

Edición  
en lengua española

## Comunicaciones e informaciones

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	I <i>Comunicaciones</i>	
	<b>Consejo</b>	
2000/C 288/01	Posición común (CE) nº 41/2000, de 28 de marzo de 2000, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios .....	1

## I

(Comunicaciones)

## CONSEJO

## POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 41/2000

aprobada por el Consejo el 28 de marzo de 2000

**con vistas a la adopción de la Directiva 2000/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios**

(2000/C 288/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social<sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>(3)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>(4)</sup>,

Considerando lo siguiente:

(1) Procede modificar la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios<sup>(5)</sup> en función de la experiencia adquirida con su aplicación y de la evolución que se ha registrado en el sector ferroviario desde su aprobación con el fin de alcanzar sus objetivos.

(2) Ha de garantizarse un acceso equitativo y no discriminatorio a las infraestructuras ferroviarias mediante la separación de determinadas funciones esenciales o la creación de un órgano de regulación de los ferrocarriles que ejerza las funciones de control y aplicación, o mediante ambas cosas, así como mediante la separación de las cuentas de pérdidas y ganancias y de los balances.

(3) El acceso equitativo y no discriminatorio a las infraestructuras ferroviarias ha de garantizarse también mediante la separación de las funciones relacionadas con la seguridad o la creación de un órgano de regulación de los ferrocarriles que ejerza las funciones de control y aplicación, o mediante ambas cosas. En cualquier caso, las empresas ferroviarias deberán poder intervenir de forma no discriminatoria en la aplicación y el control de las normas de seguridad.

(4) La ampliación de los derechos de acceso, como en el caso de otros medios de transporte, debe llevarse a cabo simultáneamente con la aplicación de las medidas de armonización necesarias.

(5) De conformidad con el objetivo de realizar un mercado interior que incluya la posibilidad de que todas las empresas ferroviarias titulares de licencias que cumplan las condiciones de seguridad presten sus servicios, deben ampliarse los derechos de acceso a las empresas ferroviarias titulares de licencias para el transporte internacional de mercancías en una red determinada, la denominada «red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías», incluyendo el acceso y suministro de servicio en las principales terminales y puertos.

(1) DO C 321 de 20.10.1998, p. 6 y DO C ...

(2) DO C 209 de 22.7.1999, p. 22.

(3) DO C 57 de 29.2.2000, p. 40.

(4) Dictamen del Parlamento Europeo de 10 de marzo de 1999 (DO C 175 de 21.6.1999, p. 115), Posición común del Consejo de 28 de marzo de 2000 y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

(5) DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

- (6) Se garantiza el derecho de acceso a toda empresa ferroviaria titular de una licencia que reúna las condiciones de seguridad y solicite el acceso, independientemente de su modo de funcionamiento.
- (7) Los Estados miembros podrán seguir otorgando derechos de acceso que no se limiten al acceso para empresas ferroviarias que presten servicios de transporte combinado internacional, a agrupaciones internacionales que presten servicios de transporte internacional y a empresas ferroviarias que presten servicios de transporte internacional de mercancías dentro de la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías, si bien el uso de estos derechos de acceso más amplios podrá limitarse a empresas ferroviarias con licencias de Estados miembros donde se concedan derechos de acceso similares, siempre que esta limitación sea compatible con el Tratado.
- (8) Para promover una gestión eficiente de la infraestructura que favorezca el interés público, los administradores de la misma deben gozar de independencia con respecto al Estado, así como de libertad para administrar sus asuntos internos, mientras que los Estados miembros han de adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y la seguridad de utilización de dicha infraestructura.
- (9) Para promover la explotación eficiente de los servicios de transporte de pasajeros y mercancías y garantizar su transparencia financiera —incluidas todas las compensaciones económicas y ayudas pagadas por el Estado—, es necesario separar sus contabilidades.
- (10) Para observar mejor el desarrollo del sector ferroviario se creará un sistema europeo de observación ferroviaria.
- (11) La Comisión deberá presentar un informe sobre la puesta en práctica de la presente Directiva y hacer las propuestas adecuadas al respecto.
- (12) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben ser aprobadas con arreglo a lo dispuesto en la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión<sup>(1)</sup>.
- (13) Para atender a las situaciones geopolíticas y geográficas específicas de determinados Estados miembros y a la organización específica del sector ferroviario de determinados Estados miembros se requieren medidas específicas, que respeten no obstante la integridad del mercado interior.
- (14) De conformidad con los principios de subsidiariedad y proporcionalidad establecidos en el artículo 5 del Tratado, el objetivo de la presente Directiva, es decir, el desarrollo de los ferrocarriles de la Comunidad, no puede alcanzarse de manera suficiente por los Estados miembros, habida cuenta de la necesidad de permitir condiciones de acceso equitativas y no discriminatorias a la infraestructura y de tener en cuenta las dimensiones manifiestamente internacionales que implica el funcionamiento de elementos importantes de las redes ferroviarias, y, por consiguiente, puede lograrse mejor, debido a la necesidad de una actuación transnacional coordinada, a nivel comunitario. La presente Directiva se limita al mínimo necesario para alcanzar el mencionado objetivo y no excede de lo necesario para el mismo.
- (15) La Directiva 91/440/CEE debe modificarse en consonancia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

La Directiva 91/440/CEE se modificará como sigue:

- 1) El título de la sección I se sustituirá por el texto siguiente: «Ámbito de aplicación y definiciones».
- 2) Se deroga el artículo 1.
- 3) En el artículo 2 se añadirá el apartado 3 siguiente:

«3. Las empresas cuyas actividades ferroviarias se limiten exclusivamente a la prestación de servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por el túnel del Canal de la Mancha quedarán excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva, con excepción del apartado 1 del artículo 6 y de los artículos 10 y 10 bis.».
- 4) El artículo 3 se modificará como sigue:
  - a) Los guiones primero y segundo se sustituirán por el texto siguiente:

«— “empresa ferroviaria”: cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación comunitaria aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también en la definición las empresas que aportan exclusivamente la tracción,

— “administrador de la infraestructura”: cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Estas funciones podrán incluir igualmente la gestión de sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones de administrador de la infraestructura en una red o parte de una red pueden asignarse a distintos organismos o empresas.».

<sup>(1)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- b) Después del cuarto guión se añadirá el texto siguiente:

«— “servicio internacional de transporte de mercancías”: cualquier servicio de transporte en que el tren cruce al menos una frontera de un Estado miembro; el tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen al menos una frontera.».

- 5) El título de la sección II se sustituirá por el texto siguiente: «Independencia de la gestión».
- 6) El artículo 4 se sustituirá por el texto siguiente:

#### «Artículo 4

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que, por lo que se refiere a la gestión, administración y control interno de los asuntos administrativos, económicos y contables, las empresas ferroviarias gocen de un estatuto independiente con arreglo al cual tengan, en especial, patrimonio, presupuestos y contabilidades separados de los del Estado.

2. Respetando el marco y las normas específicas de los Estados miembros en materia de tarificación específica y de adjudicación, el administrador de la infraestructura será responsable de su gestión, administración y control interno.».

- 7) El artículo 6 se sustituirá por el texto siguiente:

#### «Artículo 6

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que se lleven y se publiquen por separado las cuentas de pérdidas y ganancias y los balances relativos, por una parte, a la explotación de servicios de transporte de empresas ferroviarias y, por otra, a la administración de la infraestructura ferroviaria. Las ayudas estatales que se abonen con destino a una de tales áreas de actividad no podrán transferirse a la otra.

Las contabilidades de estas dos áreas de actividad deberán reflejar esta prohibición.

2. Además, los Estados miembros podrán disponer que dicha separación suponga la existencia de divisiones orgánicas diferenciadas en el seno de una misma empresa, o que la gestión de la infraestructura corra a cargo de una entidad distinta.

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las funciones que determinan un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura, enumeradas en el anexo II, se encomienden a entidades o empresas que no presten a su vez servicios

de transporte ferroviario. Con independencia de las estructuras de organización, deberá demostrarse que se ha cumplido este objetivo.

No obstante, los Estados miembros podrán asignar a empresas ferroviarias o a cualquier otro organismo el cobro de los cánones y la responsabilidad de gestionar la infraestructura ferroviaria, tal como la inversión, el mantenimiento y la financiación.

4. Todo Estado miembro que haya creado un órgano de regulación ferroviario independiente que controle y aplique el acceso a la infraestructura de forma neutral y no discriminatoria quedará exento de la aplicación del apartado 3.

5. La aplicación de los apartados 3 y 4 estará sujeta a la elaboración de un informe de la Comisión en el marco del sistema europeo de observación ferroviaria indicado en el artículo 10 *ter*, que deberá presentar a más tardar el ... (\*).

Si el informe llega a la conclusión de que los sistemas previstos en el apartado 4 no han conseguido garantizar un acceso neutral y no discriminatorio a la infraestructura, la Comisión adoptará una decisión sobre la aplicación del apartado 4 con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 11 *bis*.

(\*) Seis años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.».

- 8) El artículo 7 se sustituirá por el texto siguiente:

#### «Artículo 7

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para el desarrollo de su infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Comunidad.

2. Los Estados miembros velarán por que se establezcan normas y reglas de seguridad, por que se certifiquen en consecuencia el material rodante y las empresas ferroviarias y por que se investiguen los accidentes. Estas funciones serán realizadas por entidades o empresas que no presten servicios de transporte ferroviario y sean independientes de aquellas que los presten, de modo que se garantice un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura.

Las empresas ferroviarias aplicarán dichas normas y reglas de seguridad. Salvo que los Estados miembros encomienden la ejecución y el seguimiento a entidades independientes, podrán exigir o autorizar que las empresas ferroviarias colaboren en la tarea de ejecutar y llevar a cabo el seguimiento de su propio cumplimiento de las normas y reglas de seguridad al tiempo que garantizan la ejecución sin discriminaciones de dichas funciones.



3. Los Estados miembros podrán además conceder al administrador de la infraestructura, respetando lo dispuesto en los artículos 73, 87 y 88 del Tratado, una financiación suficiente en función de los objetivos asignados, la magnitud y las necesidades financieras, especialmente para hacer frente a las nuevas inversiones.

4. En el marco de la política general que determine el Estado, el administrador de la infraestructura deberá elaborar un programa de actividad que incluirá planes de inversión y financiación. Dicho programa irá orientado a garantizar un uso y desarrollo óptimos y eficientes de la infraestructura, asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero, y preverá los medios necesarios para realizar tales objetivos.

5. En relación con la separación prevista en el apartado 2, se aplicarán en consecuencia los apartados 4 y 5 el artículo 6.»

9) El apartado 3 del artículo 9 se sustituirá por el texto siguiente:

«3. La ayuda concedida por los Estados miembros para cancelar las deudas contempladas en el presente artículo se concederá con arreglo a lo dispuesto en los artículos 73, 87 y 88 del Tratado.»

10) En el artículo 9 se añadirá el apartado 4 siguiente:

«4. En el caso de las empresas ferroviarias se llevarán y publicarán las cuentas de pérdidas y ganancias y o bien balances o bien los estados anuales de activos y pasivos, en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Los fondos que se abonen en concepto de actividades relativas a la prestación de servicios de transporte de viajeros en régimen de servicio público deberán figurar por separado en las cuentas correspondientes y no podrán transferirse a las actividades relativas a la prestación de otros servicios de transporte o cualquier otro servicio.»

11) El artículo 10 se sustituirá por el texto siguiente:

#### «Artículo 10

1. Se concederán a las agrupaciones internacionales el acceso y derechos de tránsito en los Estados miembros en que estén establecidas las empresas ferroviarias que las constituyen, así como derechos de tránsito en otros Estados miembros, para los servicios internacionales entre los Estados miembros en que estén establecidas las empresas constitutivas de dichas agrupaciones.

2. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, el acceso a la infraestructura de otros Estados miembros para la explotación de servicios de transporte internacional combinado de mercancías.

3. Cualquiera que sea su modo de funcionamiento se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, el acceso que deseen a la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías definida en el artículo 10 bis y en el anexo I para la explotación de servicios de transporte internacional de mercancías.

4. Previa solicitud de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión examinará, en casos particulares, la aplicación y control del cumplimiento de los apartados 1, 2 y 3 y, en el plazo de dos meses desde la recepción de la solicitud y previa consulta al Comité a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 bis, decidirá si la medida correspondiente puede seguir aplicándose. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.

Sin perjuicio del artículo 226 del Tratado, todo Estado miembro podrá recurrir ante el Consejo, en el plazo de un mes, la decisión de la Comisión. El Consejo, en circunstancias excepcionales, podrá adoptar una decisión diferente por mayoría cualificada y en el plazo de un mes.

5. Toda empresa ferroviaria que explote servicios de transporte ferroviario con arreglo a los apartados 1, 2 y 3 celebrará, conforme al Derecho público o privado, con los administradores de las infraestructuras ferroviarias utilizadas los acuerdos administrativos, técnicos y financieros necesarios en materia de regulación del control del tráfico y de cuestiones de seguridad relacionadas con dichos transportes. Las condiciones por las que se rijan tales acuerdos no podrán ser discriminatorias y, si ha lugar, serán conformes a las disposiciones de la Directiva 2000/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (\*).

6. El acceso por vía férrea y la prestación de servicios vinculados a actividades ferroviarias contempladas en los apartados 1, 2 y 3 en las terminales y puertos que sirvan o puedan servir a más de un cliente final deberán ofrecerse a todas las empresas ferroviarias de forma no discriminatoria, y las solicitudes de las empresas ferroviarias sólo podrán someterse a restricciones si existen alternativas viables en condiciones de mercado.

(\*) DO L ...».

12) En la sección V, «Acceso a la infraestructura ferroviaria», se añadirá el artículo 10 bis siguiente:

#### «Artículo 10 bis

1. La red Transeuropea de transporte ferroviario de mercancías constará de los elementos siguientes:

a) las líneas ferroviarias indicadas en los mapas del anexo I;

- b) líneas alternativas, en su caso, en especial en torno a la infraestructura congestionada a que se refiere la Directiva 2000/.../CE (\*). En la medida de lo posible, se respetará la duración total de viaje cuando se ofrezcan tales líneas;
- c) acceso por vía férrea a las terminales que sirvan o puedan servir a más de un cliente final y a otros lugares e instalaciones, con inclusión de tramos de enlace para la entrada y salida de ellos;
- d) acceso por vía férrea hacia y desde los puertos enumerados en el anexo I, con inclusión de tramos de enlace.

2. Los tramos de enlace mencionados en las letras c) y d) del apartado 1 abarcarán en cada extremo del trayecto la mayor de las dos extensiones siguientes: 50 km o el 20 % de la extensión del trayecto por las vías férreas a que se refiere la letra a) del apartado 1.

Bélgica y Luxemburgo, por su condición de Estados miembros con una red ferroviaria relativamente reducida o concentrada, podrán limitar la longitud de las líneas de alimentación, durante el primer año siguiente al ... (\*\*), a un mínimo de 20 km, y a un mínimo de 40 km hasta el final del segundo año.

(\*) Directiva relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

(\*\*) Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.»

- 13) A continuación de la sección V, «Acceso a la infraestructura ferroviaria», se añadirá el texto siguiente:

«SECCIÓN V BIS

### **Sistema europeo de observación ferroviaria**

#### *Artículo 10 ter*

1. A más tardar el ... (\*), la Comisión adoptará las disposiciones necesarias para crear un sistema europeo de observación ferroviaria, destinado a hacer un seguimiento de las condiciones técnicas y económicas y la evolución del mercado del transporte ferroviario europeo. La Comisión velará por que se asignen recursos adecuados para que pueda llevarse a cabo una observación efectiva de este sector.

2. El sistema europeo de observación ferroviaria será administrado por la Comisión, que deberá invitar a las reuniones a representantes de los Estados miembros y de los sectores interesados. El sistema europeo de observación ferroviaria centrará sus tareas en la infraestructura ferroviaria y cuestiones afines, así como en los servicios que utilicen dicha infraestructura. Facilitará a la Comisión la asistencia técnica necesaria para la formulación y evaluación de las medidas previstas en estos ámbitos y

contribuirá a la comprensión detallada de la evolución del mercado y de los factores que la impulsan.

3. El sistema europeo de observación ferroviaria hará un seguimiento de la utilización de las redes y de la evolución de las condiciones marco en el sector ferroviario, en especial por lo que respecta a los cánones por el uso de la infraestructura, la adjudicación de capacidad, la normativa de seguridad y la concesión de licencias, así como al grado de armonización que se produzca. Propiciará una cooperación activa entre los órganos de control pertinentes de los Estados miembros.

4. Basándose en las contribuciones del sistema europeo de observación ferroviaria, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de:

- a) la evolución del mercado interior en cuanto a los servicios ferroviarios;
- b) las condiciones marco;
- c) el estado de la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías;
- d) la utilización de los derechos de acceso;
- e) los obstáculos para unos servicios ferroviarios más eficaces;
- f) las limitaciones de infraestructura; y
- g) la necesidad de legislación.

(\*) Seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.»

- 14) El artículo 11 se sustituirá por el texto siguiente:

#### *«Artículo 11*

1. Los Estados miembros podrán someter a la Comisión cualquier cuestión relativa a la aplicación de la presente Directiva. Se adoptarán las decisiones oportunas con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 bis.

2. Las modificaciones necesarias para la adaptación de los anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación a que se refiere el apartado 3 del artículo 11 bis.»

- 15) Se añadirá el artículo siguiente:

#### *«Artículo 11 bis*

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo a que se hace referencia en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

4. El Comité aprobará su reglamento interno.».

16) El artículo 14 se sustituirá por el texto siguiente:

*«Artículo 14*

A más tardar el ... (\*), la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de la presente Directiva junto con las oportunas propuestas sobre la continuación de la acción comunitaria para el desarrollo del mercado del transporte ferroviario y del marco jurídico que lo regula.

(\*) Cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.».

17) Se insertará el artículo 14 bis siguiente:

*«Artículo 14 bis*

1. Durante un plazo de cinco años a partir del ... (\*), los siguientes Estados miembros:

- Irlanda, por su condición de Estado miembro situado en una isla con enlace ferroviario sólo con uno de los demás Estados miembros,
- el Reino Unido, con respecto a Irlanda del Norte, por el mismo motivo, y
- Grecia, por su calidad de Estado miembro sin enlace ferroviario directo con ninguno de los demás Estados miembros,

no estarán obligados a aplicar el requisito de encomendar a una entidad independiente las funciones que determinen un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura a que se refiere el párrafo primero del apartado 3 del artículo 6, y las funciones a que se refiere el párrafo primero del apartado 2 del artículo 7, en la medida en que dichos artículos obligan a los Estados miembros a establecer entidades independientes que realicen las funciones que disponen esos artículos.

2. No obstante, cuando:

- a) más de una empresa ferroviaria con licencia concedida de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 95/18/CE o, en el caso de Irlanda y de Irlanda del Norte, una empresa ferroviaria con tal licencia concedida en otra parte, presente una solicitud oficial para la explotación de servicios ferroviarios competidores en Irlanda, Irlanda del Norte o Grecia, o desde o hacia dichos territorios, se decidirá acerca del mantenimiento de la aplicabilidad de esta excepción por el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 bis, o

- b) una empresa ferroviaria que explote servicios ferroviarios en Irlanda, Irlanda del Norte o Grecia presente una solicitud oficial para la explotación de servicios ferroviarios en el territorio de otro Estado miembro, desde o hacia el territorio de otro Estado miembro (en el caso de Irlanda, o en el caso del Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte, o en ambos casos, respecto de otro Estado miembro fuera de sus territorios), la excepción contemplada en el apartado 1 no será de aplicación.

En el plazo de un año a partir de la recepción ya sea de la decisión contemplada en la letra a) adoptada conforme al procedimiento consultivo del apartado 2 del artículo 11 bis o de la notificación de la solicitud oficial a que se refiere la letra b), el Estado miembro o los Estados miembros interesados (Irlanda, el Reino Unido respecto de Irlanda del Norte o Grecia) pondrán en vigor normas jurídicas para dar cumplimiento a los artículos a que se refiere el apartado 1.

3. Toda excepción con arreglo al apartado 1 podrá prorrogarse por plazos no superiores a cinco años. A más tardar doce meses antes de la expiración de la excepción, el Estado miembro que se acoja a la misma podrá dirigirse a la Comisión para solicitar su prórroga. Toda solicitud de renovación de la excepción deberá motivarse. La Comisión estudiará dichas solicitudes y adoptará una decisión de acuerdo con el procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 bis. Se aplicará el mencionado procedimiento consultivo a cualquier decisión relacionada con la solicitud.

En su decisión, la Comisión tendrá en cuenta cualquier modificación de la situación geopolítica y la evolución del mercado del transporte ferroviario en el Estado miembro que solicite la renovación de la excepción así como desde y hacia dicho Estado miembro.

4. Luxemburgo, por su condición de Estado miembro con una red ferroviaria relativamente reducida, no necesita aplicar hasta el 31 de agosto de 2004 el requisito de encomendar a entidades independientes las funciones que determinen un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura establecidas en el párrafo primero del apartado 3 del artículo 6, en la medida en que obliga a los Estados miembros a crear entidades independientes que ejecuten las funciones a que se refiere dicho artículo.

(\*) Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.».

*Artículo 2*

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el ...(\*) informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

(\*) Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

#### *Artículo 3*

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

#### *Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

*Por el Parlamento Europeo*

*Por el Consejo*

*La Presidenta*

*El Presidente*

---

## ANEXO I

## PUERTOS

**België/Belgique**

Antwerpen/Anvers  
Gent/Gand  
Zeebrugge/Zeebruges

**Danmark**

Ålborg  
Århus  
Esbjerg  
Frederica  
København  
Nyborg  
Odense

**Deutschland**

Brake  
Bremen/Bremerhaven  
Brunsbüttel  
Cuxhaven  
Emden  
Hamburg  
Kiel  
Lübeck  
Nordenham  
Puttgarden  
Rostock  
Sassnitz  
Wilhelmshaven  
Wismar

**Ελλάς**

Αλεξανδρούπολις  
Ελευσίνα  
Πάτρα  
Πειραιάς  
Θεσσαλονίκη  
Βόλος

**España**

Algeciras  
Almería  
Barcelona  
Bilbao

Cartagena-Escombreras  
Gijón  
Huelva  
Tarragona  
Valencia  
Vigo

**France**

Bayonne  
Bordeaux  
Boulogne  
Calais  
Cherbourg  
Dunkerque  
Fos-Marseille  
La Rochelle  
Le Havre  
Nantes  
Port-la-Nouvelle  
Rouen  
Sète  
Saint-Nazaire

**Ireland**

Cork  
Dublin

**Italia**

Ancona  
Bari  
Brindisi  
C. Vecchia  
Genova  
Gioia Tauro  
La Spezia  
Livorno  
Napoli  
Piombino  
Ravenna  
Salerno  
Savona  
Taranto  
Trieste  
Venezia

**Luxembourg****Nederland**

Amsterdam Zeehaven  
Delfzijl/Eemshaven  
Vlissingen  
Rotterdam Zeehaven  
Terneuzen

**Österreich****Portugal**

Leixões  
Lisboa  
Setúbal  
Sines

**Suomi/Finland**

Hamina  
Hanko  
Helsinki  
Kemi  
Kokkola  
Kotka  
Oulu  
Pori  
Rauma  
Tornio  
Turku

**Sverige**

Göteborg-Varberg  
Helsingborg  
Luleå  
Malmö  
Norrköping  
Oxelösund  
Stockholm  
Trelleborg-Ystad  
Umeå

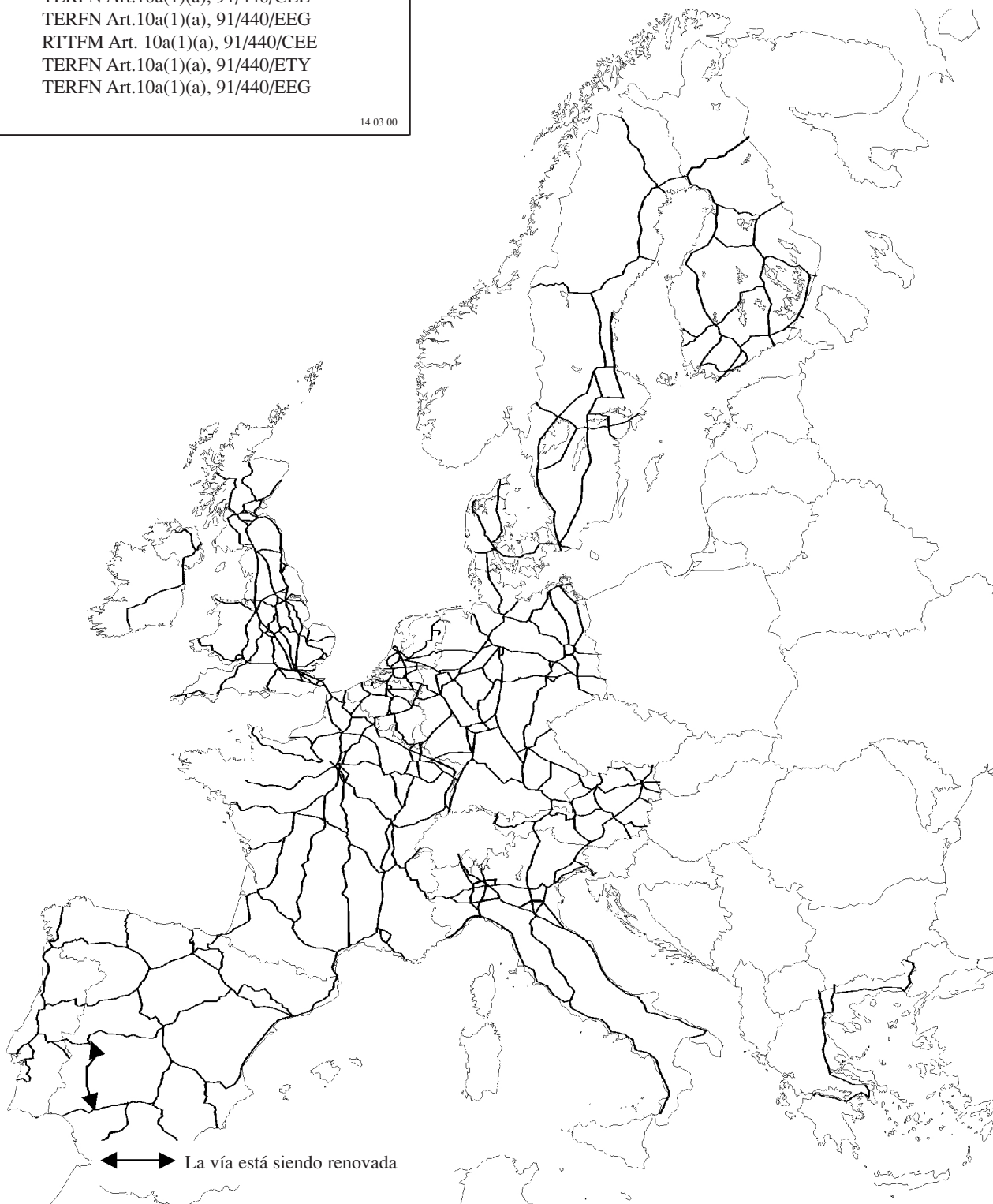
**United Kingdom**

Todos los puertos conectados a  
través de la vía férrea



RTTFM Art. 10a(1)(a), 91/440/EEC  
TERFN Art. 10a(1)(a), 91/440/EØF  
TESGN Art. 10a(1)(a), 91/440/EWG  
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1)(α), 91/440/ΕΟΚ  
TERFN Article. 10a(1)(a), 91/440/EEC  
RTEFF Art. 10a(1)(a), 91/440/CEE  
TERFN Art.10a(1)(a), 91/440/CEE  
TERFN Art.10a(1)(a), 91/440/EEG  
RTTFM Art. 10a(1)(a), 91/440/CEE  
TERFN Art.10a(1)(a), 91/440/ETY  
TERFN Art.10a(1)(a), 91/440/EEG

