



Bruselas, 25.9.2014
COM(2014) 592 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

relativo a la aplicación, en el periodo comprendido entre el 4 de diciembre de 2011 y el 31 de diciembre de 2012, de determinadas disposiciones del Reglamento (CE) nº 1071/2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera

(Primer informe de la Comisión relativo a la aplicación, por parte de los Estados miembros, de determinadas disposiciones en materia de acceso a la profesión de transportista por carretera)

I. Introducción

El presente informe aborda el ejercicio de la profesión de transportista por carretera en los Estados miembros. El Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo¹ (en lo sucesivo denominado «Reglamento (CE) n° 1071/2009») se aplica a todas las empresas establecidas en la UE que ejerzan la profesión de transportista por carretera, así como a las empresas que aspiren a ejercer tal profesión. El ejercicio de la profesión de transportista por carretera se refiere tanto a la profesión de transportista de mercancías por carretera² como a la de transportista de viajeros por carretera³. El Reglamento (CE) n° 1071/2009 no se aplica a determinadas categorías de empresas, tales como las que utilizan vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas. Ese Reglamento establece las normas comunes para el acceso a la profesión de transportista de mercancías y de viajeros por carretera.

De conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 1071/2009, las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera deben tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro, gozar de honorabilidad, poseer la capacidad financiera apropiada y tener la competencia profesional requerida. Además, su artículo 4 impone a las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera la obligación de nombrar a un gestor de transporte con un certificado de competencia profesional que confirme que posee las capacidades y conocimientos necesarios para gestionar operaciones de transporte en consonancia con todos los requisitos legales e industriales y de manera efectiva y permanente. Corresponde a los Estados miembros comprobar que las empresas de transporte cumplen las condiciones establecidas en el Reglamento (CE) n° 1071/2009. Además, una cooperación administrativa entre Estados miembros bien organizada es esencial para mejorar la eficacia de la vigilancia de las empresas que operan en la Unión Europea.

El artículo 26, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1071/2009 establece varios plazos:

- Cada dos años a partir de la fecha de aplicación del Reglamento, los Estados miembros deberán comunicar los datos requeridos en el artículo 26 del Reglamento.

¹ DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

² De conformidad con el artículo 2, apartado 1, del Reglamento, por «profesión de transportista de mercancías por carretera» se entiende la actividad de cualquier empresa que efectúe, mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos, transportes de mercancías por cuenta ajena.

³ De conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento, por «profesión de transportista de viajeros por carretera» se entiende la actividad de cualquier empresa que efectúe transportes de viajeros, ofrecidos al público o a determinadas categorías de usuarios a cambio de una remuneración pagada por la persona transportada o por el organizador del transporte, mediante vehículos automóviles que, por sus características de construcción y equipo, sean aptos para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y estén destinados a tal fin.

- Sobre la base de la información facilitada por los Estados miembros, la Comisión deberá elaborar cada dos años un informe que presentará al Parlamento Europeo y al Consejo.

Los informes nacionales presentados por los Estados miembros constituyen una aportación crucial al informe de la Comisión. El artículo 26 del Reglamento establece los datos que deben incluirse en los informes nacionales:

«a) una descripción general del sector con respecto a la honorabilidad, la capacidad financiera y la competencia profesional;

b) el número, desglosado por tipo y por año, de autorizaciones concedidas, autorizaciones suspendidas, autorizaciones retiradas y el número de inhabilitaciones, así como los motivos en que se funden tales decisiones;

c) el número de certificados de competencia profesional expedidos cada año;

d) estadísticas de base sobre los registros nacionales electrónicos y su uso por parte de las autoridades competentes, y

e) una descripción general de los intercambios de información con los demás Estados miembros en aplicación del artículo 18, apartado 2, que comprenda, en particular, el número anual de infracciones constatadas notificadas a otro Estado miembro y las respuestas recibidas, así como el número anual de solicitudes y respuestas recibidas en aplicación del artículo 18, apartado 3.».

Además de la presente introducción, el informe comprende tres secciones: la sección II, que aborda la calidad y oportunidad de los datos nacionales presentados; la sección III, en la que se analizan los informes presentados por los Estados miembros, y la sección IV, que presenta las conclusiones extraídas.

II. Presentación de los datos

El presente informe es el primero que se elabora en el marco del Reglamento (CE) n° 1071/2009 y abarca el periodo comprendido entre el 4 de diciembre de 2011 y el 31 de diciembre de 2012, a fin de sincronizar su publicación con el informe sobre la aplicación de la legislación social en el ámbito del transporte por carretera⁴, tal como prevé el artículo 26, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1071/2009. La fecha inicial de este plazo se corresponde con la fecha de aplicación de este Reglamento. El próximo informe abarcará el periodo de dos años comprendido entre 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014.

⁴ Contemplado en el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

Pese a la obligación establecida en el artículo 26 de este Reglamento, cuando se preparó el presente informe seis Estados miembros —Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Alemania, Luxemburgo y Portugal— no habían presentado sus informes nacionales. Algunos Estados miembros facilitaron sus datos con gran retraso respecto a la fecha límite, el 30 de septiembre de 2013, lo que afectó de manera notable al calendario de preparación del presente informe de la Comisión. En algunos informes faltaba determinada información necesaria, lo que complicó la exhaustividad del análisis. Además, en algunos casos, los datos facilitados abarcaban un periodo distinto del previsto.

No todos los Estados miembros justificaron el retraso en presentar sus informes o las lagunas de datos. Los que sí lo hicieron señalaron que las dificultades para interconectar su registro nacional con el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera les había impedido facilitar los datos correspondientes. Otros aludieron a la falta de claridad de la formulación del requisito de información, como, por ejemplo, la referencia a las «estadísticas de base». Por último, algunos Estados miembros en los que compete a las autoridades locales o regionales garantizar el cumplimiento del Reglamento señalaron que la recogida de datos de esas autoridades fue complicada.

Debe tomarse en consideración que, si bien el artículo 26, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1071/2009 explica el contenido del informe, no hay un formato estándar de notificación establecido. A efectos de coherencia, y para ayudar a las autoridades nacionales competentes a cumplir en el futuro su obligación de presentar informes, tras analizar las contribuciones nacionales se propondrá a los Estados miembros un formulario estándar.

III. Análisis de los datos sobre el ejercicio de la profesión de transportista por carretera

1. Descripción general del sector del transporte por carretera con respecto a la honorabilidad, la capacidad financiera y la competencia profesional

A continuación se presentan los requisitos nacionales, la organización de los controles, el grado de cumplimiento y las dificultades encontradas, sobre la base de la información facilitada por los Estados miembros. Dado el carácter fragmentado de los informes de los Estados miembros, el alcance de esta descripción no es exhaustivo.

Austria, Francia, Italia, Eslovaquia y Chequia presentaron datos sobre sus sistemas nacionales de acceso a la profesión. Dos de ellos, Austria y Eslovaquia, han fijado requisitos nacionales en paralelo a los establecidos en el Reglamento (CE) n° 1071/2009. Eslovaquia ha añadido un requisito que fija la edad media de los gestores de transporte en 21 años. Austria ha incluido la condición de que los transportistas por carretera dispongan de espacios de aparcamiento fuera de la carretera en el municipio o en otro municipio del mismo distrito administrativo o de un distrito administrativo adyacente.

Por su parte, Francia ha decidido ampliar la obligación de cumplimiento de las normas sobre el acceso al ejercicio de la profesión de transportista por carretera a los transportistas de

mercancías por carretera que utilizan vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas, así como a las empresas que ejercen actividades de transporte de viajeros por carretera que utilizan vehículos aptos para transportar menos de nueve viajeros. Además, se han simplificado los procedimientos administrativos relativos a la capacidad financiera.

En Chequia hay cuatro tipos de autorizaciones para las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera, a saber: i) vehículos destinados al transporte de viajeros que transportan a más de nueve personas, incluido el conductor, ii) vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte de mercancías cuyo peso total de carga autorizado supere las 3,5 toneladas, iii) vehículos destinados al transporte de viajeros que transportan a no más de nueve personas, incluido el conductor, y iv) vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte de mercancías cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas. Las dos primeras categorías están sujetas a los requisitos del Reglamento.

Italia señaló que se estaba preparando, con vistas a su adopción, una normativa que revisa el concepto de infracción según la legislación vigente y las sanciones correspondientes. Asimismo, ese Estado miembro está preparando un conjunto de medidas procedimentales que podría adoptar la autoridad competente si, en casos específicos, determina que la pérdida de honorabilidad sería desproporcionada respecto a la infracción cometida. Por último, las autoridades italianas están mejorando sus procedimientos administrativos y técnicos a fin de garantizar la eficacia de las medidas previstas en el artículo 6 del Reglamento. Además, Italia concretó las dificultades encontradas a la hora de comprobar el cumplimiento del requisito relativo a la capacidad financiera en tiempo real debido a la divergencia entre los conceptos jurídicos de garantía previstos en el Derecho nacional, la ausencia de pólizas de seguros de las empresas en fases tempranas y la gestión de procedimientos en relación con este requisito por parte de más de cien administraciones independientes y administraciones provinciales con autonomía administrativa en toda Italia.

España explicó que los requisitos relativos a la competencia profesional, la capacidad financiera y la honorabilidad eran muy estrictos en la legislación nacional y, por consiguiente, no se requirieron cambios significativos tras la entrada en vigor del Reglamento, más allá de modificaciones legislativas específicas en relación con la descripción de las personas que trabajan como gestores de transporte.

En cuanto a la aplicación de las disposiciones sobre la honorabilidad (artículo 6 del Reglamento), Eslovenia consideró que faltaba precisión acerca de los casos en los que la autoridad responsable de las licencias puede suspender o retirar la autorización del transportista o inhabilitarle para ejercer dicha profesión.

En relación con los controles del cumplimiento de las disposiciones del artículo 3, apartado 1, del Reglamento, Estonia, Hungría, Irlanda y Letonia arrojaron algo de luz sobre su situación nacional.

Estonia señaló que los controles se llevan a cabo de acuerdo con un sistema basado en los riesgos dirigido fundamentalmente a las empresas con un riesgo elevado de cometer infracciones graves o frecuentes de la normativa de transporte.

En Irlanda, los controles de la honorabilidad, la capacidad financiera y la competencia profesional se llevan a cabo como mínimo cada cinco años en el marco de un proceso de renovación de la autorización de cada empresa, ya que la duración de las autorizaciones se limita a ese periodo. Además, puede aumentarse la frecuencia de los controles en el caso de algunos transportistas considerados de alto riesgo o que atraen la atención de la autoridad competente. La honorabilidad se controla investigando al gestor de transporte y a cualquier otra persona mediante el servicio de investigación de la policía nacional, que proporciona a la autoridad competente una relación de condenas que puede utilizarse para determinar la honorabilidad.

En Letonia, los controles relativos a la capacidad financiera se efectúan con ayuda de la información que figura en los informes anuales facilitados por el registro de empresas.

Hungría comunicó el número de controles de la honorabilidad (11 062), la capacidad financiera (7 197) y la competencia profesional (5 329) durante el periodo de notificación.

Seis Estados miembros —Chipre, Estonia, Irlanda, Lituania, Malta y Eslovenia— notificaron una elevada tasa de cumplimiento de los requisitos del artículo 3, apartado 1, del Reglamento por parte de los transportistas por carretera que ejercen en el sector.

2. Autorizaciones

De los datos facilitados se desprende que la mayoría de los Estados miembros no informa sobre las autorizaciones en la acepción del capítulo III del Reglamento (CE) n° 1071/2009. Según el Reglamento, por «autorización para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera» se entiende una decisión administrativa que autorice a una empresa que cumpla las condiciones establecidas en el Reglamento a ejercer la profesión de transportista por carretera.

Dependiendo de los regímenes nacionales, hay varias posibilidades: una autorización podría ser un requisito previo para obtener una licencia de transporte nacional o una licencia comunitaria para efectuar transportes internacionales, un documento equivalente a una licencia de transporte nacional o una licencia de transporte nacional e internacional expedida mediante una autorización única. Sin embargo, debido a la ausencia de información sobre los sistemas nacionales de autorización, los datos cuantitativos presentados por los Estados miembros no ofrecen una imagen clara del número de empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera. A tal fin, **se anima a los Estados miembros a que preparen una descripción general de sus disposiciones nacionales en materia de autorizaciones que permita recoger datos coherentes en el siguiente periodo de notificación.**

Algunos Estados miembros notificaron la cifra global de transportistas autorizados a 31 de diciembre de 2012, lo que constituye un punto de referencia para los datos sobre el número de

autorizaciones concedidas, suspendidas o retiradas. En Chequia hay casi 95 600⁵ transportistas autorizados, en Italia unos 81 000, en el Reino Unido más de 53 500, en Suecia alrededor de 18 000, en los Países Bajos casi 11 700, en Irlanda 5 800, en Lituania 4 500 y en Eslovaquia 2 800. Hungría notificó una cifra ligeramente superior a 45 000 licencias válidas.

De acuerdo con esos datos, todo apunta a que **la gran mayoría de las empresas autorizadas son transportistas de mercancías por carretera.**

Además, Estonia y España comunicaron el número de licencias comunitarias —1 700 y 27 000, respectivamente— en la misma fecha, si bien no indicaron qué proporción de todas las autorizaciones de ejercicio de la profesión de transportista por carretera representaban esas cifras. Bulgaria notificó unos 10 300 transportistas con licencia comunitaria a 13 de enero de 2014.

2.1 Autorizaciones concedidas

Por lo que respecta a las autorizaciones concedidas, los Estados miembros facilitaron datos divergentes, a menudo sobre las licencias comunitarias y sobre las licencias de transporte nacional. Solo doce Estados miembros⁶ facilitaron datos sobre las autorizaciones concedidas, y la mitad de ellos⁷ se referían al periodo completo previsto en el Reglamento. Sobre la base de esos datos, cabe señalar que en esos doce Estados miembros se concedieron unas 171 000⁸ autorizaciones para ejercer la profesión de transportista de viajeros y de mercancías. El número de autorizaciones nacionales concedidas osciló entre 900 en Irlanda y 81 000 en Italia. En el anexo I del presente informe figura un cuadro detallado con la información comunicada a este respecto.

De los datos presentados se deduce que el mayor número de autorizaciones se concedió en Italia (81 000 para ambos tipos de transporte) y España (casi 31 000 para ambos tipos de transporte). Estas cifras contrastan con las 10 000 autorizaciones concedidas para ambos tipos de transporte en Francia. Cabe destacar que la cifra francesa incluye también a los transportistas de mercancías con vehículos cuyo peso total de carga autorizado es inferior al umbral de 3,5 toneladas y a los transportistas de viajeros por carretera con vehículos de menos de nueve viajeros, incluido el conductor. En España, el número de autorizaciones concedidas incluye registros, transferencias de empresas, sustituciones, cambios de tipo, cambio de residencia, actualizaciones, levantamiento de suspensiones temporales y absorciones.

⁵ Las cifras se refieren a cuatro tipos de autorizaciones: transporte de viajeros con vehículos de más de nueve viajeros, transporte de viajeros con vehículos de nueve viajeros como máximo, transporte de mercancías con vehículos cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas y transporte de mercancías con vehículos cuyo peso total de carga autorizado supere las 3,5 toneladas. No todas estas categorías tienen que cumplir los requisitos del Reglamento para ejercer la profesión de transportista por carretera.

⁶ Austria, Chequia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Países Bajos, Polonia, Eslovaquia, España y Suecia.

⁷ Austria, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia y Suecia.

⁸ Esa cifra incluye las autorizaciones concedidas solamente en 2012 y durante todo el periodo de notificación, comprendido entre el 4 de diciembre de 2011 y el 31 de diciembre de 2012.

Los demás Estados miembros no facilitaron explicaciones sobre los conceptos comprendidos en la categoría de autorizaciones concedidas. A efectos de coherencia de los datos, sería provechoso alcanzar una definición común europea sobre el tipo de información que debe incluirse en la categoría de autorizaciones concedidas.

Por otro lado, la proporción de autorizaciones otorgadas al transporte de mercancías por carretera es en todos los casos como mínimo dos veces mayor (Irlanda) y hasta setenta veces mayor (España) que las concedidas al transporte de viajeros. Esa tendencia solo se invierte en Francia, donde se concedieron más autorizaciones a empresas que ejercen la profesión de transportista de viajeros, lo que puede explicarse por la decisión de este país de imponer a una gama más amplia de vehículos la obligación de satisfacer los requisitos del Reglamento.

2.2 Autorizaciones retiradas y suspendidas

Sobre la base de los datos comunicados por los Estados miembros, se observa que la mayor parte de retiradas de autorizaciones se registró en España, con casi 37 600 en ambos tipos de transporte. Esas retiradas se produjeron por no haberse acreditado el cumplimiento de los requisitos de autorización, o bien a petición del solicitante o por cese de operaciones. Francia registró el segundo mayor número de retiradas de autorizaciones de transporte de viajeros y de mercancías, con un total de 4 700, seguida de Eslovaquia (1 200), Suecia (965), Chequia (956) y Eslovenia (599). En los Países Bajos se retiraron más de 1 000 autorizaciones solo de transporte de mercancías por carretera.

En el extremo opuesto de la escala, Grecia notificó 222 retiradas de transporte de viajeros y de mercancías, seguida de Polonia (68), Letonia (58), Hungría (33) e Italia (31); en otros Estados miembros no hubo más de 10 retiradas. En el anexo II del presente informe se ofrece información detallada sobre las retiradas y suspensiones de autorizaciones.

Solo en tres Estados miembros —Eslovaquia, España y los Países Bajos— fue mayor el número de autorizaciones de transporte de viajeros y de mercancías retiradas que el de autorizaciones concedidas. La mayor diferencia se produjo en España, donde se registraron 6 600 retiradas más que autorizaciones. Esa discrepancia podría ser mayor si se toman en consideración las otras 12 500 autorizaciones suspendidas en ese Estado miembro. En Eslovaquia y los Países Bajos, la superioridad de las retiradas fue menos significativa, de 46 y 229, respectivamente.

Algunos Estados miembros precisaron las razones de las retiradas de autorizaciones. Nueve de cada diez retiradas en Austria, y la mayoría de ellas en los Países Bajos, se debieron al incumplimiento de los requisitos del artículo 3, apartado 1, letra c), del Reglamento (capacidad financiera apropiada). En Eslovenia, los motivos de las retiradas fueron la liquidación de empresas o la expiración de licencias comunitarias. Suecia notificó que 962 de las 965 retiradas se debieron al incumplimiento del artículo 3, apartado 2, del Reglamento, que prevé la posibilidad de que los Estados miembros impongan requisitos adicionales.

Lituania registró una sola retirada por incumplimiento del requisito de competencia profesional y tres por incumplimiento del requisito relativo a los cambios en los datos de la dirección del establecimiento y del gestor de transporte.

3. Certificados de competencia profesional

Según la información facilitada por veinte Estados miembros, se expidieron más de 52 000 certificados de competencia profesional. Esta cifra incluye los certificados concedidos sobre la base del examen previsto en el artículo 8 del Reglamento y los otorgados en virtud del reconocimiento de la experiencia tras una exención con arreglo a su artículo 9.

La mayor proporción de certificados concedidos en la Unión Europea durante el periodo de notificación correspondió a Rumanía, con el 31,5 % del total de certificados expedidos y notificados por los Estados miembros, seguida de Francia (11 %), España (11 %), Italia (8 %), Chequia (8 %), Suecia (6 %) y Polonia (5 %). De los Estados miembros que comunicaron datos, solo Malta indicó que no se había expedido ningún certificado de competencia profesional en el periodo de notificación. En el anexo III del presente informe se facilita información detallada al respecto.

4. Gestores de transporte inhabilitados

De conformidad con el artículo 14 del Reglamento, si un gestor de transporte pierde su honorabilidad, la autoridad competente debe inhabilitarle para dirigir las actividades de transporte de una empresa.

La mayoría de los Estados miembros⁹ que comunicaron datos sobre el número de inhabilitaciones declararon no haber registrado ni un solo caso en el transporte de viajeros ni en el transporte de mercancías durante el periodo de notificación. Se expidieron inhabilitaciones en cuatro Estados miembros: Francia (3)¹⁰, Estonia (14)¹¹, Hungría (129)¹² e Italia (348)¹³. Francia precisó que las inhabilitaciones se debieron a fraudes en los tacógrafos o a infracciones graves del código de la circulación. En Hungría, la pérdida de honorabilidad se debió en algunos casos a retrasos o deficiencias en relación con el periodo de formación continua de diez años exigido a los gestores de transporte. El anexo II del presente informe recoge los datos facilitados por los Estados miembros.

5. Intercambio de información

De conformidad con el artículo 16 del Reglamento (CE) n° 1071/2009, cada Estado miembro debe llevar un registro nacional de las empresas de transporte por carretera que han sido autorizadas para ejercer la profesión de transportista por carretera. Los requisitos mínimos de los datos que deben introducirse en esos registros para facilitar la interconexión de los

⁹ Austria, Chequia, Grecia, Malta, Países Bajos, Polonia y Eslovaquia.

¹⁰ En 2012.

¹¹ Idem.

¹² Durante el periodo de notificación considerado.

¹³ Esta cifra incluye las inhabilitaciones expedidas hasta el 26 de septiembre de 2013.

registros de los Estados miembros se definen en la Decisión 2009/992/UE de la Comisión, sobre los requisitos mínimos de los datos que deberán introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera¹⁴. El establecimiento del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU) constituye el próximo paso en la facilitación de la cooperación entre las autoridades nacionales para reforzar la ejecución transfronteriza de la legislación europea en materia de transporte por carretera de conformidad con el artículo 16, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1071/2009. El ERRU debe simplificar la ejecución transfronteriza, haciéndola más rentable, siempre y cuando todos los Estados miembros estén conectados y utilicen de manera efectiva el sistema intercambiando los datos de gran calidad contenidos en sus bases de datos.

Según los datos presentados, cabe señalar que el **sistema de cooperación administrativa entre Estados miembros no se ha completado**. Algunos Estados miembros, como Chipre, Lituania, Malta, Chequia, los Países Bajos y Eslovaquia, aludieron a la ausencia de intercambios de información en la acepción del artículo 18 del Reglamento (CE) nº 1071/2009, lo que en parte puede deberse a su situación geográfica. Ahora bien, se observaron buenas prácticas en Bulgaria, Estonia, Francia, Irlanda, Polonia, Rumanía y España, donde tuvieron lugar intercambios de información durante el periodo de notificación. **La Comisión aboga por un reforzamiento de la cooperación administrativa que impulse la aplicación coherente y efectiva de la normativa en todos los Estados miembros de la UE.**

La interconexión de los registros nacionales debía culminar el 31 de diciembre de 2012. Algunos Estados miembros informaron del estado de aplicación del ERRU. El registro no estaba operativo en Chipre ni en Francia. Irlanda señaló que se encontraba en la última fase de implantación de un nuevo registro electrónico de empresas de transporte por carretera y que la interconexión tendría lugar con la mayor brevedad. