



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 12.12.2006
COM(2006)805 final

2000/0212 COD

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

conforme al artículo 251, apartado 2, párrafo segundo, del Tratado CE

relativa a la

posición común aprobada por el Consejo con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO**conforme al artículo 251, apartado 2, párrafo segundo, del Tratado CE****relativa a la****Posición común aprobada por el Consejo con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera****(Texto pertinente a efectos del EEE)****1. ANTECEDENTES**

Fecha de presentación de la propuesta revisada al Parlamento Europeo y al Consejo (documento COM (2005) 319 final – 2000/0212 (COD))	22.7.2005
Fecha del dictamen del Comité de las Regiones	16.2.2006
Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo	17.5.2006
Fecha del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura sobre la propuesta inicial COM (2000) 7	14.11.2001
Fecha de aprobación de la posición común	11.12.2006

2. OBJETIVO DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN

El objetivo de esta propuesta es sustituir un Reglamento adoptado en 1969 y que hoy en día constituye aún el marco reglamentario vigente en el sector de los transportes públicos terrestres de viajeros¹. Desde esa fecha, el entorno económico del sector de los transportes públicos terrestres de viajeros ha experimentado profundos cambios, motivo por el que Reglamento se ha quedado desfasado y constituye una fuente de inseguridad jurídica, lo que ya se ha reflejado en un aumento de los litigios.

¹ Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969 (DO L 156 de 28.6.1969, p.1) relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) n°1893/91 (DO L 169 de 29.6.1991, p.1)

Consciente de esta inadecuación del marco legislativo, por una parte, y con el afán de fomentar la eficacia y la calidad de los servicios, por otra, la Comisión presentó en septiembre de 2000 una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo² destinada a sustituir al Reglamento de 1969.

Tras la adopción, en noviembre de 2001, del dictamen del Parlamento en primera lectura, la Comisión presentó en febrero de 2002 una propuesta modificada. No obstante, habida cuenta entre otros factores de la gran disparidad de experiencias de liberalización de los mercados en los distintos Estados miembros, la Comisión no tuvo la oportunidad de proseguir su actividad.

Con el fin de resolver estas dificultades, compaginar las distintas posiciones manifestadas acerca de este expediente en el Parlamento Europeo y en el Consejo y tener debidamente en cuenta la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en el asunto Altmark³, la Comisión adoptó en julio de 2005 una propuesta revisada de Reglamento que sustituye a la propuesta modificada de 2002.

Dicha propuesta se basa esencialmente en una simplificación del enfoque legislativo, una mayor flexibilidad en cuanto a la organización de los servicios públicos de transporte y una mayor integración de los principios de subsidiariedad y de transparencia.

Su objetivo es ofrecer un marco regulador de las modalidades de intervención de las autoridades competentes en el sector de los servicios públicos de transporte terrestre de viajeros. Con ese fin, define las condiciones de la compensación de las obligaciones de servicio público y de la atribución de derechos exclusivos en el sector. Generaliza la contractualización y el aumento de la transparencia en las relaciones entre poderes públicos y operadores de transporte. Al mismo tiempo, atendiendo la petición del Parlamento Europeo, la propuesta reconoce por primera vez la libertad de elección de las autoridades locales en materia de organización de los transportes públicos. Fija un marco muy claro tanto en lo que respecta a la posibilidad de recurrir a la licitación para los contratos de servicio público como a la de que las autoridades competentes presten esos servicios ellas mismas o a través de un operador interno.

3. OBSERVACIONES SOBRE LA POSICIÓN COMÚN

La posición común, aprobada por mayoría cualificada, introduce ciertos ajustes que la Comisión considera aceptables dado que no comprometen los objetivos de seguridad jurídica, transparencia, subsidiariedad y flexibilidad que guiaron la propuesta de la Comisión.

De ese modo, el Consejo ha ampliado la posibilidad de adjudicar directamente los contratos ferroviarios al conjunto de servicios de **transportes por ferrocarril**, con excepción de los servicios de metro o de tranvía, limitando en principio la duración de esos contratos a 10 años.

