

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

CONSEJO

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 21 de diciembre de 1990

por el que se aprueba un programa específico de investigación y desarrollo en el ámbito de los transportes (EURET) 1990-1993

(91/11/CEE)

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 ⁽¹⁾,

En cooperación con el Parlamento Europeo ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽³⁾,

Considerando que el artículo 130 K del Tratado dispone 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 ⁽⁴⁾, el Consejo estableció el segundo 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, tras la aprobación de la Decisión 90/221/Euratom, CEE ⁽⁵⁾ relativa al tercer programa-marco comunitario de actividades de investigación y desarrollo tecnológico (1990-1994), es necesario seguir aplicando el segundo programa-marco (1987-1991) por

medio de los programas específicos que este último dispone, tal como ocurre en la investigación sobre 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 aumentará notablemente la demanda en el sector de los transportes y requerirá todos los medios de transporte que contribuyan a aumentar la movilidad de los bienes y de las personas, de la manera más rentable, menos costosa y menos perjudicial para el medio ambiente y para la salud, en la Comunidad y, primordialmente, en las regiones menos favorecidas y en las regiones insulares o fronterizas;

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 disminución de las molestias que éstos ocasionan — especialmente en lo que se refiere a la repercusión global sobre el medio ambiente — y en su consumo de energía, mientras que al mismo tiempo aumenta su seguridad y puede contribuir, además, a mejorar las condiciones de trabajo del personal empleado en este sector;

Considerando que el aumento de desplazamientos podría originar graves problemas de congestión de la circulación para los que deberán encontrarse soluciones originales, tan pronto como se den las oportunas directrices a la investigación, el desarrollo y la innovación tecnológica;

⁽¹⁾ DO nº C 318 de 20. 12. 1989, p. 5; y

DO nº C 37 de 7. 2. 1990, p. 5.

⁽²⁾ DO nº C 175 de 16. 7. 1990, p. 121; y

DO nº C 295 de 26. 11. 1990.

⁽³⁾ DO nº C 124 de 21. 5. 1990, p. 26.

⁽⁴⁾ DO nº L 302 de 24. 10. 1987, p. 1.

⁽⁵⁾ DO nº L 117 de 8. 3. 1990, p. 28.

Considerando que la Comisión podrá, en estrecha relación con los Estados miembros, tomar todas las iniciativas que sirvan para fomentar la coordinación de las actividades de los Estados miembros sobre investigación relativa a los transportes ;

Considerando que la cooperación en la investigación permitirá preparar la normalización, la compatibilidad o, en determinados casos, la unificación de las redes de transporte, que son rasgos clave del sistema de transporte que es al mismo tiempo más eficiente y menos perjudicial para el medio ambiente ;

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 el programa deberá tener en cuenta la dimensión regional y el enfoque de los problemas así como las relaciones con los países de tránsito ;

Considerando que la participación, en condiciones apropiadas, de organizaciones y empresas de países terceros 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, en el marco del COST, se está llevando a cabo un número considerable de actividades en el sector de la investigación sobre los transportes, y que dichas actividades desempeñarán una función complementaria de las actividades previstas por el presente programa ;

Considerando que se ha consultado al Comité de investigación científica y técnica (CREST),

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN :

Artículo 1

Queda aprobado 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 I por un período de tres años, que comenzará el 21 de diciembre de 1990.

Artículo 2

1. La cantidad que se estima necesaria para la ejecución del programa asciende a 25 millones de ecus, incluyendo los gastos correspondientes a una plantilla de 6 personas.
2. En el Anexo II figura una asignación indicativa de las cantidades.

Artículo 3

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

Artículo 4

1. Antes del final del segundo año de ejecución del programa, la Comisión lo revisará y remitirá al Parla-

mento Europeo y al Consejo un informe sobre los resultados de la revisión. Dicho informe irá acompañado, en su caso, de propuestas de modificación o extensión del programa.

2. Al final del programa, la Comisión evaluará los resultados obtenidos y remitirá al Parlamento Europeo y al Consejo 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 de acuerdo con el apartado 2 del artículo 2 de la Decisión 87/516/Euratom, CEE.

Artículo 5

La Comisión se hará cargo de la aplicación del programa. La Comisión estará asistida por un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

Los contratos celebrados por la Comisión serán los que rijan los derechos y obligaciones de las partes, en particular, los acuerdos sobre difusión, protección y aprovechamiento de los resultados de la investigación.

