

Γνωμοδότηση σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου τρένων μεγάλης ταχύτητας

(95/C 210/03)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

- έχοντας υπόψη ότι ο τίτλος XII της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ορίζει ότι η Κοινότητα συμβάλλει στη δημιουργία και στην ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας·
- έχοντας υπόψη ότι το άρθρο 129 Γ της Συνθήκης προβλέπει ότι η Κοινότητα εκτελεί κάθε δράση που αποδεικνύεται αναγκαία για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ιδίως στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προδιαγραφών·
- έχοντας υπόψη ότι, ύστερα από το ψήφισμα του Συμβουλίου της 4ης και 5ης Δεκεμβρίου 1989, η Επιτροπή συγκάλισε ομάδα εμπειρογνομόνων υψηλού επιπέδου, αποτελούμενη από εκπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών μελών, των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων και της βιομηχανίας κατασκευής σιδηροδρομικού υλικού· ότι ζητήθηκε η γνώμη αυτής της ομάδας εργασίας προκειμένου να καταρτισθεί το ρυθμιστικό σχέδιο για ένα ευρωπαϊκό δίκτυο τρένων μεγάλης ταχύτητας· ότι ζητήθηκε επίσης η γνώμη της ομάδας εργασίας σχετικά με τα κοινά πρότυπα και τεχνικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν την κυκλοφορία συγχρόνων τρένων στο δίκτυο·
- έχοντας υπόψη ότι η Επιτροπή παρουσίασε το Δεκέμβριο 1990 στο Συμβούλιο ανακοίνωση σχετικά με το δίκτυο τρένων μεγάλης ταχύτητας και ότι το Συμβούλιο εξέφρασε θετική γνώμη για την ανακοίνωση αυτή στο ψήφισμά του της 17ης Δεκεμβρίου 1990·
- έχοντας υπόψη ότι η προβλεπόμενη δράση αποτελεί κοινή αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών, βάσει του άρθρου 129 Δ της Συνθήκης·
- έχοντας υπόψη ότι με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου τρένων μεγάλης ταχύτητας επιδιώκεται:
 - να μπορέσουν οι πολίτες, οι οικονομικοί παράγοντες και οι τοπικοί και περιφερειακοί συλλογικοί φορείς, να επωφεληθούν από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα,
 - να προωθηθεί συνολικά η ανταγωνιστικότητα του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών,
 - να μειωθεί ουσιαστικά το κόστος που προκαλείται από την παράθεση εθνικών τεχνικών και επιχειρησιακών κανόνων·
- έχοντας υπόψη ότι η Επιτροπή προτείνει τη δημιουργία κανονιστικού πλαισίου που να περιλαμβάνει, συγκεκριμένα, τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), υποχρεωτικού χαρακτήρα, το οποίο να εφαρμόζεται στα διάφορα υποσυστήματα που αποτελούν τμήμα του σιδηροδρομικού συστήματος (υποδομές, ενέργεια, συντήρηση, έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση, τροχιαίο υλικό, περιβάλλον, εκμετάλλευση, χρήστες)·
- έχοντας υπόψη ότι οι ΤΠΔ ορίζουν τις βασικές απαιτήσεις ασφαλείας, υγείας, προστασίας του περιβάλλοντος, προστασίας των καταναλωτών, τεχνικής συμβατότητας και εκμετάλλευσης, ότι καθορίζουν τις βασικές παραμέτρους στις οποίες πρέπει να υπόκεινται τα υποσυστήματα (περιτύπωμα, τάση...), ότι προσδιορίζουν τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις διαπαφές που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα καθώς και τις διαδικασίες εκτίμησης της συμμόρφωσης και/ή της καταλληλότητας χρήσης των υποσυστημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων·
- έχοντας υπόψη ότι στην πρόταση οδηγίας, η Επιτροπή προσδιορίζει επίσης τις απαραίτητες διαδικασίες για την απόκτηση από τους κατασκευαστές της άδειας για τη θέση σε λειτουργία, η οποία χορηγείται από τις αρμόδιες αρχές μόλις αποδειχθεί η συμμόρφωση ή η καταλληλότητα χρήσης των κατασκευαστικών στοιχείων ή των υποσυστημάτων·
- έχοντας υπόψη ότι η προσέγγιση της Επιτροπής βασίζεται, αφενός, στην αμοιβαία αναγνώριση των δηλώσεων επαλήθευσης «ΕΚ» και, αφετέρου, στην ευθύνη των κρατών μελών στον τομέα της χορήγησης άδειας για τη θέση σε λειτουργία των υποσυστημάτων (άρθρο 13), αλλά στην πραγματικότητα οι διατάξεις του άρθρου 15 σημείο 1 περιορίζουν τη δυνατότητα παρέμβασης των κρατών στον τομέα αυτό ενώ τους ανατίθεται η ευθύνη όσον αφορά την ασφάλεια·

