

Propuesta de Decisión del Consejo por la que se aprueba un programa específico de investigación y de desarrollo tecnológico en el ámbito de los transportes (EURET) — 1990-1993

COM(89) 557 final — SYN 226

(Presentada por la Comisión el 28 de noviembre de 1989)

(89/C 318/05)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 130 Q,

Vista la propuesta de la Comisión,

En colaboración con el Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que el artículo 130 K del Tratado prevé que el Programa-marco se ejecutará mediante programas específicos desarrollados dentro de cada una de las acciones;

Considerando que, por Decisión 87/516/Euratom, CEE ⁽¹⁾, el Consejo estableció un Programa marco comunitario de investigación y desarrollo tecnológico (1987-1991), en el que se definen, entre otras cosas, las acciones en el ámbito de los transportes;

Considerando que el Programa marco prevé entre los criterios de selección de las acciones comunitarias, el de la contribución al refuerzo de la cohesión económica y social de la Comunidad, siempre que se respete el objetivo de la calidad científica y técnica;

Considerando que la realización del mercado interior requerirá de todos los medios de transporte que contribuyan a aumentar la movilidad de los bienes y de las personas, también en beneficio de las regiones menos favorecidas, de la manera más rentable, menos costosa y menos perjudicial;

Considerando que la innovación técnica desempeña una función esencial en la competitividad y en la eficacia de los distintos medios de transporte, así como en la reducción de sus efectos negativos y en la mejora de la seguridad;

Considerando que la cooperación en la investigación permitirá preparar la normalización, la compatibilidad o, en determinados casos, la unificación de las redes de transporte;

Considerando que es necesario que las pequeñas y medianas empresas (PYME) participen al máximo en el desarrollo de nuevas técnicas de transporte, teniendo en cuenta sus exigencias particulares y respetando el objetivo de la calidad científica y técnica del programa;

Considerando que debe destacarse el carácter transnacional del programa mediante la selección de proyectos de investigación en los que participen al menos dos representantes de dos Estados miembros distintos;

Considerando que la participación, en condiciones apropiadas, de organizaciones y empresas de terceros países europeos que hayan celebrado con la Comunidad acuerdos de cooperación científica y técnica, relativos a acciones de investigación y desarrollo, puede contribuir a mejorar el nivel tecnológico de los transportes en la Comunidad;

Considerando que debe efectuarse una estimación del importe de los recursos financieros comunitarios necesarios para la realización de esta acción; que este importe se inscribe en las perspectivas financieras anejas al Acuerdo Interinstitucional de 29 de junio de 1988 ⁽²⁾; que los créditos efectivamente disponibles se determinarán en el procedimiento presupuestario, respetando el Acuerdo mencionado;

Considerando que se ha consultado al Comité de Investigación Científica y Técnica (CREST),

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se aprueba un programa específico de investigación y de desarrollo tecnológico para la Comunidad Económica Europea en el ámbito de los transportes, tal y como se define en el Anexo, por un período de cuatro años, a contar desde el 1 de marzo de 1990.

⁽¹⁾ DO nº L 302 de 24. 10. 1987, p. 1.

⁽²⁾ DO nº L 185 de 15. 7. 1988, p. 33.

Artículo 2

1. El importe de los gastos comunitarios que se estiman necesarios para la realización del programa asciende a 25 millones de ecus, incluyendo los gastos correspondientes a una plantilla de seis personas.
2. La Autoridad Presupuestaria determinará los créditos disponibles para cada ejercicio.

Artículo 3

Las modalidades de realización del programa y el porcentaje de la participación financiera de la Comunidad se definen en el Anexo.

