

Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου για τη θέσπιση ειδικού προγράμματος έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης στο τομέα των μεταφορών (EURET) — 1990-1993

COM(89) 557 τελικό — SYN 226

(Υποβληθείσα από την Επιτροπή στις 28 Νοεμβρίου 1989)

(89/C 318/05)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 130 0, παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

Σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι το άρθρο 130 I της συνθήκης προβλέπει ότι η εφαρμογή του προγράμματος — πλαισίου γίνεται μέσω συγκεκριμένων προγραμμάτων που καταρτίζονται στο πλαίσιο καθεμιάς από τις ενέργειες·

ότι με την απόφαση 87/516/Ευρατόμ, ΕΟΚ (1), το Συμβούλιο θέσπισε ένα κοινοτικό πρόγραμμα — πλαίσιο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης (1987-1991), που προσδιορίζει μεταξύ άλλων τις ενέργειες στον τομέα των μεταφορών·

ότι το πρόγραμμα — πλαίσιο προβλέπει μεταξύ των κριτηρίων επιλογής των κοινοτικών ενεργειών, τη συμβολή στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Κοινότητας, με διατήρηση του στόχου της επιστημονικής και τεχνικής ποιότητας·

ότι η δημιουργία της εσωτερικής αγοράς θα απαιτήσει από το σύνολο των μεταφορικών μέσων να ανταποκριθούν κατά τον αποτελεσματικότερο, οικονομικότερο και λιγότερο επιζήμιο τρόπο στην αύξηση της κινητικότητας των αγαθών και των προσώπων ακόμη και στις μειονεκτούσες περιφέρειες·

ότι η τεχνική καινοτομία παίζει ουσιαστικό ρόλο στην ανταγωνιστικότητα και στην αποτελεσματικότητα διαφόρων μεταφορικών μέσων, καθώς και στη μείωση των οχλήσεων, που αυτά προκαλούν, και στη βελτίωση της ασφάλειάς τους·

ότι η συνεργασία στην έρευνα επιτρέπει να προετοιμαστεί η τυποποίηση, η λογιστική διαχείριση ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, η ενοποίηση των μεταφορικών δικτύων·

ότι είναι ανάγκη να αναμειχθούν οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ), στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, στην ανάπτυξη των νέων τεχνικών μεταφοράς λαμβανομένων υπόψη των δικών τους ιδιαίτερων απαιτήσεων, με διατήρηση όμως του στόχου της επιστημονικής και τεχνικής ποιότητας του προγράμματος·

ότι θα πρέπει να υπογραμμιστεί ο διεθνικός χαρακτήρας του προγράμματος με επιλογή ερευνητικών σχεδίων στα οποία θα συμμετέχουν τουλάχιστον δύο εταίροι από δύο διαφορετικά κράτη μέλη·

ότι η συμμετοχή, με τις κατάλληλες συνθήκες, οργανώσεων και επιχειρήσεων τρίτων ευρωπαϊκών χωρών που έχουν συνάψει συμφωνίες επιστημονικής και τεχνικής συνεργασίας με την Κοινότητα, οι οποίες αφορούν ενέργειες έρευνας και ανάπτυξης, μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση του τεχνολογικού επιπέδου των μεταφορών στην Κοινότητα·

ότι θα πρέπει να εκτιμηθεί το ποσό των αναγκαίων κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων για την υλοποίηση αυτής της ενέργειας· ότι το ποσό αυτό περιλαμβάνεται στις χρηματοδοτικές προοπτικές που περιέχονται στο παράρτημα της Διοργανικής Συμφωνίας της 29ης Ιουνίου 1988 (2)· ότι οι πράγματι διαθέσιμες πιστώσεις θα προσδιοριστούν στο πλαίσιο της διαδικασίας προϋπολογισμού με τήρηση της εν λόγω συμφωνίας·

μετά από διαβούλευση της Επιτροπής Επιστημονικής και Τεχνικής Έρευνας (CREST),

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Εγκρίνεται η εφαρμογή ειδικού προγράμματος έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης για την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα στον τομέα των μεταφορών, όπως περιγράφεται στο παράρτημα, για περίοδο τεσσάρων ετών με ημερομηνία έναρξης την 1η Μαρτίου 1990.

(1) ΕΕ αριθ. L 302 της 24. 10. 1987, σ. 1.

(2) ΕΕ αριθ. L 185 της 15. 7. 1988, σ. 33.

