

Forslag til Rådets beslutning om vedtagelse af et særprogram for forskning og teknologisk udvikling på transportområdet (EURET) — 1990-1993

KOM(89) 557 endelig udg. — SYN 226

(Forelagt af Kommissionen den 28. november 1989)

(89/C 318/05)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 130 Q, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

i samarbejde med Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

Ifølge Traktatens artikel 130 K iværksættes rammeprogrammet ved hjælp af særprogrammer, der udarbejdes i forbindelse med hver enkelt foranstaltning;

Rådet vedtog ved afgørelse 87/516/Euratom, EØF ⁽¹⁾ et rammeprogram for Fællesskabets forskning og teknologiske udvikling (1987—1991), som bl.a. omfatter aktioner på transportområdet;

ifølge rammeprogrammets kriterier for udvælgelse af fællesskabsaktioner skal disse bl.a. bidrage til at styrke den økonomiske og sociale samhørighed i Fællesskabet, samtidig med at kravet til videnskabelig og teknisk kvalitet skal være opfyldt;

gennemførelsen af det indre marked vil kræve, at samtlige transportsystemer udnyttes på den mest effektive, mest økonomiske og mindst skadelige måde for at imødekomme behovet for øget bevægelighed for varer og personer, herunder til gavn for de dårligst stillede regioner;

den tekniske innovation spiller en afgørende rolle for de forskellige transportsystemers konkurrenceevne og effektivitet, for mindskelsen af deres skadelige virkninger samt for forbedringen af deres sikkerhed;

samarbejde på forskningsområdet giver mulighed for at skabe grundlag for standardisering af og kompatibilitet eller i visse tilfælde fuldstændig overensstemmelse mellem transportnetterne;

det er nødvendigt i videst muligt omfang at inddrage små og mellemstore virksomheder (SMV) i udviklingen af de nye transportteknikker under hensyntagen til deres særlige behov, idet dog kravet til programmets videnskabelige og tekniske kvalitet skal være opfyldt;

det er nødvendigt at understrege programmets tværnationale karakter ved at udvælge forskningsprojekter, der omfatter mindst to deltagere fra to forskellige medlemsstater;

deltagelse af organisationer og virksomheder fra europæiske tredjelande, der har indgået aftaler med Fællesskabet om videnskabelig og teknisk samarbejde vedrørende forsknings- og udviklingsaktioner, kan på passende vilkår bidrage til at højne transportsystemernes teknologiske niveau i Fællesskabet;

der bør foretages et overslag over, hvor stort et beløb fra Fællesskabet, der er nødvendigt for gennemførelsen af denne aktion; dette beløb indgår i de finansielle overslag, der er knyttet som bilag til den tværinstitutionelle aftale af 29. juni 1988 ⁽²⁾; de faktisk disponible bevillinger vil blive fastlagt ved budgetbehandlingen i overensstemmelse med nævnte aftale;

Udvalget for Videnskabelig og Teknisk Forskning (CREST) er blevet hørt —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Et særprogram for forskning og teknologisk udvikling for Det Europæiske Økonomiske Fællesskab på transportområdet, som beskrevet i bilaget, vedtages for en periode på fire år at regne fra den 1. marts 1990.

⁽¹⁾ EFT nr. L 302 af 24. 10. 1987, s. 1.

⁽²⁾ EFT nr. L 185 af 15. 7. 1988, s. 33.

Artikel 2

1. Størrelsen af de bevillinger fra Fællesskabet, der skønnes nødvendige til gennemførelsen af programmet, andrager 25 millioner ECU, heri medregnet udgifter til seks ansatte.
2. Budgetmyndigheden fastsætter de disponible bevil-
linger for hvert enkelt regnskabsår.

Artikel 3

De nærmere bestemmelser for programmets gennemførelse og satsen for Fællesskabets finansielle bidrag er anført i bilaget.

Artikel 4

1. I løbet af programmets tredje år tager Kommissionen det op til fornyet vurdering og tilstiller Rådet og Europa-Parlamentet en rapport om resultaterne heraf, om fornødent ledsaget af forslag til ændring eller forlængelse af programmet.
2. Kommissionen foretager en evaluering af de opnåede resultater og forelægger Rådet og Europa-Parlamentet en rapport herom.
3. De i stk. 1 og 2 omhandlede rapporter udarbejdes under hensyntagen til de målsætninger, der er opstillet i bilaget, og i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i afgørelse 87/516/Euratom, EØF.

Artikel 5

Kommissionen består af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

Artikel 6

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til det pågældende spørgsmåls hastende karakter. Det udtaler sig med det flertal, som er fastsat i Traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Under afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

Kommissionen vedtager foranstaltninger, der straks finder anvendelse. Hvis de ikke er i overensstemmelse med den af udvalget afgivne udtalelse, underrettes Rådet dog straks af Kommissionen om disse foranstaltninger. I så fald gælder følgende:

Kommissionen kan udsætte gennemførelsen af de foranstaltninger, den har truffet afgørelse om, i et tidsrum på højst en måned regnet fra datoen for denne underretning.

Rådet kan med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for det tidsrum, der er nævnt i foregående stykke.

Artikel 7

Den i artikel 6 fastsatte procedure finder anvendelse:

- ved evalueringen af foreslåede projekter samt af det anslåede beløb for Fællesskabets finansielle bidrag
- ved fastlæggelsen af passende procedurer for den i artikel 9 nævnte udveksling af informationer
- ved europæiske organisationers og virksomheders deltagelse i et givet projekt på de i artikel 10 fastsatte vilkår.

Artikel 8

I de kontrakter, der indgås af Kommissionen, angives parternes rettigheder og forpligtelser, herunder regler for formidling, beskyttelse og udnyttelse af forskningsresultaterne.

Artikel 9

For så vidt angår de i artikel 1 nævnte aktiviteter udveksler medlemsstaterne og Fællesskabet alle relevante oplysninger, de måtte være i besiddelse af, og som kan offentliggøres inden for de områder, der er omfattet af nærværende beslutning, uanset om de pågældende aktiviteter er planlagt og iværksat på deres foranledning og ansvar.

Oplysningerne udveksles i henhold til den i artikel 6 fastsatte procedure og betragtes som fortrolige efter anmodning fra den berørte part.

Artikel 10

1. I henhold til Traktatens artikel 130 N bemyndiges Kommissionen til at forhandle aftaler med internationale organisationer og tredjelande, der deltager i Det Europæiske Samarbejde om Videnskabelig og Teknisk Forskning (COST), samt med europæiske lande, der har indgået rammeaftaler om teknisk og videnskabeligt samarbejde med Fællesskabet, med henblik på helt eller delvis at knytte dem til nærværende program.

2. Er der indgået rammeaftaler om teknisk og videnskabeligt samarbejde mellem europæiske tredjelande og De Europæiske Fællesskaber, kan organisationer gennemføres som led i nærværende program.

Artikel 11

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

BILAG

1. Målsætninger

Gennemførelsen af det indre marked er utænkelig uden et fælles transportsystem, der kan imødekomme de dermed følgende stigende behov inden for alle transportområder både med hensyn til volumen og kvalitet.

Kommissionen understregede dette i sin meddelelse til Rådet, hvori den forklarede forudsætningerne for, at Den Europæiske Fælles Akt kan blive en succes (KOM(87) 100). Kommissionen har således påpeget, at *»oprettelsen af et egentligt økonomisk fælles område forudsætter væsentlige fremskridt inden for transport- og infrastrukturpolitikken samt inden for miljøpolitikken«*.

Men dette politiske og lovgivningsmæssige aspekt er ikke nok, medmindre der samtidig sker en teknisk tilpasning, eller hvis udviklingen med hensyn til tekniske nyskabelser først og fremmest kommer lande uden for Europa til gode.

I denne forbindelse er det af afgørende betydning, at der gennemføres en forskning, som kan drage fordel af selve fællesskabsdimensionen, og som kan bidrage til standardiseringen af materiel og systemer, og som er rettet mod et fælles mål.

Dette er baggrunden for de tre hovedmålsætninger i EURET:

- optimering af driften af transportnettene
- optimering af logistikken
- reduktion af de eksterne skadevirkninger (ulykker, støj, forurening).

1) *Optimering af driften af transportnettene*

Frem til begyndelsen af 70'erne var den eneste bremse på bygningen af infrastrukturer de finansielle ressourcer. Situationen er en anden nu, hvor man må regne med en fortsat stigning i behovene inden for den nærmeste fremtid, mens der samtidig er sat snævre grænser for udvidelsen af infrastrukturnettet. Ud over de finansielle vanskeligheder, som er større i dag end tidligere, oplever vi efterhånden en regulær »pladsmangel«: det bliver stadig vanskeligere at indpasse nye infrastrukturer, og infrastrukturerne indvirkning på miljøet vækker stadig større modstand.

Det betyder, at vi er nødsaget til at udnytte de allerede eksisterende infrastrukturer i Europa mere effektivt.

Der er udarbejdet særlige programmer for forskningen på dette område: DRIVE-programmet, der går ud på, at køretøjer ved hjælp af moderne informations- og telekommunikationsteknologi kan modtage oplysninger om vejbanens beskaffenhed og om, hvilken rute der skal vælges. Visse EUREKA-projekter bygger på samme ide. Dette er fuldstændig realistisk på basis af de tekniske hjælpemidler, vi kender i dag eller kan forvente udviklet i nær fremtid.

Men disse forhold kan udmærket overføres til de øvrige transportformer, hvor der er lige så store behov og muligheder for teknologiske fremskridt, og hvor EF-forskningen bør gennemføres med samme styrke, hvis man vil respektere den grundliggende fællesskabsmålsætning om, at de forskellige transportformer bør behandles på lige fod.

Dette er tillige med de i øjeblikket stærkt begrænsede budgetmæssige midler årsagen til, at programmet udelukkende tager sigte på prioriterede forskningsemner.

2) *Optimering af logistikken*

På samme måde som begrænsningerne i mulighederne for at udvikle infrastrukturerne kræver en optimal udnyttelse og drift af nettene, kræver ændringerne i produktionsprocesserne og i samhandlen nye metoder til styring af materielparken og ændringer i, hvad der betegnes som transportlogistikken.

Betydningen af denne nye logistik for transporten har først og fremmest at gøre med stigende krav om service af høj kvalitet og således også med, hvilke midler der skal tages i anvendelse for at opfylde disse krav. Servicekvaliteten består af komponenter som hurtighed, præcision og sikkerhed og nu også formidling af informationer, bl.a. viden om, hvor en given vare befinder sig på ethvert tidspunkt. En række projekter under DRIVE-programmet beskæftiger sig med metoder til lokalisering af køretøjerne. Transporten vil blive integreret i produktionsprocessen, hvilket indebærer, at transportvirksomhederne vil få overdraget udvidede opgaver i forbindelse med lagerhåndtering, lagerstyring og ordrebehandling.

Transportvirksomhederne vil i stigende grad skulle organisere leverancer direkte fra den logistiske base og på grundlag af et net af afsendere og modtagere. Den traditionelle opdeling af processen vil efterhånden blive udvisket og give plads for en bredere og mere kompleks model, som omfatter langt mere end selve de fysiske varestømme.

3) *Reduktion af de eksterne skadevirkninger*

Transporten har en række negative virkninger, som må begrænses i videst muligt omfang.

Sikkerhed og arbejdsvilkår er forhold, hvis betydning kan måles ved antallet og omfanget af ulykker. Hvert år kræver biltrafikken ca. 55 000 dødsofre i hele Fællesskabet, men også de øvrige trafikformer indebærer risiko for at miste liv eller førerliv. Togulykker er heldigvis mere sjældne, men den voldsomme stigning i antallet af denne slags ulykker for ganske nylig understreger, at man fortsat skal være opmærksom på problemerne og arbejde på at finde effektive løsninger.

Også flytrafikken er, selv om den efterhånden har nået et sikkerhedsniveau, som placerer den blandt de sikreste transportmidler, stadigvæk forbundet med betydelige risici, som sjældent aktualiseres, men som, når ulykken sker, rammer et stort antal mennesker: Når et stort rutefly styrter ned, er der flere hundrede omkomne. Det bør nævnes, at flytrafikken i perioden fra 1984 til 1988 for hele verden havde gennemsnitligt 940 dødsofre om året (i dette tal er ikke medregnet dødsofre for volds- og terrorhandlinger såsom flykapringer og attentater m.m.). Det er et ubetydeligt tal i forhold til antallet af transporterede passagerer, men det kan nedbringes yderligere.

Også skibstrafikken kender til alvorlige ulykker, som kan få et betydeligt omfang bl.a. på grund af de miljømæssige konsekvenser.

Endelig er transportområdet en af de vigtigste kilder til forstyrrelse af miljøet. I byerne tegner biltrafikken sig for næsten halvdelen af luftforureningen, og denne forurening stammer fra bilernes udstødning. Selv om man har et temmelig klart billede af kulilternes forureningsvirkning, ved man endnu ikke tilstrækkeligt om kvælstofilterne. Støjforureningen er fælles for alle trafikformer. Biltrafikken indtager her en væsentlig plads, men også togtrafikken er en støjforurener, for slet ikke at tale om støjen i nærheden af lufthavne. Alle udviklede lande, og især Fællesskabets medlemsstater, bruger betydelige beløb på at formindske disse skadelige virkninger på miljøet, og det er derfor vigtigt, at de penge udnyttes mere effektivt.

Visse af de forskningsemner, der vedrører de to foregående målsætninger (optimering af driften af transportnettene og optimering af logistikken), kan også bidrage til at begrænse skadevirkningerne. Det samme gælder effektiviseringen af reguleringen af fly- og skibstrafikken; hovedformålet med DRIVE-programmet er ligeledes at forbedre vejtrafiksikkerheden.

Men det er nødvendigt med en mere specifik forskningsindsats. Behovene er så væsentlige, at de burde være emnet for en lang række aktioner, men kun de højst prioriterede indgår i EURET-programmet.

2. *Prioriterede emner*

EURET omfatter elleve forskningsemner samlet i tre delprogrammer, som alle er baseret på samme målsætninger som det overordnede program.

1) *Optimering af driften af transportnettene*

- Cost-benefit-analyse og analyse af samtlige faktorer af betydning for nye vejbygningsprojekter.
- Udarbejdelse af et europæisk system til regulering af jernbanetrafikken.
- Udarbejdelse og evaluering af et system til regulering af skibstrafikken.
- Forsøg med automatiserede sammenkoblinger af luft/jord-dataudveksling til de europæiske lufttrafikreguleringssystemer.
- Undersøgelser af flyvelederens rolle og funktion i lufttrafikreguleringssystemerne.

2) *Optimering af logistikken*

- Udarbejdelse af et scenarium med henblik på en økonomisk og behovsmæssig analyse af godstransportsektoren i Fællesskabet.
- Økonomisk og teknisk undersøgelse af godsomladninger. Udarbejdelse og evaluering af et system til hurtig omladning.

- Optimering af de menneskelige ressourcer inden for skibstransporten.
- Vurdering af de menneskelige faktorer i forbindelse med relationerne menneske-skib.

3) *Reduktion af de eksterne skadevirkninger*

- Systemer til evaluering af trafiksikkerheden for personbiler med anhænger/campingvogn.
- Evaluering af sikkerheden ved lastvognstog.

3. Gennemførelse

Programmet skal gennemføres på grundlag af forskningskontrakter med omkostningsdeling, samordnede aktioner samt evaluering.

Deltagelse i programmet er åben for universiteter og andre højere læreanstalter, forskningsorganisationer og erhvervsvirksomheder, herunder små og mellemstore virksomheder, enkeltpersoner eller en hvilken som helst kombination heraf, med hjemsted i Fællesskabet. Projekterne skal i princippet være tværnationale.

Tredjelandes og internationale og nationale organisationers tilknytning og deltagelse vil blive baseret på kriteriet om gensidig fordel. For europæiske tredjelandes vedkommende vil tilknytning og deltagelse være mulig via COST-systemet og via de bilaterale rammeaftaler med EFTA-landene.

Hvad angår kontrakter med omkostningsdeling vil Fællesskabets bidrag almindeligvis dække 50 % af de samlede udgifter, men denne procentsats kan variere afhængigt af forskningens art og udviklingsstade. Med hensyn til projekter, der udføres af universiteter og forskningsinstitutter, kan Fællesskabet dække op til 100 % af de ekstraomkostninger, det pågældende forskningsarbejde medfører.
