van 2 miljoen ecu is beschikbaar voor gecoördineerde acties (1.1, 2.1, 3.1, 3.2).

BIJLAGE III

NADERE REGELS VOOR DE UITVOERING VAN HET PROGRAMMA EN PERCENTAGES VAN FINANCIËLE DEELNEMING DOOR DE GEMEENSCHAP

De uitvoering van het programma geschiedt door middel van :

i) onderzoekcontracten voor gezamenlijke rekening,

ii) gecoördineerde acties,

iii) studies en analyses.

Er kan worden deelgenomen door in de Gemeenschap gevestigde universiteiten, onderzoekinstellingen en industriële ondernemingen, waaronder kleine en middelgrote ondernemingen, particulieren en combinaties daarvan.

Onderzoekprojecten voor gezamenlijke rekening moeten in de regel worden uitgevoerd door onafhankelijke deelnemers uit meer dan een Lid-Staat.

De contracten voor onderzoekprojecten voor gezamenlijke rekening worden als regel gegund na een selectieprocedure op basis van in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekendgemaakte uitnodigingen tot inschrijving.

In het geval van contracten voor gezamenlijke rekening bedraagt de bijdrage van de Gemeenschap in het algemeen ten hoogste 50 % van de totale kosten, doch dit percentage kan worden gewijzigd naar gelang van de aard en het stadium van het onderzoek. Daarnaast kunnen universiteiten en onderzoekinstellingen, voor elk project dat zij in het kader van dit programma uitvoeren, kiezen of de Gemeenschap 50 % van de totale kosten of 100 % van de extra marginale kosten draagt.