Άρθρο 2

1. Το ποσό των κοινοτικών δαπανών που θεωρείται αναγκαίο για την πραγματοποίηση του προγράμματος ανέρχεται σε 25 εκατομμύρια Ecu στα οποία περιλαμβάνονται και οι δαπάνες που αντιστοιχούν σε προσωπικό έξι ατόμων.
2. Η αρχή που είναι αρμόδια για τον προϋπολογισμό ορίζει τις διαθέσιμες πιστώσεις για κάθε οικονομικό έτος.

Άρθρο 3

Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του προγράμματος και ο συντελεστής της χρηματοδοτικής συμμετοχής της Κοινότητας προσδιορίζονται στο παράρτημα.

Άρθρο 4

1. Κατά τη διάρκεια του τρίτου έτους εφαρμογής του προγράμματος η Επιτροπή πραγματοποιεί επανεξέταση αυτού και διαβιβάζει στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοδούλιο έκθεση για τα αποτελέσματα της επανεξέτασης αυτής, συνοδευόμενη, εφόσον χρειάζεται, από προτάσεις τροποποίησης ή παράτασης του προγράμματος.
2. Η Επιτροπή πραγματοποιεί εκτίμηση των λαμβανόμενων αποτελεσμάτων και διαβιβάζει σχετική έκθεση στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοδούλιο.
3. Οι εκθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 ανωτέρω, συντάσσονται λαμβανομένων υπόψη των στόχων που ορίζονται στο παράρτημα και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παράγραφος 2 της απόφασης 87/516/Ευρατόμ, ΕΟΚ.

Άρθρο 5

Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή αποτελούμενη από εκπροσώπους των κρατών μελών που προεδρεύεται από εκπρόσωπο της Επιτροπής.

Άρθρο 6

Ο εκπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρέπει να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό εντός προθεσμίας που ορίζει ο πρόεδρος της ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Η γνώμη εκδίδεται με την πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση των αποφάσεων που καλείται να λάβει το Συμβούλιο μετά από πρόταση της Επιτροπής. Κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας στην επιτροπή οι ψήφοι των εκπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο προαναφερθέν άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

Η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα που εφαρμόζονται αμέσως. Ωστόσο, αν τα μέτρα αυτά δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη που εκδίδει η επιτροπή διαβιβάζονται αμέσως από την Επιτροπή στο Συμβούλιο. Στην περίπτωση αυτή:

Η Επιτροπή μπορεί να αναβάλει για ένα μήνα ή περισσότερο από την ημερομηνία της ανακοίνωσης αυτής, την εφαρμογή των μέτρων που έχει αυτή αποφασίσει.

Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί να λάβει διαφορετική απόφαση εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο.

Άρθρο 7

Η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 6 εφαρμόζεται:

- για την εκτίμηση των προτεινόμενων σχεδίων και για τον υπολογισμό του ποσού της χρηματοδοτικής συνεισφοράς της Κοινότητας,
- για τον προσδιορισμό των διαδικασιών της ανταλλαγής πληροφοριών που προβλέπονται στο άρθρο 9,
- για τη συμμετοχή σε όλα τα σχέδια και τις ενέργειες ευρωπαϊκών οργανώσεων και επιχειρήσεων υπό τις συνθήκες που προβλέπονται στο άρθρο 10.

Άρθρο 8

Οι συμβάσεις που συνάπτει η Επιτροπή ρυθμίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις κάθε μέρους καθώς και τις λεπτομέρειες διάδοσης, προστασίας και αξιοποίησης των αποτελεσμάτων της έρευνας.

Άρθρο 9

Όσον αφορά τις δραστηριότητες που προβλέπονται στο άρθρο 1, τα κράτη μέλη και η Κοινότητα ανταλλάσσουν όλες τις πληροφορίες που διαθέτουν και οι οποίες μπορούν να διαδοθούν στους τομείς που καλύπτονται από την παρούσα απόφαση ανεξάρτητα από το αν αυτές σχεδιάζονται ή εκτελούνται με δική τους ευθύνη.

Οι πληροφορίες ανταλλάσσονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 6 θεωρούνται ως εμπιστευτικές, εφόσον τούτο ζητηθεί από τον ενδιαφερόμενο.