Atendiendo la petición del Parlamento Europeo, el Consejo ha tenido en cuenta la situación específica de las PYME, aumentando el nivel de los **umbrales aplicables exclusivamente a estas empresas**, lo que permite la adjudicación directa a las mismas de contratos de servicios públicos por un valor anual máximo de 1,7 millones de euros o por un máximo de 500 000

² COM (2000)7 final - 2000/0212 (COD), modificada por COM(2002)107 final

³ Sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto C-280/00, Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

kilómetros anuales, siempre que se trate de empresas que no exploten más de 20 vehículos. Esta modificación en beneficio de las PYME se debe a la enorme particularidad de la estructura del mercado de los transportes locales sometidos a las reglas específicas del capítulo sobre «Transportes» del Tratado. La Comisión considera que este ajuste no puede ser objeto de un nuevo incremento.

Ajustándose a la posición del Parlamento Europeo y a la propuesta de la Comisión, el Consejo ha confirmado el **principio de libertad de elección para las autoridades locales** en cuanto al recurso a la licitación o al operador interno, especialmente para los servicios de autobús, tranvía y metro. Además, a fin de tener en cuenta determinadas especificidades y no desembocar en un texto de difícil aplicación, el Consejo ha modificado las condiciones en las que las autoridades pueden explotar por sí mismas o mediante un operador interno sus servicios de transporte público.

El Consejo ha decidido también reforzar las condiciones de **transparencia** en el caso de los contratos adjudicados directamente.

Además, el Consejo ha confirmado la introducción de un **principio de reciprocidad**, extremo solicitado por el Parlamento Europeo, aunque, conforme a la propuesta de la Comisión y a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, esa cláusula se halla limitada en el tiempo y se inscribe en un proceso de liberalización progresiva: es, por lo tanto, de naturaleza estrictamente transitoria.

Por último, el Consejo se ha pronunciado sobre el régimen aplicable a los **contratos existentes** y sobre la necesidad de fijar un **periodo transitorio** más largo para la aplicación de las disposiciones relativas a las condiciones de adjudicación de los contratos. El periodo transitorio correspondiente a ese punto es de 12 años a partir de la entrada en vigor del Reglamento.

4. OBSERVACIONES DETALLADAS SOBRE LA POSICIÓN COMÚN

Las referencias siguientes corresponden a los considerandos y a los artículos de la posición común.

4.1 Enmiendas del Parlamento Europeo aceptadas por la Comisión e integradas total o parcialmente en la posición común

Objetivo y ámbito de aplicación

Los principios subyacentes a las enmiendas 1, 5, 132, 21, 22 y 31, que precisan los objetivos del Reglamento, especialmente en lo que se refiere al interés general (mejora de los transportes en función de factores sociales o medioambientales, condiciones tarifarias, protección de las personas de movilidad reducida, política de desarrollo regional, etc.) se recogen en los considerandos 4 y 13 *bis* así como en el artículo 1, apartado 1, párrafo primero.

Los principios de las enmiendas 2 y 3, relativas a los principios en los que se fundamenta el Reglamento, quedan plasmados en los considerandos 1, 7 y 9.

La enmienda 6, que precisa la situación de los mercados desregulados, se recoge en el considerando 6 *ter*.

La parte de la enmienda 23 que excluye a los ferrocarriles históricos del ámbito de aplicación del Reglamento se recoge en el artículo 1, apartado 2.

Definición

La enmienda 25 queda plasmada en el artículo 2, letra n), que incluye en la definición de los servicios integrados el servicio de información, la billetería y los horarios únicos.

Relación con el derecho de contratación pública

La enmienda 8, que precisa que los Directivas sobre contratación pública no se aplican a los contratos de concesiones de servicios públicos, se recoge en los artículos 5, apartado 1, y 8, apartado 1.

Duración de los contratos

Las enmiendas 15 y 54 reclaman la ampliación de la duración máxima de los contratos a ocho años (para los transportes por carretera) y a quince años (para el ferrocarril). En el considerando 12 y en el artículo 4, apartado 5, de su propuesta revisada, la Comisión recogió los plazos propuestos por el Parlamento Europeo, integrando además en el artículo 4, apartado 6, la posibilidad de concluir en determinadas circunstancias contratos de mayor duración. La posición común ha aumentado la duración máxima de principio de los contratos de transporte por carretera de ocho a diez años y ha ampliado las posibilidades de obtener contratos más largos. Además, el artículo 5, apartado 6, limita a diez años la duración de principio de los contratos ferroviarios cuando éstos han sido directamente adjudicados.

Condiciones de adjudicación de los contratos de servicio público

La enmienda 61, que constituye sin duda el elemento central de la posición adoptada por el Parlamento Europeo en primera lectura, ofrece a la autoridad competente la posibilidad de elegir entre:

- adjudicar los contratos de servicio público mediante licitación
- y prestar ellas mismas, directamente o por medio de empresas propias, los servicios de transporte público, a condición sobre todo de no participar en el concurso de adjudicación de otros contratos de servicio público.

Los principios de esa enmienda, que establece por lo tanto el **principio de libertad de elección de la autoridad competente**, así como las enmiendas 12, 14 y 29, se recogen en el considerando 15 y en el artículo 5, apartado 2.

El Consejo ha introducido ciertas precisiones en cuanto a las condiciones en las que las autoridades competentes pueden prestar ellas mismas o a través de un operador interno los servicios de transporte público.

- En el artículo 5, apartado 2, párrafo primero, y en el artículo 5, apartado 2, letra d), la posición común redefine la noción de autoridad local competente con el fin de autorizar a las agrupaciones de autoridades y de abarcar las situaciones en que no existen autoridades locales competentes en materia de transportes;

- En el artículo 5, apartado 2, letra a), la posición común introduce una modificación en la noción de control, suavizando el criterio relativo a la propiedad del capital por la autoridad competente. De tal forma, determinadas empresas de capitales mixtos (o asociaciones público-privadas institucionalizadas) podrían considerarse operadores internos y tener por lo tanto la posibilidad de que se les adjudiquen directamente contratos de servicio público de transporte. No obstante, el Reglamento exige que, en cualquier caso, el operador interno debe limitar sus actividades a un área geográfica determinada. La Comisión considera que la aplicación de este enfoque específico a los transportes halla su justificación, sobre la base del capítulo «Transportes» del Tratado, en las necesidades específicas de los transportes públicos, y no prejuzga en absoluto las soluciones que puedan escogerse para otros sectores de actividad. Además, la Comisión considera que, incluso en el caso que nos ocupa, la solución no puede separarse más del estado actual de la jurisprudencia comunitaria que interpreta las disposiciones del Tratado sobre el derecho de establecimiento (artículo 43 CE) y la libre circulación de servicios (artículo 49 CE). Concretamente, el Reglamento mantiene la regla general esencial según la cual la autoridad competente debe ejercer sobre el operador interno un control similar al que ejerce sobre sus propios servicios, control que en el caso de los transportes públicos se evalúa en relación con una serie de criterios fijados en el propio Reglamento. El Reglamento recuerda además que el posible recurso de los operadores internos a la subcontratación debe efectuarse en cumplimiento de las disposiciones del Tratado.
- En el artículo 5, apartado 2, letra b), la posición común introduce cierta flexibilidad en el principio del área de actividad de los operadores internos, a fin de que éstos puedan explotar determinadas líneas de salida.
- En el artículo 5, apartado 2, letra c), el Consejo establece un régimen que permite a los operadores internos participar en el procedimiento de licitación antes de que el mercado nacional se abra definitivamente a la competencia.

La enmienda 7, que introduce cierto matiz moderador en la apreciación positiva otorgada al recurso al procedimiento de licitación competitiva para los contratos de servicio público, se recoge en el considerando 6 *bis* mediante la fórmula «con las cláusulas de salvaguardia oportunas».