- έχοντας υπόψη ότι σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 129 Γ και Δ της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών (ΕΤΠ) σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τη διαλειτουργικότητα του δικτύου τραίνων μεγάλης ταχύτητας·

ΥΙΟΘΕΤΗΣΕ

ομόφωνα κατά την 4η σύνοδο ολομέλειάς της, στις 27/28 Σεπτεμβρίου 1994 (συνεδρίαση της 28ης Σεπτεμβρίου 1994), την ακόλουθη γνωμοδότηση.

Εισαγωγή

Κατά την Επιτροπή ο ορισμός της διαλειτουργικότητας των συστημάτων είναι ο ακόλουθος:

Η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου τραίνων μεγάλης ταχύτητας αναφέρεται στο σύνολο των προϋποθέσεων κανονιστικής, τεχνικής ή επιχειρησιακής φύσεως, οι οποίες πρέπει να πληρούνται ώστε να εξασφαλίζεται, άνευ διακοπής, η κυκλοφορία τραίνων μεγάλης ταχύτητας στις υποδομές του δικτύου αυτού, επιτυγχάνοντας τις επιδόσεις που προδιαγράφονται.

Η διαλειτουργικότητα, σύμφωνα με τον ορισμό της Επιτροπής, δεν σημαίνει ότι κάθε τρένο θα είναι σε θέση να διανύσει οποιοδήποτε δρομολόγιο του ευρωπαϊκού δικτύου των τραίνων μεγάλης ταχύτητας αλλά θα πρέπει να επιτρέπει σε κάθε επιχείρηση μεταφοράς που το επιθυμεί να εκμεταλλευθεί με το συμφερότερο οικονομικό κόστος μια εμπορική υπηρεσία της επιλογής της με ένα υλικό που είναι σχεδιασμένο για τη σύνδεση ή τις συνδέσεις που διαθέτει.

Η Επιτροπή των Περιφερειών εκφράζει την ικανοποίησή της για την προσέγγιση της Επιτροπής. Θεωρεί ότι, λαμβανομένων υπόψη των μεγάλων διαφορών μεταξύ των υφιστάμενων εξοπλισμών, θα ήταν αναμφίβολα εκτός πραγματικότητας να επιβληθεί μια καθολική διαλειτουργικότητα.

Η Επιτροπή των Περιφερειών αναγνωρίζει επίσης την ανάγκη να τεθεί σε λειτουργία ένας μηχανισμός που να καθιστά δυνατή τη διαλειτουργικότητα για τα τρένα μεγάλης ταχύτητας. Οι δυσκολίες που παρουσιάστηκαν κατά την κατασκευή της σύραγγας κάτω από τη Μάγχη για τη σύζευξη των μηχανών και των αμαξοστοιχιών-κλειστών διαδρόμων λόγω του μεγάλου αριθμού των κατασκευαστών, αποδεικνύουν την ανάγκη κανόνων όσον αφορά τις λεπτομέρειες εφαρμογής που προτείνει η Επιτροπή. Ωστόσο, η Επιτροπή των Περιφερειών διατυπώνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

1. Συνοχή του συστήματος

1.1. Το κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποδιαιρεί το ευρωπαϊκό δίκτυο σε 8 υποσυστήματα (άρθρο 3.1.2) αλλά σε καμία διάταξη δεν εμφανίζεται μια συνολική συνοχή του συστήματος. Ωστόσο, είναι ιδιαίτερα σημαντικό, για λόγους ασφάλειας, αποτελεσματικότητας και γενικότερης οικονομίας, να προσδιοριστούν οι συνδέσεις μεταξύ των διαφόρων στοιχείων που συνθέτουν το ευρωπαϊκό δίκτυο.