Άρθρο 10

1. Σύμφωνα με το άρθρο 130 Μ της συνθήκης, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να διαπραγματευτεί τις εν λόγω συμφωνίες με διεθνείς οργανώσεις, τρίτες χώρες που συμμετέχουν στην ευρωπαϊκή συνεργασία στον τομέα της επιστημονικής και τεχνικής έρευνας (COST) και ευρωπαϊκές χώρες που έχουν συνάψει συμφωνίες — πλαίσια επιστημονικής και τεχνικής συνεργασίας με την Κοινότητα ενόψει της πλήρους ή μερικής τους συμμετοχής στο παρόν πρόγραμμα.

2. Στην περίπτωση που έχουν συναφθεί συμφωνίες — πλαίσια επιστημονικής και τεχνικής συνεργασίας μεταξύ τρίτων ευρωπαϊκών χωρών και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, οργανώσεις και επιχειρήσεις εγκατεστημένες σ' αυτές τις χώρες μπορούν να συμμετέχουν σε σχέδιο που περιλαμβάνεται στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος.

Άρθρο 11

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Στόχοι

Η υλοποίηση της μεγάλης εσωτερικής αγοράς είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένη μ' ένα κοινοτικό σύστημα μεταφορών, που θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί στην αυξημένη ζήτηση που θα προκύψει για όλους τους τομείς των μεταφορών, τόσο όσον αφορά τον όγκο, όσο και την ποιότητα ακριδώς εξαιτίας της δημιουργίας αυτής της μεγάλης εσωτερικής αγοράς.

Η Επιτροπή υπογράμμισε το γεγονός αυτό στην ανακοίνωσή της που διαδίδασε στο Συμβούλιο, στην οποία προσδιόρισε και τους όρους επιτυχίας της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης [COM(87) 100]. Όπως υπέδειξε η Επιτροπή με τον τρόπο αυτό, «*η υλοποίηση ενός αληθινού κοινού οικονομικού χώρου συνεπάγεται και την ύπαρξη σημαντικής προόδου σε ό,τι αφορά την πολιτική των μεταφορών και των υποδομών, καθώς και στον αντίστοιχο τομέα του περιβάλλοντος*».

Και αυτή όμως η πολιτική και κανονιστική πτυχή θα αποδεικνυόταν ανεπαρκής, εάν η τεχνική προσαρμογή δεν ακολουθούσε, ή σε περίπτωση που τα κίνητρα που θα θεσπίζονταν για την πραγματοποίηση τεχνικών καινοτομιών θα απέβαιναν κυρίως προς όφελος μη ευρωπαϊκών χωρών.

Με την έννοια αυτή ακριδώς, είναι πρωταρχική η σημασία που προσδίδεται σε μία έρευνα που θα ενισχυθεί χάρη στην κοινοτική διάσταση και η οποία θα συμβάλει στην τυποποίηση των υλικών και των συστημάτων, και θα προσανατολίζεται προς την επίτευξη κοινών στόχων.

Στο πλαίσιο αυτό το EURET έχει τους ακόλουθους κύριους στόχους:

- τη βελτιστοποίηση της εκμετάλλευσης των μεταφορικών δικτύων,
- τη βελτιστοποίηση των λογιστικών μεθόδων και
- τον περιορισμό των ζημιωγόνων εξωγενών επιδράσεων (ατυχήματα, θόρυβος, ρύπανση).

1. *Βελτιστοποίηση της εκμετάλλευσης των μεταφορικών δικτύων*

Έως τις αρχές της δεκαετίας του 1970, δεν υπήρχε άλλος ανασταλτικός φραγμός για τη δημιουργία υποδομών, εκτός από τον περιορισμό των οικονομικών πόρων. Η κατάσταση αυτή άλλαξε, με την έννοια ότι η επέκταση του δικτύου των υποδομών προσκρούει σήμερα σε συγκεκριμένα όρια, έχοντας να αντιμετωπίσει ανάγκες, οι ρυθμοί αύξησης των οποίων θα εξακολουθήσουν να παραμένουν σταθεροί στο ορατό μέλλον. Παράλληλα με τις οικονομικές δυσχέρειες, που είναι μεγαλύτερες απ' ό,τι κατά το παρελθόν, γινόμαστε σήμερα μάρτυρες του προοδευτικού κορεσμού του ευρωπαϊκού χώρου: οι νέες υποδομές είναι ολοένα και δυσχερέστερο να ενταχθούν και γίνονται ολοένα και δυσμενέστερα αποδεκτές, λόγω των επιζήμιων συνεπειών τους για το περιβάλλον.