Artículo 4

1. Durante el tercer año de ejecución del programa, la Comisión procederá a su reexamen y remitirá al Consejo y al Parlamento Europeo un informe sobre los resultados de su estudio, al que se adjuntarán, en su caso, propuestas de modificación o de prórroga del programa.
2. La Comisión evaluará los resultados obtenidos y remitirá al Consejo y al Parlamento Europeo un informe al respecto.
3. Los informes contemplados en los apartados 1 y 2 se elaborarán teniendo en cuenta los objetivos definidos en el Anexo y con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 2 de la Decisión 87/516/Euratom, CEE.

Artículo 5

La Comisión estará asistida por un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

Artículo 6

El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de las medidas que deban adoptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto. El dictamen se emitirá según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para la adopción de aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. En el momento de la votación en el seno del Comité, los votos de los representantes de los Estados miembros se ponderarán en la forma prevista en el citado artículo. El Presidente no tomará parte en la votación.

La Comisión adoptará medidas que serán de inmediata aplicación. No obstante, si tales medidas no se ajustan al dictamen emitido por el Comité, la Comisión comunicará inmediatamente dichas medidas al Consejo. En este caso:

La Comisión podrá aplazar la aplicación de las medidas que haya decidido durante un periodo no superior a un mes a partir de la fecha de dicha comunicación.

El Consejo, por mayoría cualificada, podrá tomar una decisión diferente dentro del plazo previsto en el párrafo precedente.

Artículo 7

El procedimiento previsto en el artículo 6 será aplicable a:

- la evaluación de los proyectos propuestos y del importe estimado de la contribución financiera de la Comunidad;
- la definición de los procedimientos adecuados para el intercambio de información previsto en el artículo 9;
- la participación, en cualquier proyecto o acción, de organizaciones y de empresas europeas en las condiciones previstas en el artículo 10.

Artículo 8

Los contratos celebrados por la Comisión establecerán los derechos y obligaciones de cada parte, incluidas las modalidades de difusión, de protección y evaluación de los resultados de la investigación.

Artículo 9

Con relación a las actividades previstas en el artículo 1, los Estados miembros y la Comunidad intercambiarán toda la información apropiada de que dispongan y que pueda ser divulgada en los ámbitos a que se refiere la presente Decisión, con independencia de que estas actividades se planifiquen o realicen bajo su autoridad.

El intercambio de información se llevará a cabo con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 6, considerándose confidencial si así lo solicita el interesado.

Artículo 10

1. De conformidad con el artículo 130 N del Tratado, la Comisión queda autorizada a negociar acuerdos con organizaciones internacionales, con terceros Estados que participen en la cooperación europea en el campo de la investigación científica y técnica (COST) y con países europeos que hayan celebrado Acuerdos-marco de cooperación científica y técnica con la Comunidad, a fin de asociarlos plena o parcialmente al presente programa.

2. Cuando las Comunidades Europeas y terceros Estados europeos hayan celebrado Acuerdos-marco de cooperación científica y técnica, las organizaciones y empresas establecidas en estos países podrán participar en todo proyecto que se emprenda en el marco de este programa.

Artículo 11

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

ANEXO

1 Objetivos

La realización del gran mercado interior va indisolublemente unida a un sistema comunitario de transportes que sea capaz de responder al aumento de la demanda que originara, tanto en volumen como en calidad, en todos los ámbitos del transporte

La Comisión subrayaba este hecho en su Comunicación al Consejo [COM(87) 100], en la que definía las condiciones para el éxito del Acta Única Europea e indicaba que *«la realización de un auténtico espacio económico común implica importantes avances en la política de transportes, infraestructuras y medio ambiente»*

Sin embargo, este aspecto político y reglamentario no será suficiente si no va seguido de una adaptación técnica o si el estímulo a la innovación técnica rinde sus principales beneficios a países no europeos

En este sentido, cobra toda su importancia una investigación que se vea potenciada por la dimensión comunitaria, que contribuya a la normalización de materiales y sistemas y se oriente hacia objetivos comunes

El programa EURET persigue tres objetivos principales

- optimización de la explotación de las redes de transporte,
- optimización de la logística y
- reducción de los efectos externos perjudiciales (accidentes, ruido, contaminación)