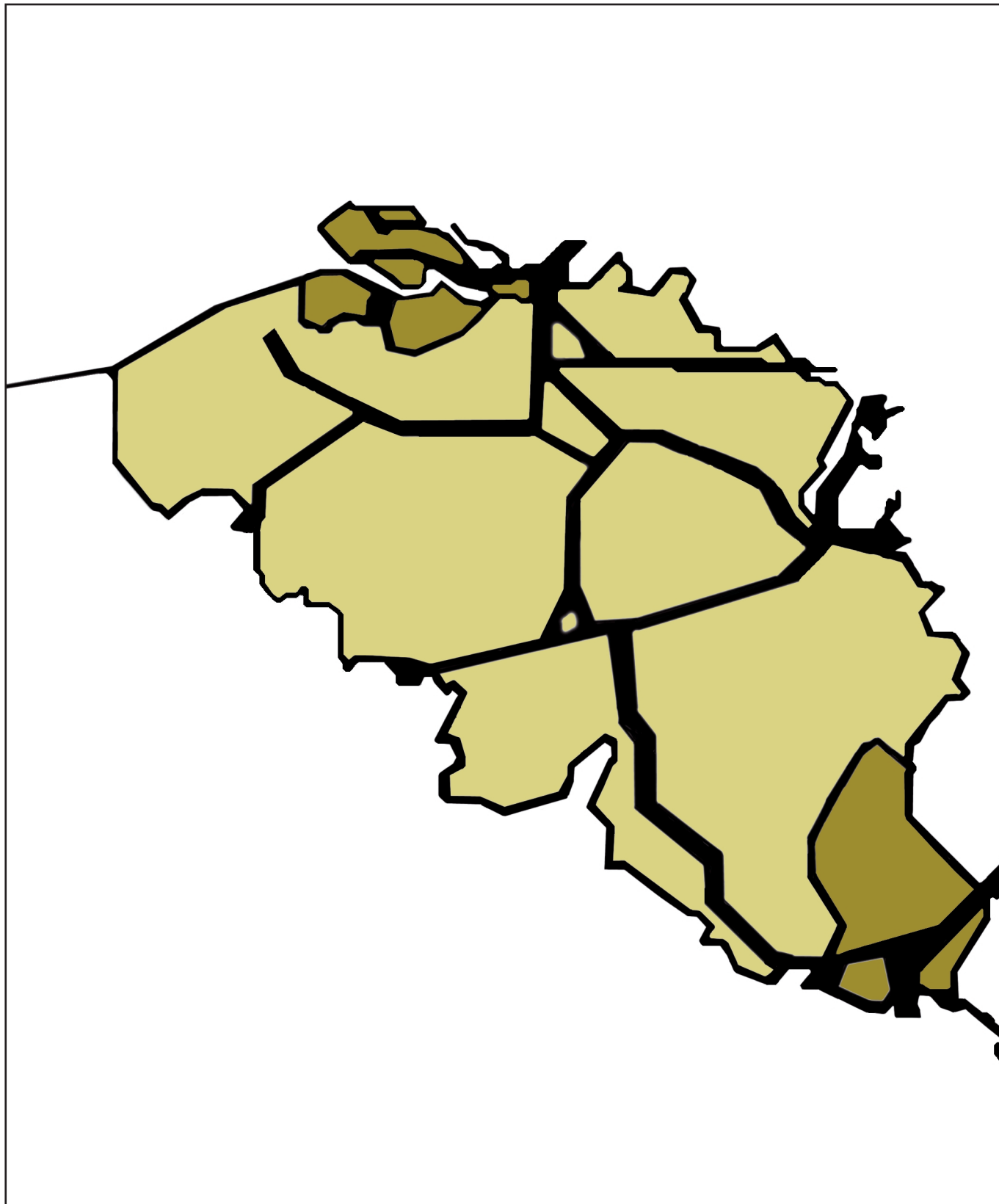
14 03 00







BELGIQUE/BELGIË



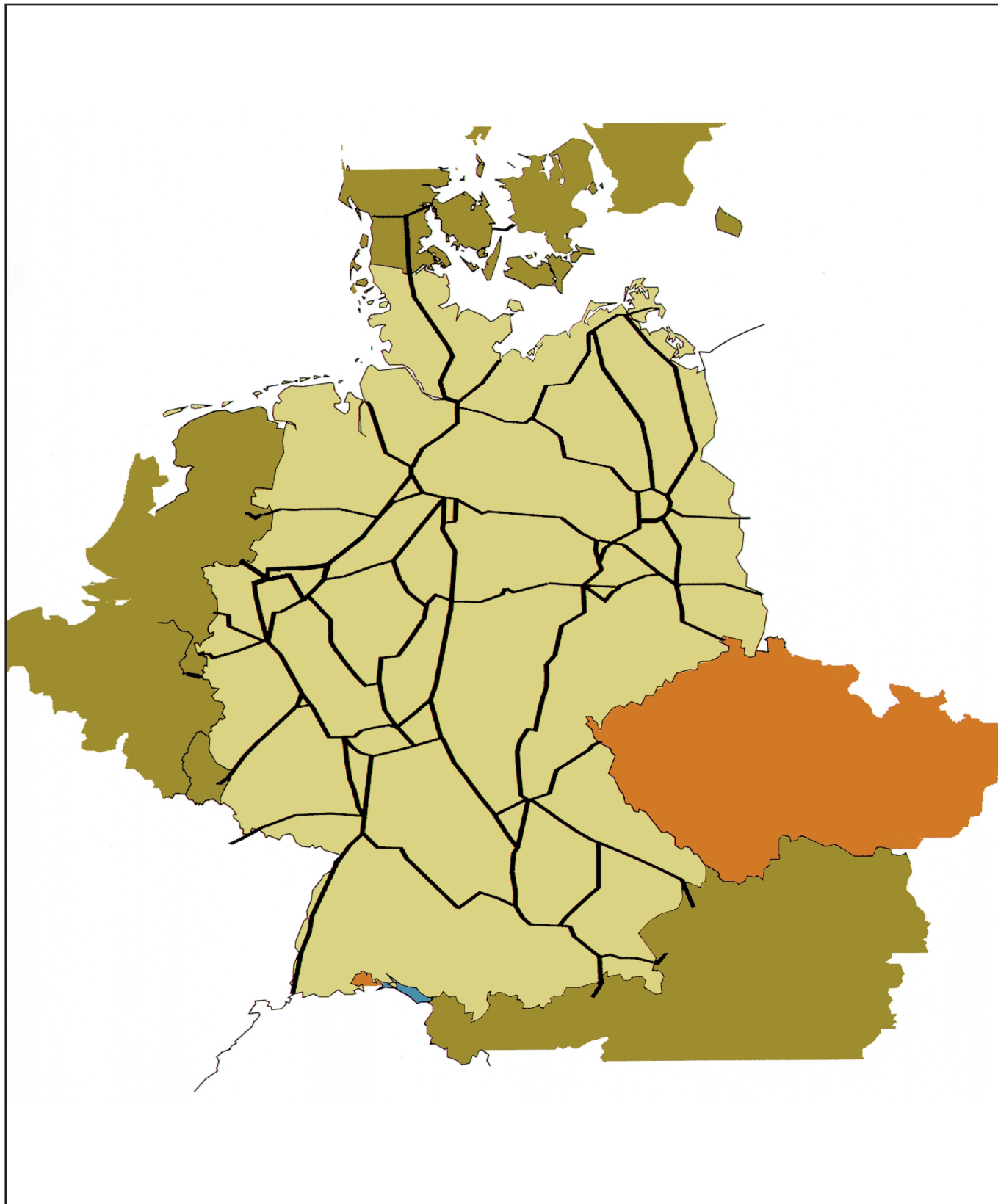


DANMARK



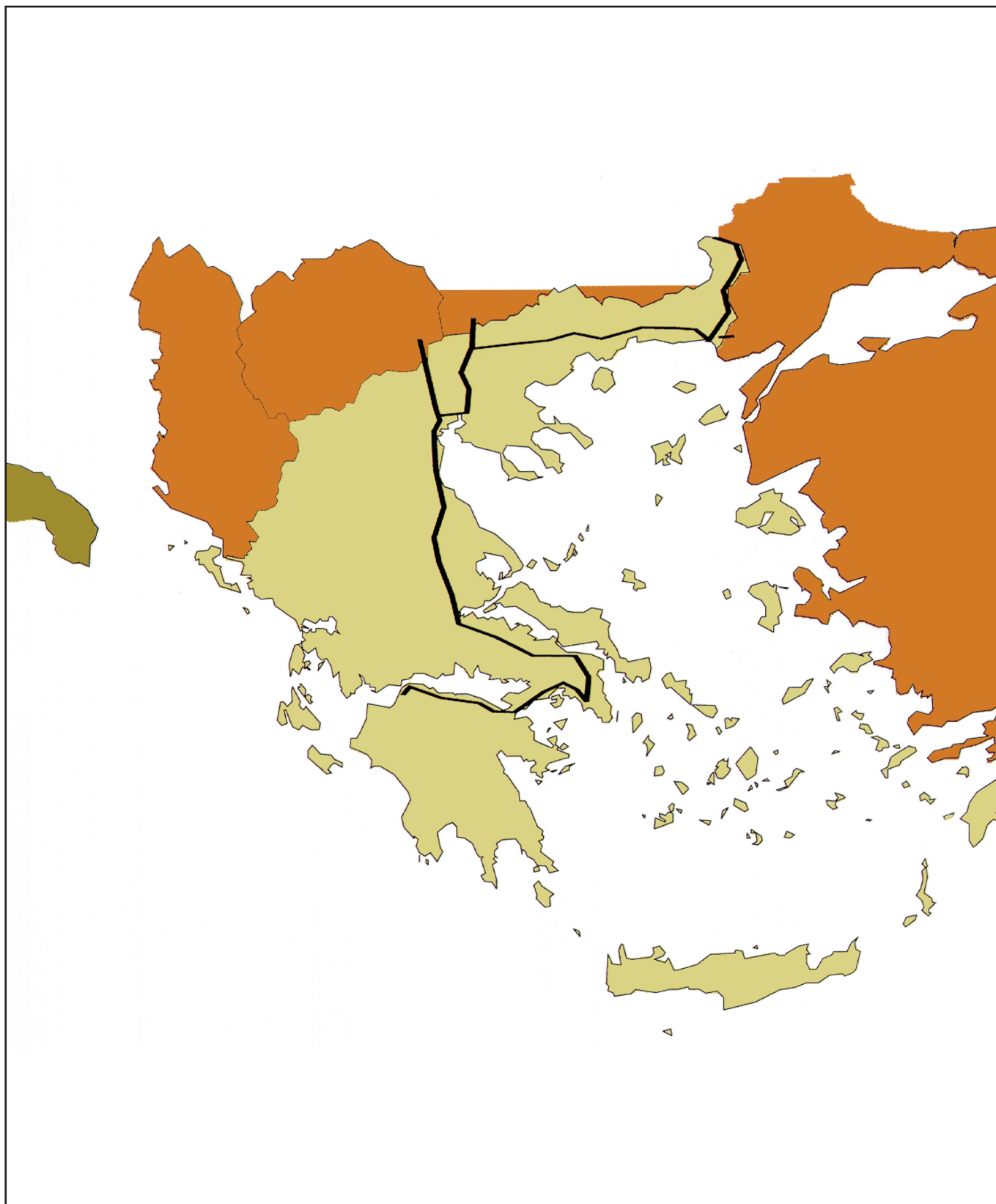


DEUTSCHLAND





ΕΛΛΑΣ



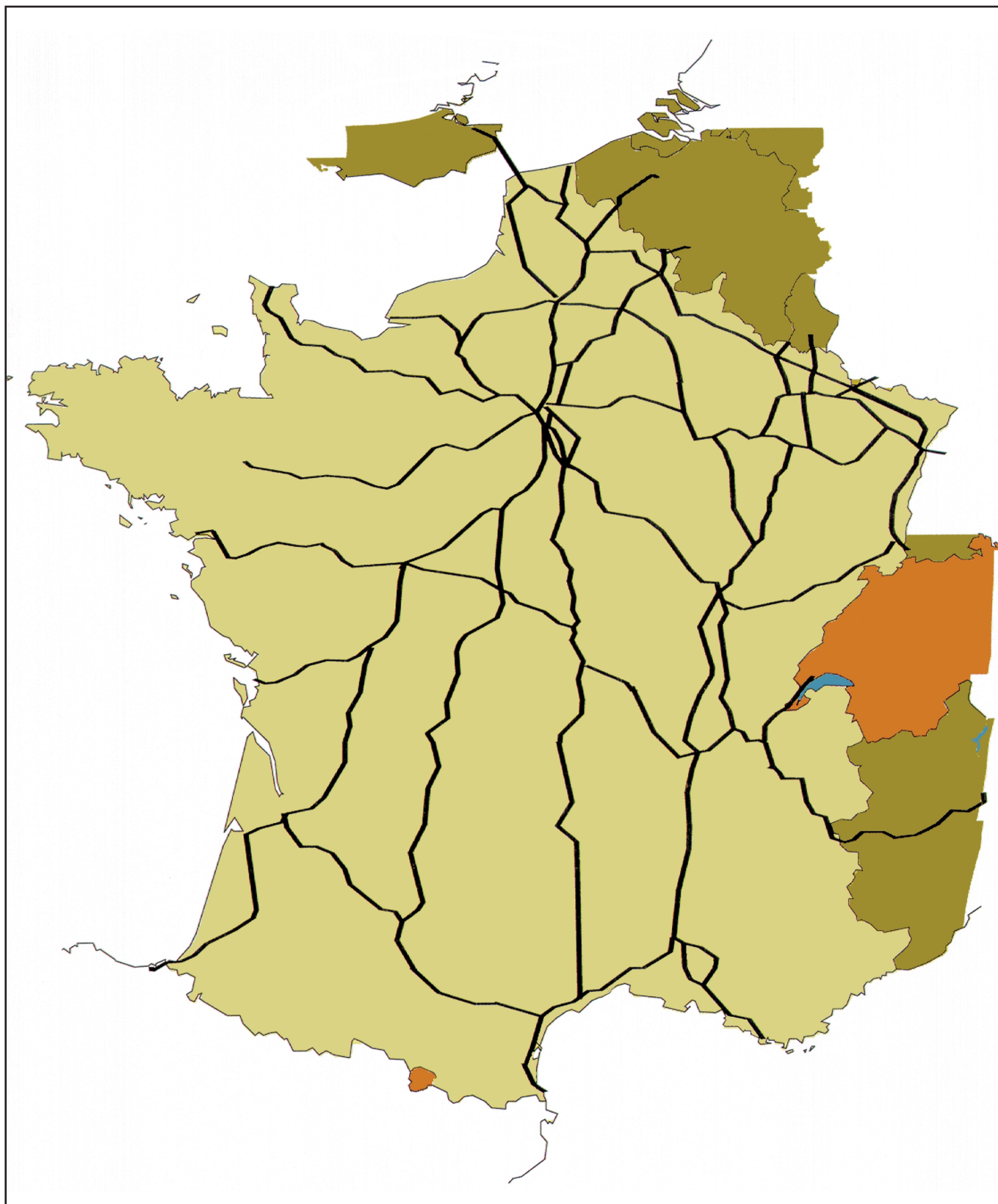


ESPAÑA





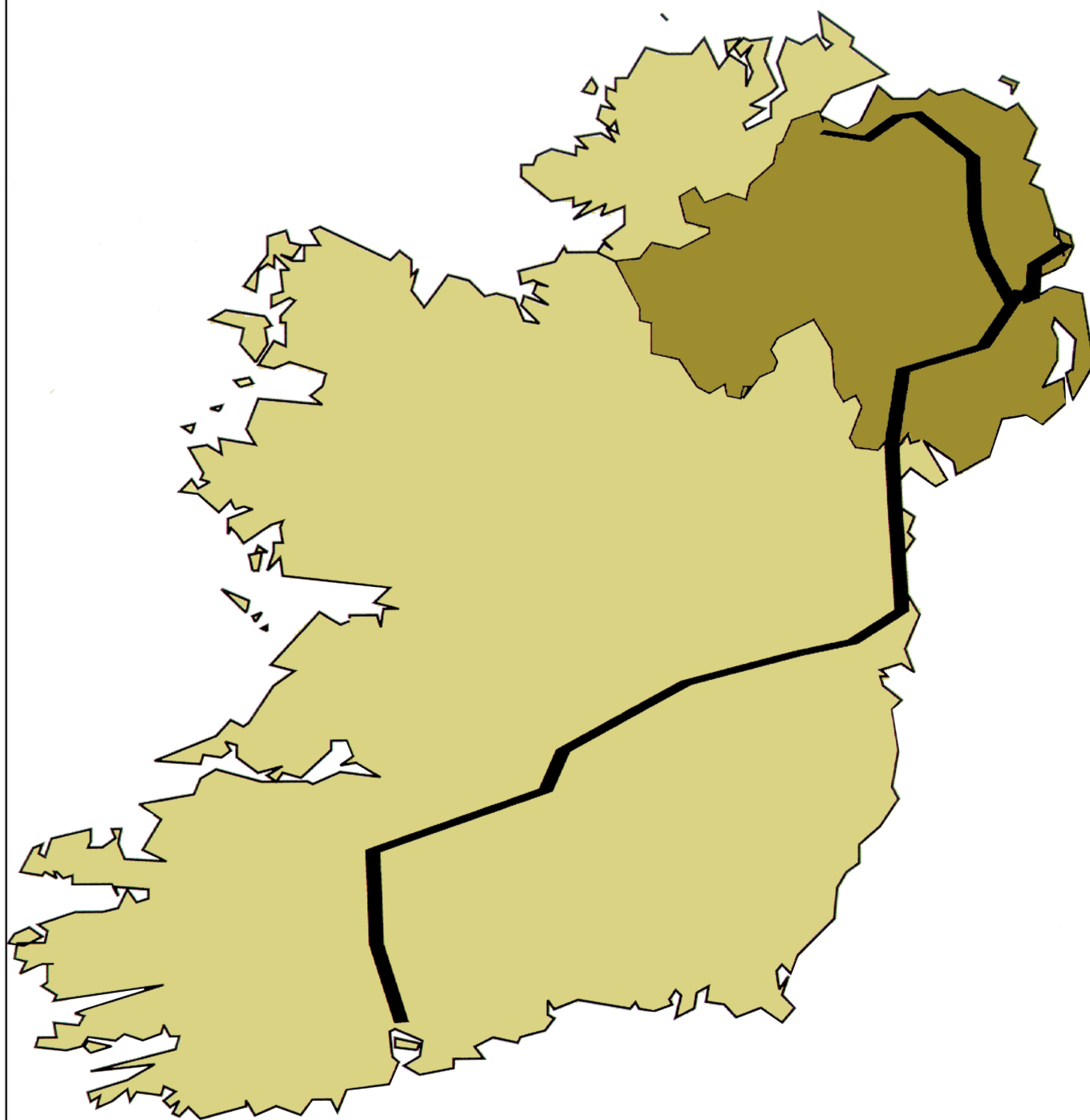
FRANCE







IRELAND



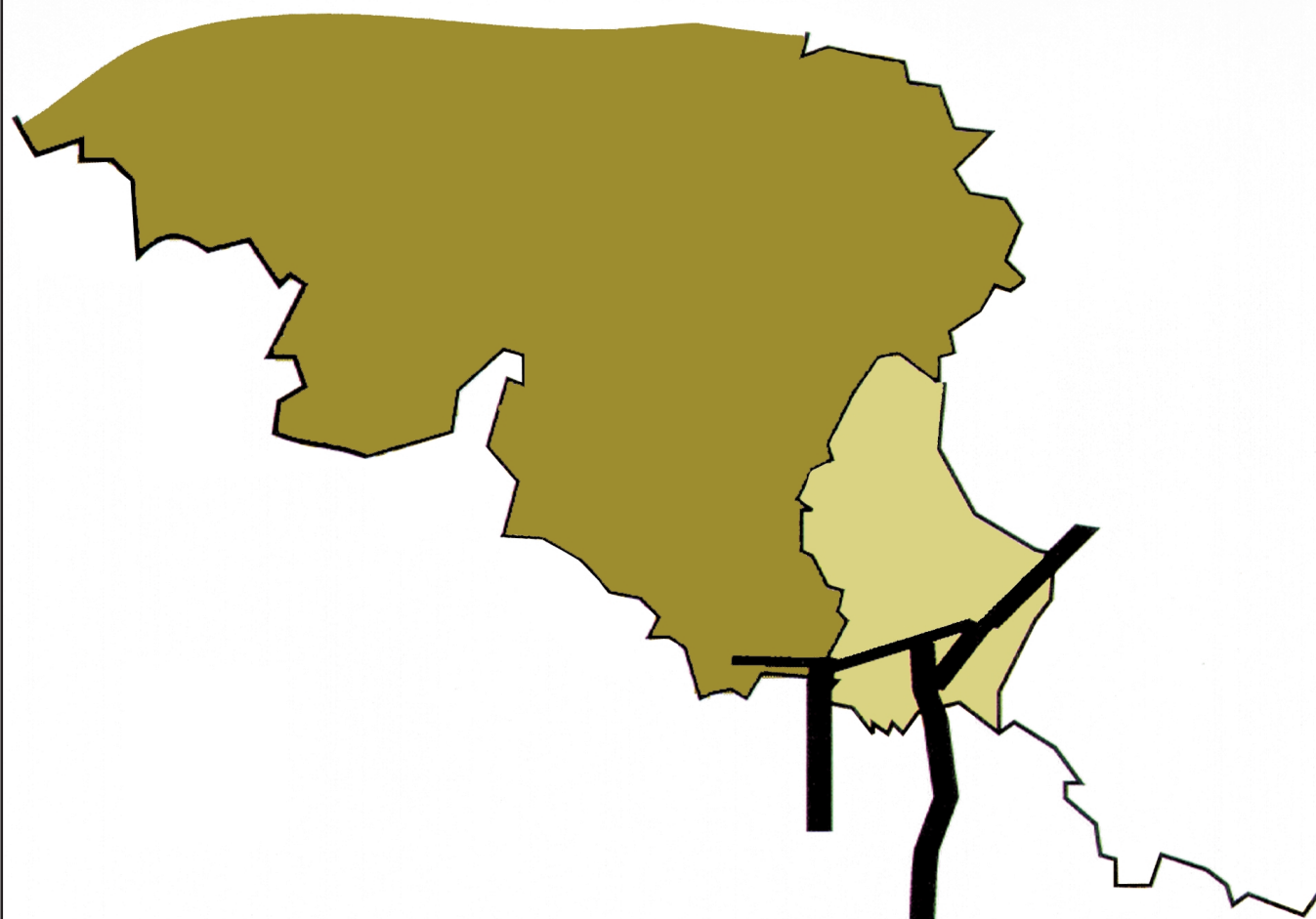


ITALIA



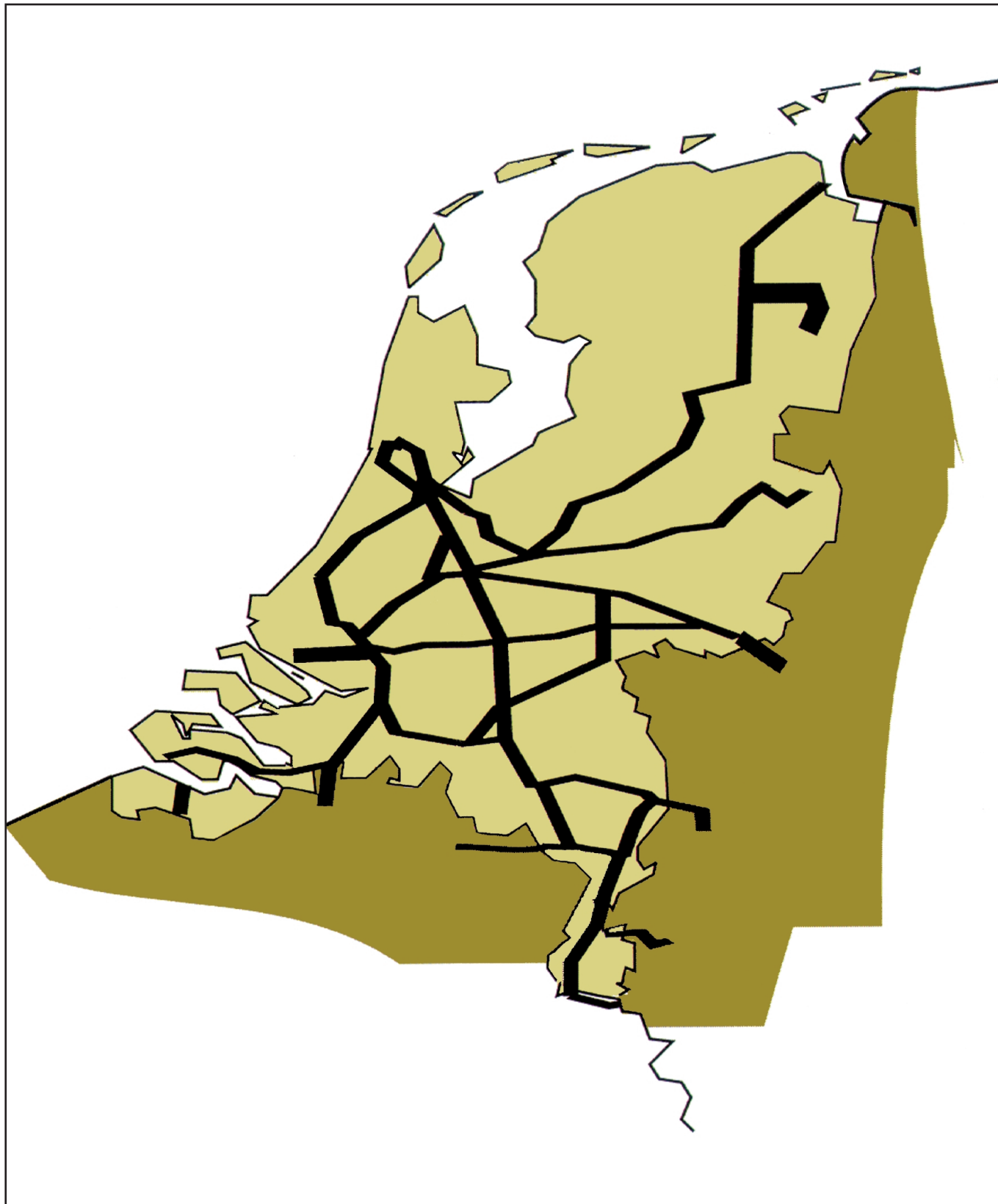


LUXEMBOURG



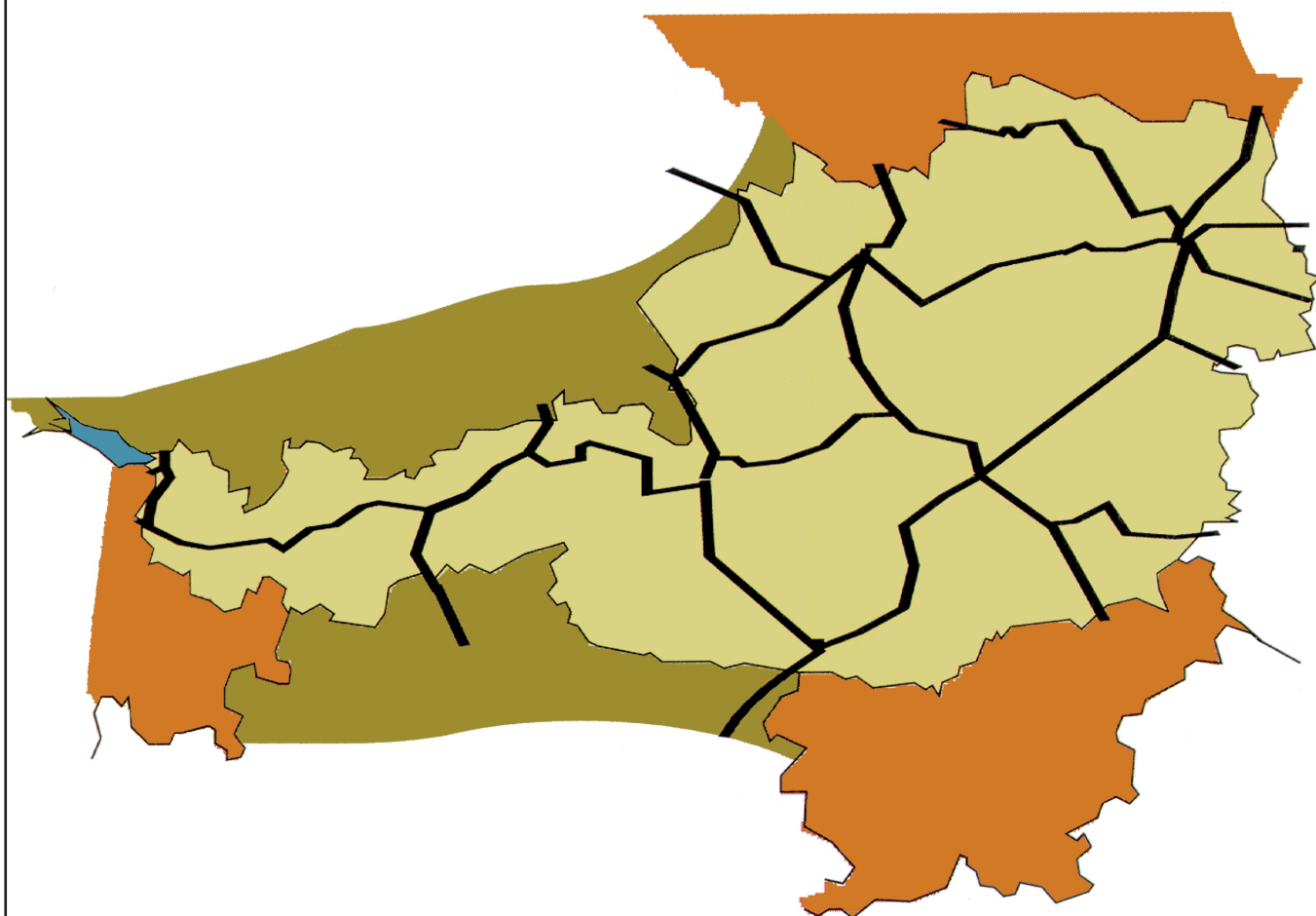


NEDERLAND



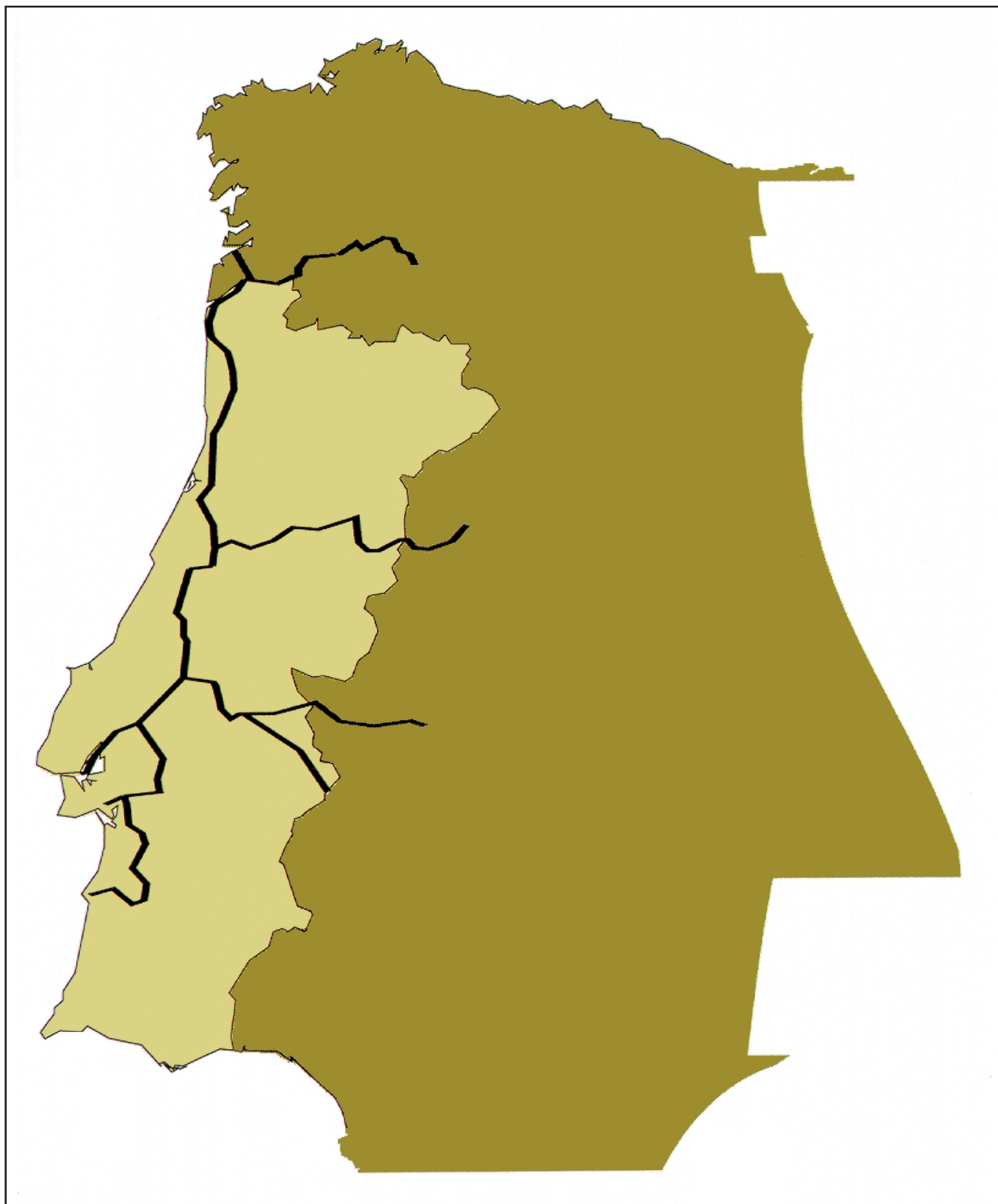


ÖSTERREICH





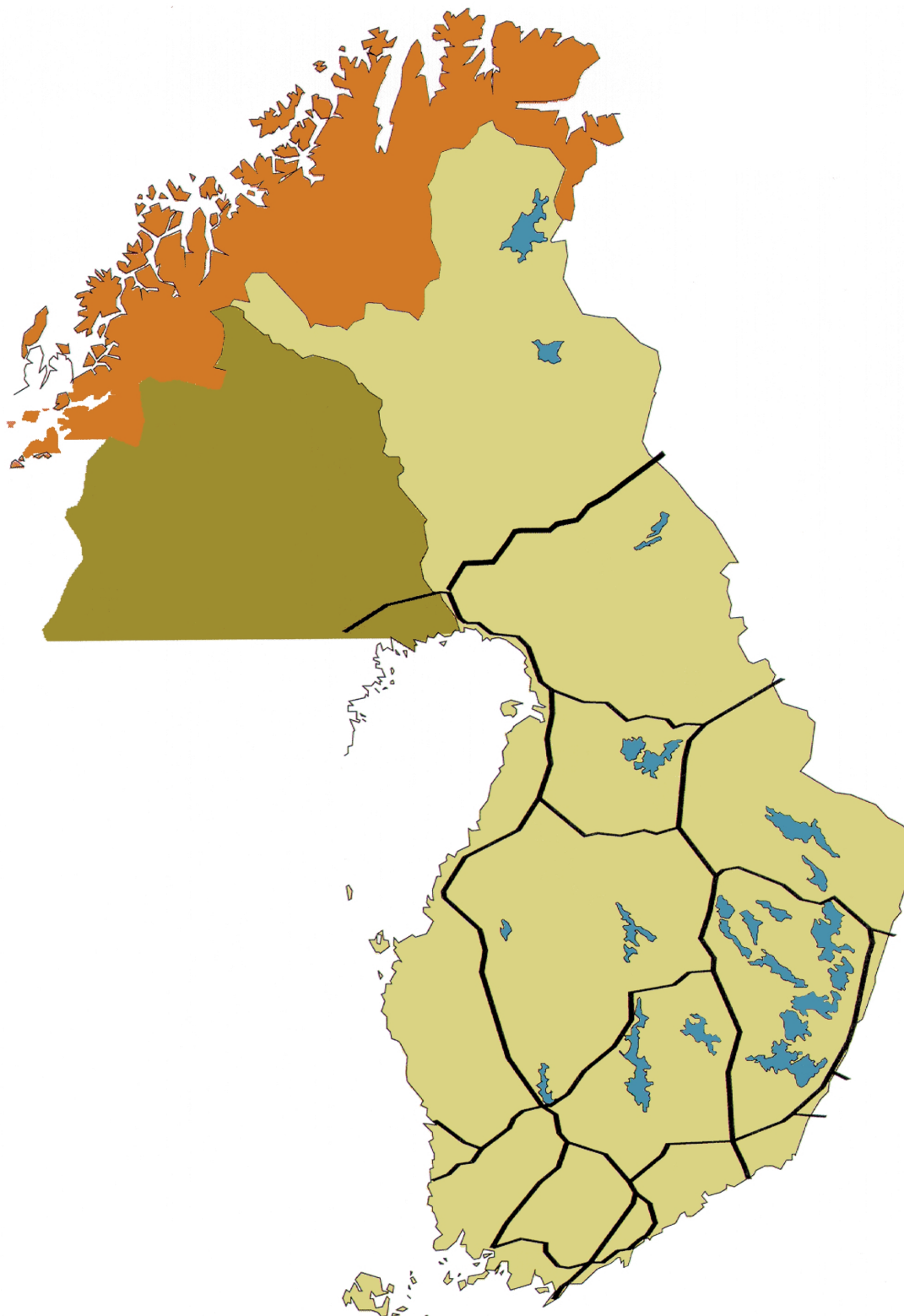
PORTUGAL





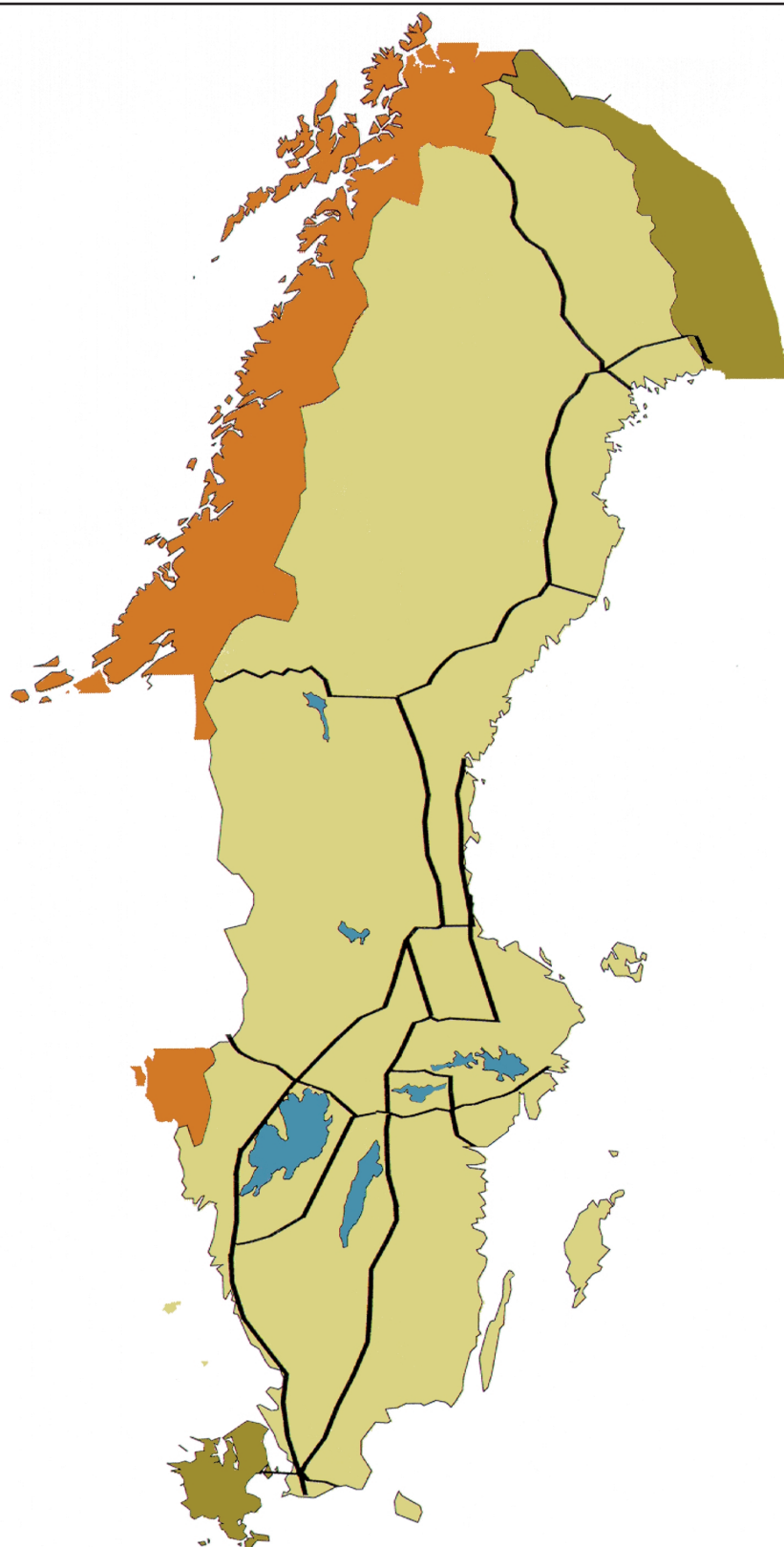


# SUOMI/FINLAND



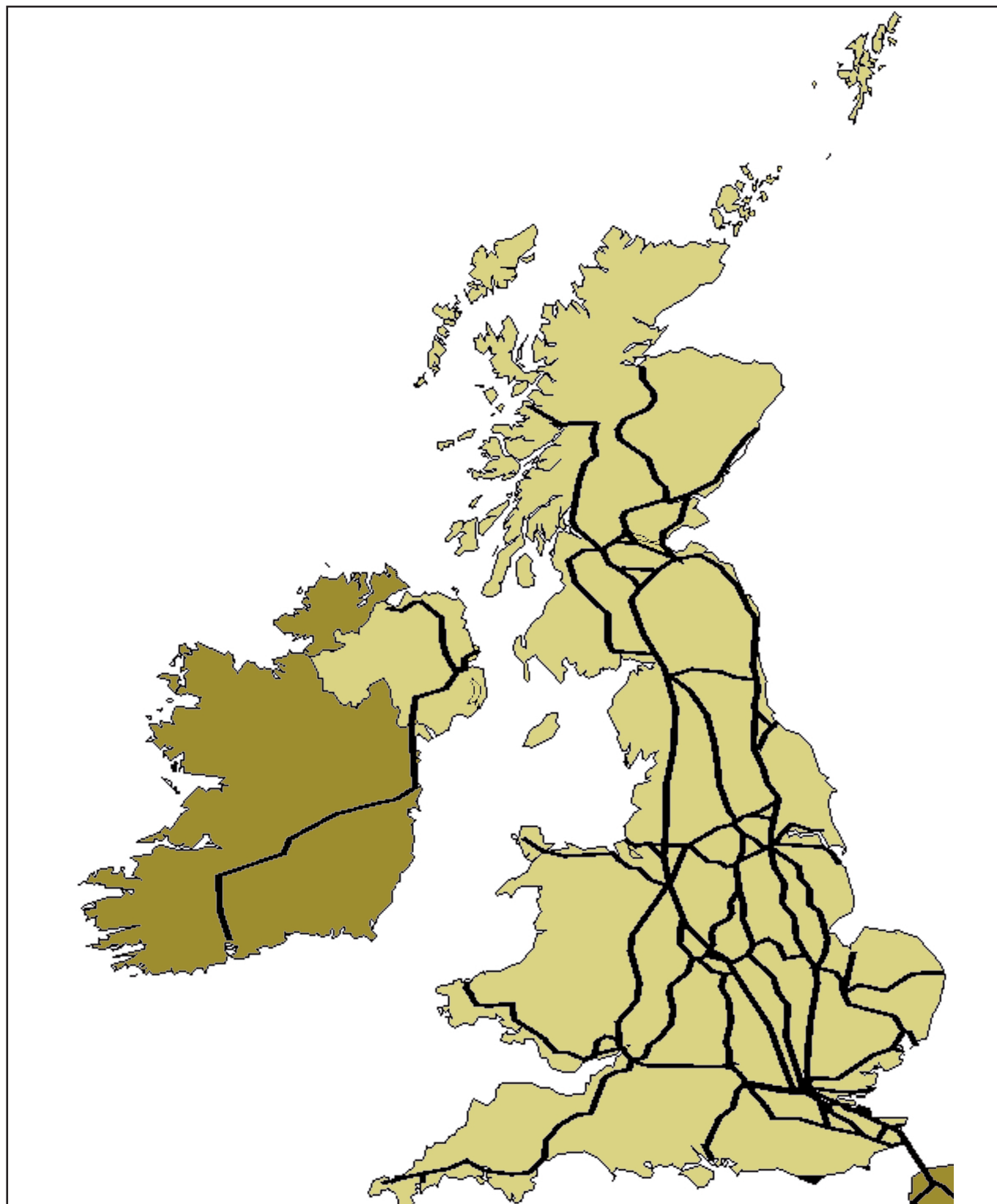


SVERIGE





# UNITED KINGDOM



*ANEXO II*

Lista de las funciones fundamentales a que se refiere el apartado 3 del artículo 6:

- preparación y toma de decisiones relativas a la concesión de licencias de empresas ferroviarias, incluida la concesión de licencias individuales,
  - toma de decisiones relacionadas con la adjudicación de franjas, incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos,
  - toma de decisiones relacionadas con la percepción de cánones por uso de infraestructura.
-

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

1. El 30 de septiembre de 1998 la Comisión remitió al Consejo una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios<sup>(1)</sup>. La propuesta se basada en el artículo 75 del Tratado CE (que tras la modificación pasó a ser el artículo 71 CE).
2. El Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones dictaminaron respectivamente el 10 de marzo<sup>(2)</sup>, el 26 de mayo<sup>(3)</sup> y el 18 de noviembre de 1999<sup>(4)</sup>.  
  
Tras la entrada en vigor del Tratado de Amsterdam, el 1 de mayo de 1999, el Parlamento confirmó su dictamen el 16 de septiembre de 1999.
3. La Comisión remitió al Parlamento Europeo y al Consejo su propuesta modificada<sup>(5)</sup> el 29 de noviembre de 1999. La propuesta se basa en el artículo 71 CE.