Αυτό επιβάλλει την καλύτερη δυνατή χρησιμοποίηση του παραδοσιακού υπόδαθμου υποδομών που διαθέτει η Ευρώπη.

Οι έρευνες στον τομέα αυτό αποτελούν αντικείμενο ενός εντελώς ξεχωριστού προγραμματισμού: το πρόγραμμα DRIVE το οποίο βασίζεται στην ιδέα ότι είναι δυνατόν να δοθούν στα οχήματα, με τη χρήση των σύγχρονων μέσων της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών, συμβουλές, προειδοποιήσεις, πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση των οδικών αρτηριών και με το δρομολόγιο που πρέπει να επιλεγεί. Ορισμένες ενέργειες στο πλαίσιο του προγράμματος EUREKA ακολουθούν την ίδια τακτική. Αυτό είναι απολύτως εφικτό με τα υφιστάμενα τεχνικά μέσα ή με αυτά που πρόκειται να αναπτυχθούν.

Οι ίδιοι όμως λόγοι που υπαγορεύουν τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων εμφανίζονται με την ίδια οξύτητα και στα άλλα μεταφορικά μέσα, στα οποία οι ανάγκες αλλά και οι δυνατότητες να σημειωθεί πρόοδος είναι εξίσου σημαντικές και στα οποία οι κοινοτικές έρευνες οφείλουν επομένως να διεξαχθούν με παρόμοιο τρόπο, εάν επιθυμούμε δεδαιστώμε αυτό το διαρκή κοινοτικό στόχο, που έγκειται ακριδώς στην ισότιμη μεταχείριση των διαφόρων μεταφορικών μέσων.

Για το λόγο αυτό και λαμβανομένης υπόψη της υπάρχουσας αδυναμίας όσον αφορά τα μέσα που προσφέρει ο προϋπολογισμός για το πρόγραμμα αφορά μόνο τις έρευνες πρωταρχικού χαρακτήρα.

2. *Βελτιστοποίηση των λογιστικών μεθόδων*

Όπως συμβαίνει και με τους περιορισμούς που επιβάλλονται στην ανάπτυξη των υποδομών, που καθιστούν αναγκαία τη βελτιστοποίηση της εκμετάλλευσης των δικτύων, οι μεταβολές των παραγωγικών διαδικασιών και οι οικονομικές αλλαγές καθιστούν αναγκαία τη μεταβολή των μεθόδων διαχείρισης που εφαρμόζονται για τα υλικά μέσα μεταφορές, στο πλαίσιο του τομέα που καλείται λογιστική των μεταφορών.

Οι συνέπειες που έχει για τις μεταφορές αυτή η νέα μορφή λογιστικής τοποθετούνται, πρώτα απ' όλα, στο επίπεδο των απαιτήσεων όσον αφορά την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και, κατόπιν, στο επίπεδο των μέσων που πρέπει να κινητοποιηθούν για να ικανοποιηθεί η ζήτηση αυτή. Οι συνιστώσες της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών είναι: η ταχύτητα, η ακρίβεια, η ασφάλεια και, σήμερα, η παραγωγή πληροφοριών, ιδίως σε ό,τι αφορά τη γνώση της τοποθεσίας όπου βρίσκεται το εμπόρευμα. Όσον αφορά τον εντοπισμό των οχημάτων εξετάζονται διάφορες τεχνικές στο πλαίσιο του προγράμματος DRIVE. Οι μεταφορές πρόκειται να ενταχθούν στην παραγωγική διαδικασία, έχοντας να αντιμετωπίσουν περίπλοκες καταστάσεις, στο πλαίσιο των οποίων εναποτίθεται στον μεταφορέα η φροντίδα παροχής ενός διευρυμένου φάσματος υπηρεσιών, που συμπεριλαμβάνει τη διαφύλαξη, τη διαχείριση των αποθεμάτων και την επεξεργασία των παραγγελιών.

Ο φορέας που εκτελεί τη μεταφορά καλείται να διαδραματίσει αυξημένο ρόλο, κατά την οργάνωση των παραγωγικών που πρέπει να παραδώσει, δασιζόμενος σ' ένα λογιστικό υπόδαφο και σ' ένα δίκτυο παραγγελιοδόχων μεταφοράς και τελικών αποδεκτών. Ο παραδοσιακός διαχωρισμός των διαφόρων μεταφορικών μέσων τείνει να εκλείψει και να παραχωρήσει τη θέση του σε μία ευρύτερη και περιπλοκότερη αντίληψη των πραγμάτων, που συμπεριλαμβάνει τα διάφορα μεταφορικά μέσα και ξεπερνά τα όρια των αποκλειστικά φυσικών ρευμάτων διακίνησης των εμπορευμάτων.