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 período no superior a tres meses 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, en particular, a :

- el contenido de las licitaciones ;
- la valoración de los proyectos propuestos y del importe estimado de la contribución financiera de la Comunidad ;
- la aplicación de acciones concertadas ;
- las inaplicaciones de las normas generales que rigen la participación comunitaria y que están establecidas en el Anexo III ;

- la participación de organizaciones y empresas no comunitarias en cualquiera de los programas, según dispone el apartado 2 del artículo 8.
- cualquier ajuste de la asignación indicativa de cantidades fijada en el Anexo II;
- las medidas que haya que tomar para evaluar el programa;
- los acuerdos para la difusión, protección y aprovechamiento de los resultados de la investigación llevada a cabo al amparo del programa.

Artículo 8

1. De conformidad con el artículo 130 N del Tratado, la Comisión queda autorizada a negociar acuerdos con organizaciones internacionales, con países terceros 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 al presente programa.

2. Cuando las Comunidades Europeas y países terceros europeos hayan celebrado acuerdos-marco de cooperación científica y técnica, las organizaciones y empresas estable-

cidas en estos países podrán constituirse en socios, con arreglo al principio del beneficio mutuo, de todo proyecto que se emprenda en el marco de este programa.

3. Ninguna parte contratante con base en el exterior de la Comunidad y que participe en un proyecto emprendido al amparo del programa podrá ser beneficiaria de financiación comunitaria para dicho programa. Dicha parte contratante contribuirá a sufragar los costes administrativos generales.

Artículo 9

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1990.

Por el Consejo

El Presidente

A. RUBERTI

ANEXO I

OBJETIVOS Y CONTENIDO DEL PROGRAMA Y CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Los objetivos comunitarios que el programa-marco define para el sector de los transportes se refieren a lo siguiente :

- competitividad : aumento de la efectividad y de la competitividad de los sistemas de transporte y de las industrias correspondientes, mediante la reducción de costes y el aumento del rendimiento y de la calidad del servicio y de la gestión de los distintos sistemas y de sus componentes ;
- seguridad : aumento de la seguridad de los medios de transporte y mejora de las condiciones de trabajo ;
- protección del medio ambiente : reducción de los efectos nocivos de los medios de transporte para el medio ambiente.

La investigación comunitaria sobre los transportes debe concebirse en interés de todo el sistema comunitario de transportes, en beneficio de cada medio de transporte y con fines de fomento consecuentes. Debe ayudar a tomar decisiones sobre política de transportes, de investigación y sobre política industrial relacionada con los transportes.

Considerando la complejidad y las dimensiones del sector de los transportes, el programa EURET abarca un pequeño número de temas de investigación prioritarios.

El programa EURET tiene tres objetivos específicos :

- una explotación óptima de la red ;
- la logística ;
- la reducción de los efectos externos nocivos.

Estos objetivos específicos pueden ser explicados como sigue :

1. Explotación óptima de la red

1.1. *Análisis de coste-beneficio y análisis multifactorial en la construcción de nuevas carreteras*

El objetivo es calibrar la viabilidad de establecer un amplio sistema de referencia para analizar y establecer un método coordinado de evaluación de proyectos de construcción de carreteras, teniendo en cuenta las características particulares de las regiones periféricas de la Comunidad y de los países de tránsito.

1.2. *Sistema de gestión del tráfico ferroviario europeo*

El objetivo es diseñar un sistema de control del tráfico ferroviario, tanto de pasajeros como de mercancías, evaluar los equipos de localización y transmisión y desarrollar los principales elementos del soporte lógico del sistema.

Esto se basará en la estrecha interacción entre la infraestructura y el material rodante, que incluye comunicaciones tierra-tren y el sistema por el que los trenes miden la distancia recorrida.

Sólo una primera fase podrá llevarse a cabo bajo EURET. No obstante es importante que las fases restantes del proyecto, es decir, el desarrollo de los elementos del soporte material, el establecimiento del sistema y su experimentación puedan iniciarse a su debido tiempo.

1.3. *Diseño y valoración de un sistema de gestión del tráfico de embarcaciones*

El objetivo es una valoración de los beneficios y de la viabilidad de medidas que logren el mejor uso de las inversiones ya hechas o que estén haciéndose en sistemas de servicios de tráfico de embarcaciones ; y una valoración de la posibilidad de que algunos de los STE existentes o planificados puedan formar parte de uno o más servicios generales de gestión del tráfico marítimo en aguas europeas. Todo ello debería conducir a un sistema que proporcione a los usuarios servicios tales como información pertinente sobre la situación presente y sobre el probable contexto futuro en el que el tráfico esté operando o vaya a operar, así como sobre el propio tráfico, con especial énfasis en las zonas marítimas con alta densidad de tráfico.