4. El Consejo aprobó su Posición común de conformidad con el artículo 251 CE el 28 de marzo de 2000.

### II. OBJETIVOS

La Directiva tiene como finalidad revitalizar los ferrocarriles europeos. Se trata de invertir el declive del transporte ferroviario, sobre todo en el ámbito del transporte de mercancías, creando condiciones favorables para el desarrollo de un sistema dinámico, competitivo y centrado en las necesidades de los clientes.

La revitalización de ferrocarril es indispensable habida cuenta de la situación actual de congestión de las infraestructuras de carretera, que plantea problemas de seguridad y de medio ambiente. Para evitar el bloqueo total del transporte por carretera dentro de unos años será necesario utilizar más racionalmente los ferrocarriles. Por lo tanto, hay que mejorar las condiciones de competencia en relación con los demás medios de transporte.

La presente Directiva forma parte de un conjunto de medidas legislativas cuyo objetivo es la creación de un nuevo marco para las condiciones de utilización de la infraestructura ferroviaria, haciendo que los derechos de acceso sean efectivos.

El conjunto de medidas legislativas consta de tres proyectos de Directiva encaminados a:

- modificar las disposiciones de la Directiva 91/440/CEE, principalmente para establecer el derecho de acceso a la infraestructura de las empresas ferroviarias establecidas en la Comunidad, para conseguir la separación contable de la gestión de las infraestructuras ferroviarias y los servicios de transporte y para atribuir a un organismo independiente funciones esenciales destinadas a garantizar el acceso justo y no discriminatorio a la infraestructura,
- ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 95/18/CE sobre las licencias de las empresas comunitarias,

<sup>(1)</sup> DO C 321 de 20.10.1998, p. 6.

<sup>(2)</sup> DO C 175 de 21.6.1999, p. 115.

<sup>(3)</sup> DO C 209 de 22.7.1999, p. 22.

<sup>(4)</sup> DO C 57 de 29.2.2000, p. 40.

<sup>(5)</sup> No publicada aún en el Diario Oficial.