3. Περιορισμός των εξωγενών ζημιολογικών επιπτώσεων

Οι μεταφορές αποτελούν γενεσιουργό αιτία αρνητικών επιπτώσεων οι οποίες πρέπει να περιοριστούν.

Τόσο η ασφάλεια, όσο και οι όροι εργασίας αποτελούν μείζονα θέματα, των οποίων τη σημασία εκτιμούμε με δάση την έκταση, αλλά και τη σοβαρότητα των ατυχημάτων. Στον τομέα της οδικής κυκλοφορίας θρηνοούμε έτσι κάθε χρόνο περίπου 55 000 νεκρούς από τα οδικά ατυχήματα που συμβαίνουν σε όλη την Κοινότητα. Αλλά και οι όροι ασφάλειας των άλλων μεταφορικών μέσων είναι επίσης επισφαλείς. Τα σιδηροδρομικά ατυχήματα είναι ευτυχώς κάπως σπανιότερα. Ωστόσο, η πρόσφατη συσσώρευση ατυχημάτων στον τομέα αυτό είναι ένα γεγονός που ήρθε να μας υπενθυμίσει ότι πρέπει να παραμείνουμε σε εγρήγορση και να εξακολουθήσουμε τις προσπάθειές μας.

Οι αεροπορικές μεταφορές αν και έχουν επιτύχει ένα επίπεδο ασφάλειας που τις κατατάσσει μεταξύ των πλέον ασφαλών μεταφορικών μέσων, περικλείουν ακόμη σημαντικούς κινδύνους, οι οποίοι συγκεκριμενοποιούνται με μικρή συχνότητα αλλά θίγουν ανεπανόρθωτα έναν μεγάλο αριθμό ατόμων· όταν ένα μεγάλο αεροσκάφος συντρίβεται στο έδαφος, ο αριθμός των θυμάτων ανέρχεται σε εκατοντάδες. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι μεταξύ του 1984 και του 1988 σημειώθηκαν στις αεροπορικές μεταφορές κατά μέσον όρο 940 θάνατοι κατ' έτος (ο συγκεκριμένος μέσος όρος δεν περιλαμβάνει τους θανάτους που επήλθαν μετά από κακόβουλες πράξεις: αεροπειρατείες, δομιστικές ενέργειες κλπ.). Αυτός είναι πολύ μικρός αριθμός σε σχέση με το πλήθος των μεταφερόμενων επιβατών, μπορεί όμως να μειωθεί περισσότερο. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν από την πλευρά τους να αντιμετωπίσουν σημαντικό αριθμό ατυχημάτων, τα οποία μπορούν να έχουν μεγάλη σημασία ιδίως λόγω των επιπτώσεων τους στο περιβάλλον.

Οι μεταφορές αποτελούν τέλος μία από τις κυριότερες πηγές όχλησης του περιβάλλοντος. Στις πόλεις, η κυκλοφορία των οχημάτων αντιστοιχεί περίπου στο ήμισυ της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ενώ αυτή η μορφή ρύπανσης προέρχεται από την έκλυση των αερίων που εκπέμπουν τα οχήματα, οι επιπτώσεις των οποίων, που είναι επαρκώς γνωστές για τα οξείδια του άνθρακα, έχουν διευκρινιστεί σε ελάχιστο βαθμό για τα οξείδια του αζώτου. Σε ό,τι αφορά πάλι το θόρυβο, αποτελεί μία επίπτωση όλων των μεταφορικών μέσων. Η οδική κυκλοφορία ευθύνεται στο σημείο αυτό για ένα μεγάλο μέρος του θορύβου που προκαλείται, αλλά και οι σιδηρόδρομοι συμβάλλουν στην πρόκληση θορύβων, σε σημαντικό βαθμό, για να μην κάνουμε λόγο για τους θορύβους που προκαλούνται στις γειτονικές περιοχές των αεροδρομίων. Όλα τα ανεπτυγμένα κράτη και ιδίως τα κράτη μέλη της Κοινότητας διαθέτουν σημαντικά ποσά για τον περιορισμό των επιζήμιων αυτών επιπτώσεων για το περιβάλλον και προέχει να δοθεί μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στη χρήση των ποσών αυτών.