1.4. *Pruebas en el ámbito del intercambio automatizado de datos aire-tierra para sistemas de gestión del tráfico aéreo en Europa*

El objetivo es definir, desarrollar y valorar, dentro del marco de un futuro sistema de tráfico aéreo en Europa, las aplicaciones, exigencias y métodos de intercambio de datos entre tierra y los sistemas de a bordo y entre el piloto y el controlador aéreo como medios de apoyo de las comunicaciones de viva voz.

Los primeros elementos de un programa de investigación del desarrollo del sistema y de los aspectos de integración han sido iniciados bajo los términos de referencia del Programa de investigación sobre la gestión armonizada del tráfico aéreo de eurocontrol (Phare).

1.5. *Estudio del puesto de trabajo de controlador en la gestión del tráfico aéreo*

El objetivo es mejorar las ayudas automatizadas de los controladores aéreos que resulten del desarrollo de nuevos puestos de trabajo de los controladores que utilicen tecnologías de interfaz hombre-máquina actualizadas con el fin de contribuir a lograr a medio plazo el incremento necesario de la capacidad aérea europea. El programa requerirá un enfoque pluridisciplinar con participación de controladores, expertos en factores humanos e ingenieros.

2. **Logística**

2.1. *Marco económico y previsiones de la demanda de transporte de mercancías en la Comunidad*

El objetivo es valorar hasta qué punto el sistema de transporte actualmente disponible puede ser adaptado para hacer frente a la creciente demanda de transportes de flete, de manera que puedan introducirse en los plazos adecuados las innovaciones necesarias, incluidos, cuando convenga, nuevos sistemas de transporte.

2.2. *Investigación económica y técnica sobre el transbordo de mercancías — Diseño y valoración de sistemas de transbordo rápido*

El objetivo es diseñar y valorar un sistema innovador y eficiente de carga y descarga rápida de productos entre diferentes modos de transporte, en particular los ferrocarriles.

2.3. *Aprovechamiento óptimo de la fuerza de trabajo en el transporte marítimo. Mejora de la competitividad en el transporte marítimo de la Comunidad por medio de la aplicación de tecnología avanzada*

El objetivo es determinar la composición óptima de las tripulaciones de diferentes tipos de embarcaciones y el sistema de transporte marítimo en circunstancias diferentes, teniendo en cuenta el uso cada vez mayor de tecnología avanzada.

2.4. *Consideración de los factores humanos en el sistema hombre-barco*

El objetivo es valorar un mejor acoplamiento entre la embarcación (y su equipamiento) y la conducta humana, evaluando las tareas asignadas a los miembros de la tripulación y sus conductas en diversas situaciones de funcionamiento, y desarrollar medidas para reducir el error humano, especialmente en los servicios de transporte con transbordadores.

3. **Reducción de los efectos externos nocivos**

3.1. *Métodos mejorados de evaluación de la seguridad de conducción de los conjuntos coche-remolque*

El objetivo es valorar la escala y significación del problema a nivel europeo de los accidentes de vehículos privados con remolque y hacer las recomendaciones para mejorar su seguridad en la carretera.

La medida principal es establecer una metodología analítica y realizar estudios estadísticos.

3.2. *Evaluación de la seguridad de conducción de las posibles combinaciones camión-remolque*

El objetivo es analizar los actuales acuerdos de tipos aprobados de combinaciones camión-remolque y llevar a cabo un análisis técnico de una serie de tipos diferentes de conjuntos de remolque por carretera con vistas a un proyecto de nuevas normas de seguridad.

Teniendo en cuenta estos objetivos específicos, los criterios generales que deberán aplicarse para evaluar los resultados del programa deberán ser los siguientes :

1) Dado que el primero de los objetivos generales es el aumento de la efectividad y de la competitividad del transporte comunitario, dicha evaluación deberá determinar en qué medida las actividades :

- han contribuido a aumentar la competitividad tecnológica de la industria europea en el sector de los transportes y sectores relacionados con aquéllos ;
- han contribuido a la armonización tecnológica y a la reducción de las barreras a las actividades de transporte ;
- han servido para reducir los costes de inversión y de explotación, para incrementar la capacidad de la red y para mejorar el rendimiento y la calidad del servicio.

2) Dado que otro de los objetivos generales es el aumento de la seguridad y la mejora de las condiciones de trabajo, la evaluación deberá determinar en qué medida las actividades :

- han contribuido a reducir los riesgos para las personas y propiedades causados por los vehículos y sistemas ;
- podrán mejorar las condiciones de trabajo.

- 3) Dado que otro de los objetivos generales es la mejora del impacto ambiental, la evaluación tendrá que determinar :
 - en qué medida las actividades han contribuido a reducir los efectos nocivos del transporte sobre el medio ambiente.
- 4) Además, el programa EURET tiene como meta general la intensificación de la investigación sobre los transportes en la Comunidad. Por esta razón, la evaluación tendrá en cuenta criterios como los siguientes :
 - la intensificación de la cooperación europea en las actividades de investigación relativas al transporte ;
 - el nivel de transferencia de tecnología que se haya conseguido entre los Estados miembros y entre industriales y/o agentes ;
 - el grado de aplicabilidad de los resultados de la investigación ;
 - la aportación de información para la toma de decisiones en relación con la política del transporte, la investigación o la política industrial en relación con los transportes.
- 5) En el contexto, más amplio, del programa-marco, la evaluación deberá llevarse a cabo a la luz de todos los criterios de selección a que se hace referencia en el Anexo III del programa-marco aprobado por Decisión 87/516/Euratom, CEE, que incluye el criterio de la contribución al refuerzo de la cohesión económica y social de la Comunidad.

La evaluación deberá ser llevada a cabo por expertos independientes.

ANEXO II

SUMARIO DEL PROGRAMA Y ASIGNACION INDICATIVA DE LOS FONDOS

	Desglose indicativo (millones de ecus)
1. Explotación óptima de la RED	16,5 (66 %)
1.1. Análisis de coste-beneficio y análisis multifactorial en la construcción de nuevas carreteras	0,5
1.2. Sistema de gestión del tráfico ferroviario europeo	5,0
1.3. Diseño y valoración de un sistema de gestión del tráfico de embarcaciones	3,0
1.4. Pruebas en el ámbito del intercambio automatizado de datos aire-tierra para sistemas de gestión del tráfico aéreo en Europa	5,0
1.5. Estudios de la estación de control en la gestión del tráfico aéreo de Europa	3,0
2. Logística	7,5 (30 %)
2.1. Marco económico y previsiones de la demanda de transporte de mercancías en la Comunidad	0,5
2.2. Investigación económica y técnica sobre el transbordo de mercancías. Diseño y valoración de sistemas de transbordo rápido	3,0
2.3. Aprovechamiento óptimo de los medios humanos en el transporte marítimo	3,0
2.4. Consideración de los factores humanos en el sistema hombre-barco	1,0
3. Reducción de los efectos externos nocivos	1,0 (4 %)
3.1. Métodos mejorados de evaluación de la seguridad de conducción de los conjuntos coche-remolque	0,5
3.2. Evaluación de la seguridad de conducción de las posibles combinaciones camión-remolque	0,5
	<hr/> 25 (1)

(1) Incluidos gastos de personal y de administración, que ascienden a 2,6 millones de ecus. Dos millones de ecus podrían asignarse a acciones concertadas (1.1., 2.1., 3.1., 3.2.).

*ANEXO III***REALIZACIÓN DEL PROGRAMA Y PORCENTAJE DE LA PARTICIPACIÓN FINANCIERA DE LA COMUNIDAD**

El programa se realizará mediante :

- i) contratos de investigación de costes compartidos ;
- ii) acciones concertadas ;
- iii) estudios y valoraciones.

Los participantes podrán ser universidades, centros de investigación y compañías industriales, incluidas pequeñas y medianas empresas, particulares o cualquier asociación de tales entidades, establecidas en la Comunidad.

Los proyectos de investigación de costes compartidos deberán ser realizados, por regla general, por participantes independientes procedentes de al menos dos Estados miembros.

Como norma general, los contratos para proyectos de investigación de costes compartidos se concederán previo procedimiento de selección basado en convocatorias de propuestas publicadas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

En los contratos de costes compartidos, la participación de la Comunidad será, como normal general, de hasta un 50 % del gasto total, pero este porcentaje podrá variar según la naturaleza y el estado del desarrollo de la investigación. Por otra parte, las universidades y centros de investigación podrán optar, para cada proyecto que desarrollen al amparo del programa, entre la financiación al 50 % del gasto total y la financiación al 100 % de los costes marginales adicionales.