Por lo que respecta a las modalidades del procedimiento de licitación, los principios de la enmienda 80, que permite las negociaciones entre las autoridades competentes, se recogen en el considerando 17 y en el artículo 5, apartado 3. La enmienda 81, que obliga a las autoridades competentes a adoptar las medidas de publicidad adecuadas, se recoge en el considerando 23 y en el artículo 7, apartado 2.

Transparencia

El contenido de las enmiendas 82 y 83, que refuerzan la obligación para los Estados miembros y las autoridades competentes de presentar informes periódicos sobre la aplicación del Reglamento, se recoge en el considerando 24, en el artículo 7, apartado 1, y en el artículo 8, apartado 2.

Además, conforme a lo solicitado por el Parlamento Europeo en la enmienda 95, el artículo 11 establece la presentación de un informe de la Comisión en el que se examinará, entre otras cuestiones, la evolución de la calidad de los servicios de transporte, una vez concluido el periodo transitorio.

Falseamiento de la competencia

Los principios de las enmiendas 67, 68, 91 y 94, que tratan de impedir el falseamiento de la competencia en beneficio de los operadores a quienes se hayan adjudicado directamente contratos de servicio público se recogen en el artículo 5, apartado 2, letra b), y en el artículo 8, apartado 6, que introduce un principio de reciprocidad durante el periodo transitorio.

Medidas de emergencia

Las enmiendas 70, 78, 85 y 86 del Parlamento permiten a las autoridades competentes adjudicar directamente contratos en casos de emergencia, por ejemplo en caso de quiebra de algún operador. El artículo 5, apartado 5, refleja esa preocupación.

Cláusulas de salvaguardia

La Comisión y el Consejo se han ajustado a la posición del Parlamento Europeo, cuyas enmiendas 71 y 72 suprimen las disposiciones destinadas a obligar a los operadores a subcontratar una parte de los servicios o a alejar a determinados operadores dominantes de los procedimientos de licitación.

Reglas generales en materia de tarifas

Los principios de las enmiendas 130, 76, 77 y 124, relativas al régimen correspondiente a las reglas generales para el establecimiento de tarifas máximas, se recogen en el considerando 5 y en el artículo 3, apartado 2. Para aquellos servicios que solo perciben compensaciones financieras como contrapartida de obligaciones tarifarias, la posición común abre en el artículo 3, apartado 3, la posibilidad de inaplicar el Reglamento y de optar en su lugar por las reglas del Tratado en materia de ayudas estatales, lo que implica por consiguiente la obligación de notificar esos pagos.

Compensaciones de las obligaciones de servicio público

El contenido de la enmienda 13, relativa a la indemnización de los operadores, se recoge en el artículo 1, apartado 1, párrafo segundo y en el punto 2 del anexo.

Se ha recogido también la enmienda 19, cuyo objetivo es permitir a los operadores dedicar los recursos obtenidos en los mercados liberalizados a la prestación de servicios de transporte público. En efecto, la prohibición de esas transferencias de ingresos, contemplada en el punto 5 del anexo, se refiere únicamente a los ingresos obtenidos en mercados no liberalizados.

Los principios de las enmiendas 89 y 96, relativas a las modalidades de compensación dentro de los contratos de servicio público adjudicados directamente, sin licitación, se recogen en el artículo 4, apartado 2, en el artículo 6 y en el anexo.

Periodo transitorio

Las enmiendas 90, 92 y 93, cuyo objetivo es prolongar el periodo transitorio y suavizar el régimen aplicable a los contratos vigentes, quedan plasmadas en el artículo 8, apartados 2 y 5, y en el artículo 10, apartado 1. El artículo 12 establece que el Reglamento entrará en vigor a los tres años de su publicación en el Diario Oficial. Al final de ese plazo de entrada en vigor, se abrirá un periodo transitorio de doce años para la aplicación de las disposiciones en materia de adjudicación de los contratos de servicios públicos. Esas disposiciones atenúan también el

régimen aplicable a los contratos existentes a fin de permitir la progresiva conformidad con las normas de la organización de los transportes públicos en el conjunto de los Estados miembros.

4.2 Enmiendas del Parlamento Europeo rechazadas por la Comisión y no integradas en la posición común

Ámbito de aplicación

La enmienda 23 limita el ámbito de aplicación del Reglamento a los transportes locales. Semejante posición conduciría, para una parte de los transportes terrestres, al mantenimiento del Reglamento de 1969 y a la persistencia de la inseguridad jurídica que éste conlleva. El ámbito de aplicación mantenido es por consiguiente el de los «transportes públicos de viajeros por ferrocarril y carretera».

Condiciones de adjudicación de los contratos de servicio público

Las enmiendas 9, 62, 63, 65 y 120 se refieren a las condiciones específicas de las licitaciones correspondientes a determinados tipos de servicios de transporte: los transportes integrados, el metro o ferrocarril ligero o las nuevas líneas creadas por iniciativa de los operadores. La finalidad de esas enmiendas resulta caduca en la medida en que la posición común adopta el principio de libertad de elección de las autoridades competentes. Dicho principio se aplica a la vez a los servicios de transportes integrados, los servicios de metro y ferrocarril ligero y las nuevas líneas. Ya no es necesario contemplar excepciones para esas situaciones, de modo que las enmiendas citadas no se han recogido en la propuesta.

La enmienda 64 suprime la obligación para la autoridad competente de publicar con al menos un año de antelación su intención de organizar una licitación o de adjudicar directamente un contrato de servicio público de transporte. Al considerar que el principio de libre elección debe ir acompañado de la transparencia adecuada, la Comisión y el Consejo han estimado necesario mantener esa obligación de publicidad mediante el considerando 23 y el artículo 7, apartado 2.

La enmienda 69, cuyo objeto es el procedimiento de «comparación de la calidad» no se ha recogido en la propuesta revisada de la Comisión ni en la posición común.

Relación con el derecho de contratación pública

La enmienda 24 del Parlamento Europeo hace primar las disposiciones que figuran en el Reglamento sobre las de las Directivas de contratación pública. Ese orden de prioridades quebrantaría los compromisos adoptados por la Comunidad en virtud del Acuerdo sobre Contratación Pública de la Organización Mundial del Comercio. Por lo tanto, la posición común no recoge esa idea de primacía del Reglamento sobre las Directivas de contratación pública. No obstante, por motivos de claridad, el artículo 1, apartado 3, introducido por el Consejo, precisa que el Reglamento no se aplica a las concesiones de obras públicas.

Definiciones

Las enmiendas 107 y 119 completan la definición de los derechos exclusivos. Esas adiciones, que no parecen guardar mucha relación con la citada definición, no se han recogido.

Habida cuenta de que el sector ha salido del ámbito de aplicación del Reglamento, el objeto de la enmienda 26, relativa a la definición de las vías navegables, carece de sentido. Además, el considerando 8 y el artículo 1, apartado 2, plasman la exclusión del transporte por vías navegables del ámbito de aplicación del Reglamento debido a la escasez de los volúmenes en cuestión, y especifican el régimen aplicable a ese sector.

La enmienda 27, que modifica la redacción de la definición de operador, tampoco se mantenido.

El objeto de la enmienda 28, relativa a la definición de los transportes públicos de cercanías, resulta caduco en la medida en que ese concepto no se utiliza ya en la posición común.

La enmienda 30 introduce una definición específica de las personas de movilidad reducida que no se ha recogido en la posición común.

Contratos de servicio público

Las enmiendas 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 116, 127 y 131 modifican y refuerzan la lista de criterios que las autoridades deben emplear para la adjudicación de los contratos de servicio público.

Esas enmiendas carecen ya de sentido, puesto que ni la Comisión ni el Consejo han mantenido el enfoque consistente en establecer una lista de criterios de adjudicación obligatorios. Semejante lista podría quedar rápidamente obsoleta o incluso resultar contraproducente.

El enfoque mantenido, más acorde con el principio de subsidiariedad, permite dejar a las autoridades competentes una total libertad para determinar el conjunto de factores que habrán de tomarse en cuenta para la adjudicación del contrato y, de ese modo, determinar sus prioridades en materia de transporte público. No obstante, el considerando 13 *bis* precisa que las autoridades pueden establecer normas de calidad en lo que se refiere por ejemplo a las condiciones de trabajo, los derechos de los viajeros, la protección del medio ambiente o las necesidades de las personas de movilidad reducida.

Las enmiendas 108, 55, 56, 57, 58 y 59 imponen la inclusión en los contratos de servicio público de determinadas disposiciones en materia de rescisión del contrato, obligación de presentación de un informe anual de actividad, mantenimiento patrimonial, régimen de sanciones y régimen de las cláusulas adicionales. Esas enmiendas no se han integrado en la propuesta habida cuenta de que dichas disposiciones dependen del principio de subsidiariedad y del equilibrio del contrato que deben establecer las partes.

Por idénticos motivos, las enmiendas 133 y 134, que imponen al operador seleccionado el mantenimiento de los derechos de los empleados, tampoco han sido recogidas por la Comisión ni por el Consejo. No obstante, en el ámbito de la protección de los trabajadores, el considerando 13 y el artículo 4, apartado 7, disponen explícitamente que las autoridades pueden, en el contexto de un procedimiento de licitación, imponer a los operadores licitadores que ofrezcan al personal previamente contratado el mantenimiento de determinados derechos.

Procedimientos de recursos

No se ha recogido el objeto de las enmiendas 8, 84, 85, 86 y 87, relativas a los procedimientos de recurso frente a las decisiones adoptadas por la autoridad competente, dado que la posición común ya no determina procedimientos específicos con ese fin.

Operadores de terceros países

Tampoco se ha recogido el objeto de las enmiendas 4, 20, 74 y 125, relativas a las condiciones de acceso y las reglas de establecimiento aplicables a los operadores de terceros países, dado que este aspecto no se trata de forma específica en la propuesta de la Comisión ni en la posición común del Consejo. Dichas enmiendas, por lo tanto, no han quedado plasmadas en la propuesta.

4.3 Enmiendas del Parlamento Europeo rechazadas por la Comisión e integradas total o parcialmente en la posición común

Pequeñas y medianas empresas

Las enmiendas 17 y 79 tratan de garantizar que se tengan en cuenta los intereses específicos de las PYME en los mercados de transportes locales. Esas enmiendas no se han recogido en la propuesta de la Comisión, pero quedan claramente reflejadas en el artículo 5, apartado 4, de la posición común, que fija un umbral específico más elevado aplicable únicamente a los contratos adjudicados a las PYME, las cuales se definen en ese mismo artículo como las empresas que no exploten más de 20 vehículos. Procede recordar que esa disposición tiene en cuenta las importantes especificidades del mercado de los transportes locales, en el que las PYME desempeñan un papel a veces determinante. Además, el sector de los transportes está sometido a las reglas específicas del capítulo «Transportes» del Tratado.

4.4 Elementos nuevos

Ámbito de aplicación

Los considerandos 8 *bis* y 29 y el artículo 1, apartado 2, se refieren a la salida de los servicios públicos de transporte de mercancías del ámbito de aplicación del Reglamento y especifican el régimen aplicable a ese sector.

Transparencia

El artículo 7, apartado 3, introduce la obligación para la autoridad competente de publicar determinados datos en caso de adjudicación directa de los servicios de transporte por ferrocarril.

El artículo 7, apartado 4, obliga a la autoridad competente a comunicar, a petición de cualquier parte interesada, la decisión motivada correspondiente a la adjudicación directa de un contrato de servicio público.

Compatibilidad con el Tratado

El artículo 9, apartado 2, precisa el régimen aplicable a las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes o al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público distintas de las establecidas por el Reglamento. Por

consiguiente, el artículo 10, apartado 2, establece la derogación del Reglamento 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

5. CONCLUSIONES

La Comisión considera que la posición común adoptada por mayoría cualificada el 11.12.2006 no afecta a los objetivos ni a los planteamientos de su propuesta revisada y que, por consiguiente, puede respaldarla.