- substituir la Directiva 95/19/CE por una nueva, relativa al reparto de las capacidades de infraestructura, la tarificación de las infraestructuras y la certificación en materia de seguridad.

Otro elemento importante, que no debe olvidarse, es la propia realidad de las redes ferroviarias europeas. Por razones de índole histórica, las distintas redes siguen siendo muy heterogéneas. El Consejo ha tenido en cuenta todas esas diferencias a la hora de hallar soluciones transaccionales. Las infraestructuras de este modo de transporte tienen cierto grado de complejidad y los cambios sólo podrán llevarse a cabo de forma escalonada.

El Consejo es pues consciente de que aún queda mucho por hacer. Para ello la Comisión presentó otros propuestas complementarias, o va a hacerlo próximamente. De este modo, ya se ha presentado al Parlamento y al Consejo una propuesta relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional, y el Consejo ha comenzado ya sus trabajos sobre este aspecto técnico, muy importante para el buen funcionamiento de la red transeuropea (RTE).

El Consejo ha tomado asimismo nota de que la Comisión tiene intención de presentar una propuesta sobre aplicación y control de las normas de seguridad ferroviaria y de proponer que se consignen en el presupuesto determinadas cantidades para los créditos RTE correspondientes a los proyectos ferroviarios, prestando especial atención al problema de los cuellos de botella que afectan al desarrollo de la carga ferroviaria. El aspecto financiero de la revitalización del ferrocarril no es, en efecto, desdeñable.

En resumen, el Consejo insiste en recordar que la revitalización del ferrocarril europeo, si bien es una prioridad absoluta por razones económicas, medioambientales y de seguridad, sigue siendo una cuestión complicada que exigirá grandes esfuerzos durante largos años.

En la presente Directiva, cuyo objetivo es modificar parcialmente la Directiva 91/440/CEE, los medios propuestos para alcanzarlo son, en particular, la ampliación de los derechos de acceso a las infraestructuras ferroviarias en condiciones equitativas y no discriminatorias, así como una mayor separación entre las actividades de gestión de las infraestructuras y de explotación ferroviaria. Más concretamente:

1. En lo que se refiere a los *derechos de acceso y de tránsito a las infraestructuras ferroviarias* de los Estados miembros, la propuesta presentada por la Comisión en 1995 pretende ampliar los derechos reconocidos en la Directiva 91/440/CEE, que se concederían por lo tanto a todas las empresas ferroviarias, y que incluirían todos los servicios internacionales y de cabotaje para el transporte de mercancías y para el transporte combinado, así como los servicios internacionales de transporte de pasajeros.
2. En relación con la *separación entre la gestión de la infraestructura y la explotación ferroviaria*, la propuesta presentada por la Comisión en 1998 pretende disociar no sólo las cuentas de pérdidas y ganancias de los administradores de la infraestructura ferroviaria de los operadores de los servicios de transporte, sino también sus balances. Contempla también, sobre todo, la atribución a un organismo independiente de las empresas ferroviarias, de ciertas funciones esenciales para garantizar el acceso justo y no discriminatorio a la infraestructura.

### III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

La Posición común comparte por completo el objetivo común de las propuestas presentadas por la Comisión. Comparte también los aspectos generales de los medios propuestos en la presente Directiva para alcanzar ese objetivo.

Sin embargo, el texto de la propuesta se modificó considerablemente durante el debate en el Consejo. A continuación se exponen los puntos principales de la Posición común. Obsérvese que ésta se aparta en varios aspectos de la propuesta, pero reduce en cambio, en gran medida, la distancia entre la Posición común y la propuesta modificada de la Comisión.

1. El Consejo suprime el artículo 1 de la Directiva 91/440/CEE en aras de la simplificación, al considerar que su contenido se incluye ya de forma pormenorizada en las secciones II a V.



2. En el apartado 3 del artículo 2 se excluyen del ámbito de aplicación de la Directiva las empresas cuyas actividades ferroviarias se limiten a la prestación de servicios de lanzadera para vehículos de carretera a través del túnel bajo el canal de la Mancha. En efecto, se trata de una actividad muy específica que no debe ajustarse a la mayoría de las exigencias de la Directiva; esa exclusión del ámbito de aplicación se ha previsto asimismo en las otras dos Directivas que forman parte del conjunto de medidas legislativas en materia de infraestructuras ferroviarias. Con todo, esas empresas deben cumplir la obligación de la separación contable, tal como dispone el apartado 1 del artículo 6, y los derechos de acceso a la infraestructura del túnel quedan garantizados por las disposiciones de los artículos 10 y 10 bis, ya que el propio túnel forma parte de la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías.
3. El Consejo modifica en cierta medida las definiciones que figuran en el artículo 3 de la Directiva de «empresa ferroviaria» y de «administrador de la infraestructura», conservando simultáneamente lo esencial de esas definiciones. La modificación más importante es el añadido de una frase para especificar que el concepto de «empresa ferroviaria» incluye también las empresas que se encargan únicamente de la tracción.

Por otro lado, la Posición común añade la nueva definición de «servicio de mercancías internacional» con el fin de evitar dificultades de interpretación del apartado 3 del artículo 10, vinculadas al hecho de que un mismo vagón pueda formar parte de distintos trenes en el transcurso de sus viajes, y de especificar que el derecho de cabotaje no está incluido en esta disposición.

4. La Posición común incluye las modificaciones propuestas por la Comisión en relación con la separación contable de la gestión de la infraestructura de la explotación, de los servicios de transporte (apartado 1 del artículo 6).
5. El Consejo añadió en el artículo 6 los apartados 3, 4 y 5. Este añadido está destinado a incrementar la separación de las actividades de explotación ferroviaria de las de gestión de las infraestructuras, con vistas a garantizar el objetivo de un acceso justo y no discriminatorio a éstas. A este respecto, el mecanismo que figura en la Posición común es el siguiente:
  - a) dicho objetivo ha de alcanzarse de una forma convincente;
  - b) se prohíbe encomendar a las empresas que prestan servicios de transporte ferroviario determinadas funciones esenciales, en particular las relacionadas con la concesión de licencias, el reparto de franjas y la tarificación de las infraestructuras. Las empresas ferroviarias podrán, no obstante, encargarse de la mera recaudación de los cánones y de la gestión de las infraestructuras con exclusión de las citadas funciones esenciales, por ejemplo en lo que se refiere a las inversiones, el mantenimiento y la financiación;
  - c) estas normas de separación no podrán aplicarse cuando un Estado miembro haya creado un organismo de control independiente para garantizar el acceso neutral y no discriminatorio a la infraestructura;
  - d) en cualquier caso, la Directiva contempla dos mecanismos para garantizar el acceso neutro y no discriminatorio a las infraestructuras:
    - el apartado 5 del artículo 6 obliga a la Comisión a presentar un informe al respecto en el marco del «sistema europeo de observación de los transportes ferroviarios». Más concretamente, deberá estudiar si el acceso está garantizado en el caso, previsto en el apartado 4, en que un Estado miembro recurriese a un organismo de control independiente en lugar de aplicar la separación de las funciones esenciales; de no ser así, la Comisión tomará una decisión sobre la aplicación de este apartado con arreglo a un procedimiento de comité de reglamentación,
    - por otro lado, el apartado 4 del artículo 10 contempla la posibilidad de que la Comisión, asistida por un comité consultivo, estudie y en su caso anule las medidas adoptadas por un Estado miembro en materia de derechos de acceso, cuando resulten no ser equitativas.

6. Los apartados 2 y 5 del artículo 7 contienen las normas aplicables en materia de seguridad. En este ámbito, los criterios en que se basa la Posición común son los siguientes: la importancia fundamental de mantener un nivel muy alto de seguridad ferroviaria, la situación actualmente existente en varios países en los que la seguridad queda garantizada por la empresa ferroviaria nacional, integrándose en ella, y el deseo de evitar que se produzcan discriminaciones de las demás empresas ferroviarias mediante la aplicación de las normas de seguridad. Con arreglo a estos criterios, la Posición común establece un sistema a tenor del cual:
- el apartado 2 (párrafo primero) establece en primer lugar las competencias de los Estados miembros en materia de seguridad y hace a continuación referencia a las entidades encargadas de cumplir las tareas correspondientes, incluido el principio de la independencia de esas entidades en relación con las empresas ferroviarias,
  - el apartado 2 (párrafo segundo) permite, no obstante, una excepción de ese principio en lo relacionado con el control y la aplicación de las normas y reglas de seguridad, siempre que queden garantizadas la neutralidad y la no discriminación,
  - de conformidad con el apartado 5, el mecanismo previsto para garantizar la no discriminación en lo relativo a las funciones esenciales que se mencionan en el artículo 6 será aplicable también en materia de seguridad.
7. El apartado 4 del artículo 7 incluye de manera simplificada la propuesta de la Comisión (apartados 4, 5 y 6) en aras de una mayor autonomía de los gestores de la infraestructura, aunque la enmarca en la política general de los Estados miembros.
8. La modificación propuesta por la Comisión en el apartado 4 del artículo 9 pretendía disponer de cuentas separadas para los servicios de transporte de viajeros y de mercancías, con vistas a fomentar la gestión eficaz y a garantizar la transparencia de sus respectivas situaciones financieras. El Consejo, consciente de que el objetivo principal de esa medida es evitar que las posibles subvenciones al transporte de pasajeros pudieran desviarse al de mercancías, creando así distorsiones de competencia, ha insistido mayor precisión en el texto, señalando que las contribuciones públicas para las actividades de transporte de viajeros deben figurar por separado en la contabilidad de las empresas ferroviarias.
9. Además de los derechos de acceso que, en el artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE, se reconocen a las reagrupaciones internacionales (apartado 1) y a las empresas ferroviarias dedicadas al transporte combinado (apartado 2), la Posición común (apartado 3) amplía los derechos de acceso a las infraestructuras ferroviarias y de tránsito por las mismas, de los Estados miembros, a todas las empresas ferroviarias en los que se refiere a los servicios de mercancías internacionales, aunque limitando estos derechos a la parte más importante de la red ferroviaria transeuropea, la RTTFM, definida en el artículo 10 bis y en el anexo I. Por otra parte, la primera oración de ese apartado recuerda que el acceso de las empresas ferroviarias, en condiciones justas, a las redes de los Estados miembros se concederá sea cual fuere el modo de explotación; ese oración incluye una idea que figura en la enmienda 5 del Parlamento a la propuesta de Directiva en relación con el reparto de capacidades, la tarificación de la infraestructura ferroviaria y la certificación en materia de seguridad.

Por otro lado, la Posición común contempla (en el apartado 4 de su artículo 10) un procedimiento específico de seguimiento para la aplicación y la ejecución efectiva de los derechos de acceso incluidos en la Directiva.

El apartado 6 precisa los derechos de acceso a la red y la prestación de servicios vinculados a las actividades ferroviarias en las terminales y en los puertos.

Por último, el nuevo considerando 7 recuerda que los Estados miembros podrán conceder derechos de acceso más amplios que los contemplados en la Directiva, así como limitar esos derechos a las empresas ferroviarias que sean titulares de una licencia en los Estados miembros que concedan derechos similares, siempre que la limitación sea compatible con el Tratado.

10. Los artículos 11 y 11 *bis* contienen disposiciones institucionales, en particular en materia de comitología.
11. El Consejo considera conveniente crear un sistema europeo de observación de los transportes ferroviarios (conocido abreviadamente mediante el acrónimo inglés EROS), gestionado por la Comisión, y cuyas misiones se describen en el artículo 10 *ter*. De esta forma, el Consejo reconoce que el desarrollo y la integración de los sistemas ferroviarios de los Estados miembros es un asunto cuya realización no puede ser sino progresiva, y que por lo tanto será necesario aplicar un sistema de observación adecuado y permanente.
12. El Consejo es consciente de las características particulares, permanentes o transitorias, de varias redes nacionales. Ésa es la razón por la que la Posición común contempla, en su artículo 14 *bis*, algunas excepciones temporales para la aplicación de determinadas medidas en Irlanda, Irlanda del Norte y Grecia, así como en Luxemburgo (apartado 4 de ese mismo artículo).

#### IV. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

##### 1. Enmiendas del Parlamento Europeo incluidas por la Comisión y aceptadas por el Consejo

El Consejo respalda la propuesta modificada aceptando, total o parcialmente, las enmiendas del Parlamento Europeo que se indican a continuación:

- Enmienda 1, incluida como considerando 4. Sin embargo, en la Posición común la palabra «liberalización» se ha cambiado por «ampliación de los derechos de acceso», que parece ajustarse más al articulado (sobre todo al artículo 10), y se ha suprimido la expresión «gradualmente», que podría prejuzgar de una nueva iniciativa de la Comisión a este respecto.
- La enmienda 2 se ha incluido con determinadas modificaciones como considerando 5, siendo la idea fundamental que la ampliación de los derechos de acceso concedida a todas las empresas ferroviarias deberá centrarse en el transporte internacional de mercancías.
- La enmienda 5, relativa a la definición de «administrador de la infraestructura».
- La enmienda 8 se incluye parcialmente en la Posición común, en particular en lo que se refiere a la investigación de los accidentes. Con todo, las disposiciones recogidas en los apartados 2 y 5 del artículo 7 son más complejas que las de la propuesta (véase el punto III.6, *supra*).
- La enmienda 9 se incluyó en lo esencial en el apartado 4 del artículo 7 de la Posición común, en particular en lo relacionado con enmarcar las actividades de los administradores de la infraestructura en la política general adoptado por el Estado.
- En relación con la ampliación de los derechos de acceso y del tránsito, la Posición común recoge lo esencial de la enmienda 10, en la que el Parlamento solicita que esos derechos, en lo que se refiere a los transportes internacionales de mercancías, se concedan a todas las empresas ferroviarias. La Posición común limita esa ampliación al RTTFM, pero éste cubre lo esencial la red transeuropeo ferroviaria más las *feeder-lines* vinculadas a ésta.

##### 2. Enmiendas del Parlamento Europeo recogidas por la Comisión pero no aceptadas por el Consejo

- La enmienda 6 encaminada a crear entidades independientes de las empresas ferroviarias para la gestión de su infraestructura, recogida por la Comisión, no se incluyó en la Posición común al limitarse el Consejo a encomendar las funciones esenciales a otras entidades distintas de las empresas ferroviarias, sin exigir, sin embargo, una separación institucional estricta entre administrador de la infraestructura y empresa ferroviaria.
- La enmienda 7 tampoco se incluyó en la Posición común, por razones análogas a las citadas en relación con la enmienda 6, al haber preferido el Consejo mantener sin cambios el apartado 2 del artículo 6 de la Directiva 91/440/CEE.

### 3. Enmiendas del Parlamento Europeo no aceptadas por la Comisión ni por el Consejo

El Consejo no incluyó en su Posición común las enmiendas siguientes del Parlamento Europeo, no aceptadas por la Comisión:

- La enmienda 3 no se aceptó porque la Posición común (apartados 2 y 5 del artículo 7) contiene nuevos criterios relativos al reparto de competencias en materia de seguridad; estos nuevos criterios se explican en el considerando 3 de la Posición común.
  - La enmienda 4 no se recogió formalmente ya que el Consejo consideró preferible suprimir el artículo 1 de la Directiva 91/440/CEE. En cuanto al fondo, la atribución de funciones esenciales a un organismo independiente resulta más matizada en la Posición común (artículos 6 y 7 y anexo II) que en la propuesta de la Comisión (artículo 1) e incluye, pues, parcialmente la idea contenida en esa enmienda del Parlamento.
-