Ορισμένες από τις έρευνες που αφορούν τους δύο προηγούμενους στόχους (βελτιστοποίηση της εκμετάλλευσης των δικτύων, βελτιστοποίηση των λογιστικών μεθόδων) επιτρέπουν την προώθηση των μέτρων για την καταπολέμηση των ολέθριων αυτών επιπτώσεων. Τουτό επιτυγχάνεται με τη βελτίωση της ρύθμισης της εναέριας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας· το πρόγραμμα DRIVE έχει επίσης ως πρωταρχικό στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Ωστόσο απαιτούνται πιο εξειδικευμένες έρευνες. Οι σχετικές ανάγκες είναι σημαντικές και απαιτούν πολλές ενέργειες. Μόνον αυτές με τη μεγαλύτερη προτεραιότητα αποτελούν το αντικείμενο του προγράμματος EURET.

2. Πρωταρχικά θέματα

Το EURET περιλαμβάνει έντεκα θέματα έρευνας καταναμενμένα σε τρία υποπρογράμματα που περιλαμβάνουν τους στόχους του προγράμματος.

1. Βελτιστοποίηση της εκμετάλλευσης των μεταφορικών δικτύων:

- Ανάλυση κόστους — ωφέλειας και πολλαπλά κριτήρια για την κατασκευή νέων οδών.
- Δημιουργία του ευρωπαϊκού συστήματος ρύθμισης της κυκλοφορίας των σιδηροδρόμων.
- Δημιουργία και αξιολόγηση συστήματος ρύθμισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
- Πειραματισμός για τις αυτόματες ανταλλαγές δεδομένων AIR/SOL (αέρας/έδαφος) για τα συστήματα ρύθμισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη.
- Μελέτες για τη θέση εργασίας του ελεγκτή στα συστήματα ρύθμισης της εναέριας κυκλοφορίας.

2. Βελτιστοποίηση των λογιστικών μεθόδων:

- Οικονομικό πλαίσιο και αξιολόγηση της ζήτησης στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών της Κοινότητας.
- Οικονομική και τεχνική έρευνα για τις μεταφορτώσεις εμπορευμάτων. Δημιουργία και αξιολόγηση της ταχείας μεταφόρτωσης.

- Βελτιστοποίηση των ανθρώπινων μέσων στις θαλάσσιες μεταφορές.
- Συνυπολογισμός των ανθρώπινων παραγόντων στο σύστημα άνθρωπος-σκάφος.

3. *Περιορισμός των ζημιολογικών εξωγενών επιδράσεων:*

- Συστήματα αξιολόγησης της ασφάλειας κατά την οδήγηση των συγκροτημάτων αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως — ρυμουλκούμενων.
- Αξιολόγηση της ασφάλειας των εμπορικών οδικών συρμών.

3. **Λεπτομέρειες εφαρμογής**

Τα πρόγραμμα θα εφαρμοστεί με: συμβάσεις έρευνας με κατανομή των δαπανών, ενέργειες που έχουν συμφωνηθεί και ενέργειες αξιολόγησης.

Τα προγράμματα προορίζονται για τα πανεπιστήμια, τα ερευνητικά ινστιτούτα και τις βιομηχανίες, στις οποίες περιλαμβάνονται οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, τους ιδιώτες ή σε οποιαδήποτε ένωση των στοιχείων αυτών, που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα. Εννοείται ότι τα σχέδια πρέπει να έχουν διεθνικό χαρακτήρα.

Η συνεργασία και η συμμετοχή τρίτων χωρών, διεθνών και εθνικών ινστιτούτων θα βασίζονται στο κριτήριο του αμοιβαίου συμφέροντος. Η συνεργασία και η συμμετοχή τρίτων ευρωπαϊκών χωρών θα είναι δυνατές βάσει του συστήματος COST και των διμερών συμφωνιών — πλαισίων που συνάπτονται με τις χώρες της ΕΖΕΣ.

Όσον αφορά τις συμβάσεις με κατανομή των δαπανών η συμμετοχή της Κοινότητας θα ανέρχεται κατά κανόνα στο 50 % των συνολικών δαπανών· το ποσοστό αυτό όμως μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με τη φύση και τον βαθμό εξέλιξης της έρευνας. Όσον αφορά τα σχέδια που εφαρμόζονται σε πανεπιστήμια και ερευνητικά ινστιτούτα, η Κοινότητα μπορεί να αναλάβει μέχρι και το 100 % των πρόσθετων εξόδων που δημιουργούνται.