1 Optimización de la explotación de las redes de transporte

Hasta comienzos de los años 70, la construcción de infraestructuras no conocía más límites que los recursos financieros. La situación ha cambiado ante necesidades que seguirán aumentando en un futuro previsible, la expansión de la red de infraestructuras está encontrando límites. Además de dificultades financieras más graves que en el pasado, el espacio europeo se satura gradualmente. Cada vez es más difícil integrar nuevas infraestructuras, que causan daños al medio ambiente y provocan cada vez más reacciones negativas.

Estos motivos imponen utilizar mejor el patrimonio de infraestructuras de que dispone Europa.

A la investigación en este campo se destinan programas muy especiales: el programa DRIVE, cuya idea básica es que los vehículos puedan recibir, por medios informáticos y de telecomunicaciones modernos, consejos, advertencias e información sobre el estado de la carretera y sobre el itinerario que debe elegirse. Algunas operaciones del programa EUREKA van en la misma línea. Todo esto es perfectamente factible con los medios técnicos existentes o previsibles a corto plazo.

Pero los mismos motivos para actuar se presentan con idéntica urgencia en los demás medios de transporte, en los que las necesidades y posibilidades de progreso son de igual importancia y en los que, por consiguiente, la investigación comunitaria debe llevarse a cabo de modo similar para garantizar el respeto al permanente objetivo comunitario de la igualdad de trato entre los medios de transporte.

Por esta razón, y habida cuenta de la escasez actual de recursos presupuestarios, el programa dedica sus esfuerzos a las investigaciones prioritarias.

2 Optimización de la logística

Al igual que la limitación que se impone al desarrollo de las infraestructuras requiere optimizar la explotación de las redes, las transformaciones ocurridas en los procesos de producción y en los intercambios económicos exigen un cambio en los métodos de gestión de los parques de material mediante la denominada logística de transportes.

Las consecuencias para los transportes de esta nueva logística atañen, en principio, a las exigencias de calidad del servicio y, en segundo lugar, a los medios que hay que emplear para satisfacer esta demanda. La calidad del servicio se compone de los siguientes aspectos: rapidez, puntualidad, seguridad y, actualmente, producción de información, especialmente el conocimiento del lugar ocupado por la mercancía. Por lo que se refiere a la localización de los vehículos, varias técnicas están siendo analizadas dentro del programa DRIVE. El transporte se va a integrar en el proceso de producción, lo que planteará situaciones complejas en las que el transportista deberá ocuparse de realizar más amplias prestaciones, relacionadas con el movimiento de materiales, la gestión de almacenes y el tratamiento de pedidos.

También se ampliarán las funciones del empresario de transportes, que organizará el suministro a partir de una plataforma logística y una red de expedidores y destinatarios. La división modal tradicional tenderá a desaparecer, para ser sustituida por una visión más amplia y compleja, que incluirá los diferentes medios de transporte y trascenderá los meros flujos físicos.

3. *Reducción de los efectos externos perjudiciales*

Los transportes generan efectos negativos que es necesario reducir.

La seguridad y las condiciones de trabajo son un aspecto cuya importancia es fácil de apreciar dado el número y la gravedad de los accidentes. Así, en el transporte por carretera, cada año se paga un tributo de 55 000 muertos en toda la Comunidad, pero los demás medios de transporte también presentan condiciones de seguridad precarias. Los accidentes de ferrocarril son por fortuna menos frecuentes, pero la reciente concentración de accidentes en el sector nos recuerda que hay que mantener la vigilancia y redoblar los esfuerzos.

El transporte aéreo, si bien ha alcanzado un nivel de seguridad que le sitúa entre los medios de transporte más seguros, también conlleva importantes riesgos, que rara vez se concretan, pero que pueden afectar a un gran número de personas: cuando se estrella una gran aeronave el número de víctimas se cuenta por centenares. Cabe indicar que, entre 1984 y 1988, el transporte aéreo ha causado en el mundo un promedio anual de 940 muertes (en esta media no se incluyen los fallecimientos debidos a actos criminales: secuestros, atentados, etc.). Esta cifra es insignificante en relación con el número de pasajeros transportados, pero aún puede ser reducida.

En el tráfico marítimo también se producen accidentes cuyas consecuencias, principalmente para el medio ambiente, son en ocasiones considerables.

Además, los transportes son una de las principales fuentes de perturbación del medio ambiente. En la ciudad, la circulación de automóviles representa cerca de la mitad de la contaminación por gases; los efectos de los óxidos de carbono procedentes de los gases de escape de los vehículos son bien conocidos; no así los de los óxidos de nitrógeno. Todos los medios de transporte producen ruido. La circulación de automóviles es el principal factor de ruido, pero los ferrocarriles también contribuyen, por no hablar del ruido en las cercanías de los aeropuertos. Todos los Estados desarrollados, y en especial los de la Comunidad, destinan importantes sumas a disminuir estos efectos nocivos en el medio ambiente, por lo que conviene incrementar la eficacia en la utilización de estas cantidades.

Algunas de las investigaciones presentadas sobre los dos anteriores temas (optimización de la explotación de las redes, optimización de la logística) permiten avanzar en la lucha contra estas consecuencias perjudiciales: mejorar la gestión de los tráficos aéreo y marítimo y aumentar la seguridad en carretera, gracias al programa DRIVE.

Pero son imprescindibles investigaciones más específicas. Habría que realizar un gran número de actividades de investigación para cubrir todas las necesidades. El programa EURET sólo se dedica a las más prioritarias.

2. **Temas prioritarios**

EURET consta de once temas de investigación, reunidos en tres subprogramas que abarcan los objetivos del programa:

1. *optimización de la explotación de las redes de transporte:*

- análisis de costes y beneficios y de criterios para la construcción de carreteras nuevas,
- concepción del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario,
- concepción y evaluación de un sistema de gestión del tráfico marítimo,
- experimentación de intercambios de datos automatizados aire/tierra para los sistemas de gestión del tráfico aéreo en Europa,
- estudios de la posición de trabajo del controlador en los sistemas de gestión del tráfico aéreo;

2. *optimización de la logística:*

- perspectivas económicas y evolución de la demanda del transporte de mercancías en la Comunidad,
- investigación económica y técnica sobre los transbordos de mercancías. Concepción y evaluación de los transbordos rápidos,

- optimización de los recursos humanos en el transporte marítimo,
 - inclusión de los factores humanos en el sistema hombre-buque;
3. *reducción de los efectos externos perjudiciales:*
- sistemas de evaluación de la seguridad de conducción de los vehículos particulares con remolque,
 - evaluación de la seguridad de los trenes de vehículos comerciales.

3. Modalidades de aplicación

El programa se realizará mediante contratos de investigación con costes compartidos, actividades concertadas y actividades de evaluación.

Los programas quedan abiertos a las universidades, centros de investigación, firmas industriales, incluidas las pequeñas y medianas empresas, particulares o cualquier asociación establecida en la Comunidad. Los proyectos habrán de ser transnacionales.

La asociación y la participación de terceros países y de organizaciones internacionales y nacionales se basarán en el criterio del interés mutuo. Será posible la asociación y la participación de terceros países europeos gracias al sistema COST y a los Acuerdos-marco bilaterales celebrados con los países de la AELC.

Por lo que se refiere a los contratos con costes compartidos, la participación de la Comunidad representará, por norma general, un 50 % del coste total, pero este porcentaje podrá variar en función de la naturaleza y del estado de desarrollo de la investigación. En cuanto a los proyectos realizados por universidades y centros de investigación, la Comunidad podrá costear hasta el 100 % del gasto adicional comprometido.