1.2. Η Επιτροπή των Περιφερειών προτείνει να διατυπωθεί η έννοια του σιδηροδρομικού συστήματος μεταφοράς πριν από την κατανομή σε υποσυστήματα και να θεσπιστούν μέσα ελέγχου για την επαλήθευση της συνοχής του συστήματος.

1.3. Επιπλέον, η Επιτροπή των Περιφερειών ζητεί να επεκταθούν τα δίκτυα που προσδιορίζονται στο παράρτημα Ι, έτσι ώστε να ληφθούν υπόψη εκείνα τα σχέδια των κρατών μελών που ενισχύουν, προσθέτουν ή συμπληρώνουν το κατευθυντήριο σχήμα του 1990 και τα οποία είχαν ήδη εξετασθεί από τα κράτη μέλη όταν εγκρίθηκε η εν λόγω οδηγία.

1.4. Τέλος, η ΕΤΠ υπογραμμίζει την ανάγκη συντονισμού μεταξύ των κοινών σημείων των εγγράφων COM(94) 106 και COM(94) 107.

2. Συμβατότητα του μηχανισμού με τα υφιστάμενα υποσυστήματα

2.1. Οι ΤΠΔ πρόκειται να εφαρμοστούν στις νέες γραμμές που κατασκευάστηκαν μετά τη δημοσίευσή τους αλλά και στις υπάρχουσες γραμμές που διευθετήθηκαν μετά την ημερομηνία αυτή.

2.2. Όμως, οι υφιστάμενες γραμμές χρησιμεύουν και για άλλου είδους κυκλοφορία που έχει σχεδιαστεί για τα υφιστάμενα υποσυστήματα. Είναι σημαντικό να προσδιοριστεί στην οδηγία ότι κάθε μεταγενέστερη αλλαγή θα μπορεί να πραγματοποιηθεί, είτε με το ευρωπαϊκό σύστημα που ορίζουν οι ΤΠΔ για τις νέες γραμμές μεγάλης ταχύτητας, είτε με τα άλλα υφιστάμενα συστήματα που καταγράφονται από τις ΤΠΔ και ότι η επιλογή αφήνεται στην ευχέρεια των κρατών μελών. Πράγματι, είναι σημαντικό να μπορούν τα τρένα που δεν διέπονται από τις ΤΠΔ να εξακολουθήσουν να κυκλοφορούν στο δίκτυο. Σε αντίθετη περίπτωση, θα προκαλείτο τεράστιο κόστος, ιδίως για τις τοπικές αρχές.

2.3. Ακόμη, οι νέες υφιστάμενες γραμμές καθώς και οι συμβατικές γραμμές οι οποίες έχουν διευθετηθεί πρέπει να συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται από υλικό μη συμβατό με τις ΤΠΔ αλλά σύμφωνες με τους υφιστάμενους εθνικούς κανόνους.

νες για να μην καταστραφούν τα υποσυστήματα και για να αποφευχθούν οι πολυδάπανες μετατροπές του υλικού. Η Επιτροπή των Περιφερειών υπογραμμίζει ότι μια τέτοια κατάσταση θα ήταν ιδιαίτερα επιζήμια για τα περιφερειακά και τα διαπεριφερειακά τραίνα.

2.4. Τέλος, σε περιπτώσεις κατασκευής επεκτάσεων των νέων υφιστάμενων γραμμών, πρέπει να δοθεί στα κράτη η δυνατότητα επιλογής μεταξύ των υποσυστημάτων που ορίζουν οι ΤΠΔ για τις νέες γραμμές μεγάλης ταχύτητας ή για εκείνες άλλων υφιστάμενων συστημάτων που καταγράφονται από τις ΤΠΔ, δεδομένου ότι πάντως το διαλειτουργικό υλικό που πρέπει να χρησιμοποιήσει την προέκταση, θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιήσει και την υφιστάμενη γραμμή που έχει επεκταθεί.

3. Ακαμψία του προτεινόμενου συστήματος

3.1. Έκπληξη αποτελεί το γεγονός ότι το παράρτημα I σημείο 3 της πρότασης οδηγίας περιορίζει την απαίτηση μέγιστης ταχύτητας σε 250 χιλιόμετρα ανά ώρα για το τροχαίο υλικό μεγάλης ταχύτητας δεδομένου ότι η Σύμβαση της Γενεύης της 31ης Μαΐου 1985 (ευρωπαϊκή σύμβαση για τις μεγάλες διεθνείς σιδηροδρομικές γραμμές) ορίζει την ταχύτητα των 300 χιλιομέτρων ανά ώρα για τις νέες γραμμές.

3.2. Επιπλέον, πολλά κράτη μέλη διαθέτουν ήδη γραμμές οι οποίες είναι κατάλληλες για κυκλοφορία με ταχύτητα 300 χιλιομέτρων την ώρα καθώς και τραίνα που κινούνται με αυτήν την ταχύτητα.

3.3. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ότι η απαίτηση μέγιστης ταχύτητας 250 χιλ. την ώρα για διαλειτουργικό τροχαίο υλικό μεγάλης ταχύτητας που προβλέπεται στην πρόταση οδηγίας είναι ανεπαρκής διότι πρέπει να βελτιστοποιηθεί η χρήση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι νέες γραμμές που κατασκευάστηκαν για 300 χιλ. ανά ώρα και διότι πρέπει να βελτιωθούν οι υπηρεσίες που προσφέρονται στους χρήστες από απόψεις της διάρκειας της διαδρομής.

3.4. Η Επιτροπή των Περιφερειών εκφράζει τη λύπη της διότι στην οδηγία δεν προβλέπεται καμία διάταξη σχετικά με τη διαδικασία αναθεώρησης των ΤΠΔ. Πράγματι, είναι σημαντικό να μην είναι άκαμπος ο μηχανισμός, λαμβανομένων υπόψη των ταχέων τεχνικών εξελίξεων στον τομέα των μεταφορών.

4. Εγγύηση του επιπέδου ασφαλείας

4.1. Η πρόταση οδηγίας προβλέπει στην 18η αιτιολογική σκέψη ότι:

«η εκτίμηση της καταλληλότητας χρήσης εφαρμόζεται στην περίπτωση των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι τα πλέον κρίρια για την ασφάλεια, τη διαθεσιμότητα ή την οικονομία του συστήματος.»

4.2. Η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ότι η καταλληλότητα χρήσης πρέπει να εφαρμόζεται και στα υποσυστήματα. Πράγματι, στο μηχανισμό που προτείνεται από την Επιτροπή, τα υποσυστήματα υπόκεινται σε διαδικασία επαλήθευσης από τους κοινοποιημένους οργανισμούς των κρατών μελών, η οποία επιδιώκει απλώς να εξασφαλίσει ότι τα υποσυστήματα

ανταποκρίνονται στις ΤΠΔ και στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Η Επιτροπή των Περιφερειών υπογραμμίζει ότι η τήρηση των καθορισμένων απαιτήσεων δεν αρκεί και είναι απολύτως απαραίτητο να επαληθευτεί «επί τόπου» ότι το σύστημα λειτουργεί. Για το θέμα αυτό, το παράδειγμα του Eurostar είναι αποκαλυπτικό διότι είναι γεγονός ότι οι με μεγάλη ακρίβεια καθορισμένες απαιτήσεις δεν ήταν επαρκείς προκειμένου να καταστεί λειτουργικό το σύστημα, εφόσον ορισμένα προβλήματα εμφανίστηκαν κατά τις δοκιμές «επί γραμμής».

4.3. Είναι εξαιρετικά σημαντικό οι διαδικασίες επαλήθευσης και καταλληλότητας χρήσης που προβλέπονται στην πρόταση οδηγίας να εφαρμοστούν όχι μόνο στις νέες γραμμές αλλά και στις συμβατικές γραμμές τις οποίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τα τραίνα μεγάλης ταχύτητας.

4.4. Για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και της καταλληλότητας χρήσης, η πρόταση οδηγίας προβλέπει την εφαρμογή των ενότητων που προβλέπει η απόφαση του Συμβουλίου 90/683/ΕΟΚ.

Η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ότι οι ενότητες που ορίζει η οδηγία δεν είναι επαρκείς προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και ότι χρειάζεται να διασαφηνιστεί ότι πρέπει να δημιουργηθούν ειδικές ενότητες για την αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης των υποσυστημάτων.

5. Λειτουργικά υποσυστήματα

5.1. Ο μηχανισμός που προτείνει η Επιτροπή είναι σαφής όσον αφορά τα διαθρομικά υποσυστήματα (υποδομές, ενέργεια, συντήρηση ...).

Αντίθετα, η Επιτροπή των Περιφερειών παρατηρεί ότι η προτεινόμενη τυποποίηση για τα λειτουργικά υποσυστήματα παραμένει ασαφής (περιβάλλον, εκμετάλλευση κυρίως όσον αφορά τους κανονισμούς ασφαλείας, χρήστες).

5.2. Η πρόταση της Επιτροπής δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη τον ανθρώπινο παράγοντα, όσον αφορά τόσο το προσωπικό (μηχανοδηγοί, συνοδοί αλλά και προσωπικό εκμετάλλευσης) όσο και τους χρήστες.

5.3. Η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ότι θα πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες: διαδικασία ενημέρωσης, κράτησης θέσεων κατά την έκδοση εισιτηρίων, εναρμόνιση των εμπορικών προσφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

6. Κοινοποιημένοι οργανισμοί

6.1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους οργανισμούς που είναι επιφορτισμένοι με τη διεκπεραίωση της διαδικασίας εκτίμησης της συμμόρφωσης και της καταλληλότητας χρήσης καθώς και με τη διαδικασία επαλήθευσης (άρθρο 20).

6.2. Η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ότι το κράτος μέλος πρέπει να μπορεί να γνωστοποιεί το διαχειριστή υποδο-

μής δεδομένου ότι η τεχνική εμπειρογνομοσύνη στον τομέα των σιδηροδρόμων μεγάλης ταχύτητας δεν είναι πολύ διαδεδομένη. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να αντικατασταθεί στο παράρτημα VIII σημείο 5 ο όρος «ανεξαρτησία» από τον όρο «αμεροληψία».

7. Μόνιμη Επιτροπή

7.1. Το άρθρο 21 της πρότασης της Επιτροπής διευκρινίζει ότι η Επιτροπή θα επικουρείται από μια συμβουλευτική επιτροπή, αποτελούμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών, χωρίς ωστόσο να προσδιορίζει την αποστολή της επιτροπής αυτής.

7.2. Η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ότι τα κράτη μέλη λόγω των ευθυνών τους τόσο σε κανονιστικό (άδεια θέσης σε λειτουργία) όσο και σε χρηματοδοτικό επίπεδο όσον αφορά τις υποδομές, πρέπει να συνδεθούν στενότερα με την εκπόνηση των ΤΠΔ μέσω της μόνιμης επιτροπής.

8. Προθεσμίες για τη θέση σε εφαρμογή

8.1. Το σχέδιο οδηγίας διευκρινίζει ότι τα κράτη μέλη έχουν προθεσμία έως τις 30 Ιουνίου 1997 προκειμένου να μεταφέρουν στην εθνική τους νομοθεσία και να χρησιμοποιήσουν ή να αποδεχθούν υποσυστήματα που να είναι σύμφωνα με τις ΤΠΔ.

8.2. Η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ότι λόγω του πολύπλοκου χαρακτήρα της εκπόνησης των ΤΠΔ και της ευρύτητας των επιπτώσεών τους στις εθνικές νομοθεσίες, οι προθεσμίες που τάσσονται δεν μπορούν να τηρηθούν για τον επιπλέον λόγο ότι η δημοσίευση των ΤΠΔ προβλέπεται κανονικά για την ίδια ημερομηνία.

8.3. Εξάλλου, μετά τη δημοσίευση των ΤΠΔ, απαιτείται χρονικό περιθώριο προκειμένου οι βιομηχανίες να σχεδιάσουν προϊόντα που να τις τηρούν και πρέπει να αποφευχθεί κάθε καθυστέρηση στη θέση σε λειτουργία των νέων γραμμών ή του υλικού μεγάλης ταχύτητας, η οποία θα οφείλετο στο γεγονός ότι δεν υπάρχουν στην αγορά προϊόντα που συμμορφώνονται προς τις ΤΠΔ.

Η Επιτροπή των Περιφερειών επικροτεί την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου με την επιφύλαξη ότι η Επιτροπή και το Συμβούλιο θα λάβουν υπόψη τις ανωτέρω παρατηρήσεις.

Βρυξέλλες, 28 Σεπτεμβρίου 1994.

Ο Πρόεδρος
της Επιτροπής των Περιφερειών
Jacques BLANC

Γνωμοδότηση για το Πράσινο Βιβλίο — Στρατηγικές επιλογές για την ενίσχυση της βιομηχανίας προγραμμάτων, στο πλαίσιο της οπτικοακουστικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(95/C 210/04)

Εισαγωγή

Στο Λευκό βιβλίο για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση, που εγκρίθηκε με απόφαση του Συμβουλίου, στις 5 Δεκεμβρίου 1993, και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο 5, σημείο Γ, προβλέπεται ότι η Επιτροπή θα υποβάλει κατά το πρώτο εξάμηνο του 1994 ένα Πράσινο Βιβλίο για την πολιτική στον οπτικοακουστικό τομέα. Στο Πράσινο Βιβλίο η Επιτροπή θα επρότεινε τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν και να τελειοποιηθούν τα ήδη υπάρχοντα πολιτικά μέσα ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη δυνατή αποδοτικότητα, για να συμβάλουν όχι μόνο στην επιβίωση αλλά και στην ανάπτυξη, έως το 2000, μιας βιώσιμης ευρωπαϊκής βιομηχανίας προγραμμάτων, στον οπτικοακουστικό τομέα.

Το Πράσινο Βιβλίο με τον τίτλο «Στρατηγικές επιλογές για την ενίσχυση της βιομηχανίας προγραμμάτων, στο πλαίσιο της οπτικοακουστικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης» (COM(94) 96 τελικό), που εγκρίθηκε από την Επιτροπή, στις 7 Απριλίου 1994, καλύπτει τις απαιτήσεις αυτές.

Η Επιτροπή αναπτύσσοντας το θέμα, επικεντρώνει την προσοχή της στην ευρωπαϊκή βιομηχανία κινηματογραφικών και τηλεοπτικών προγραμμάτων, ως τμήμα του οπτικοακουστικού τομέα. Η επιλογή της αυτή στηρίζεται στο γεγονός ότι στην βιομηχανία προγραμμάτων αντιστοιχεί ένας στρατηγικός ρόλος, ως προς την ανάπτυξη του οπτικοακουστικού τομέα. Πέραν τούτου, οι κινηματογραφικές παραγωγές και τα τηλεοπτικά προγράμματα αποτελούν πρώτης τάξεως μέσα για την διάδοση του πολιτισμού, και μαρτυρίες των παραδόσεων και της εθνικής ταυτότητας κάθε χώρας και για το λόγο αυτό αξίζουν ιδιαίτερης υποστήριξης.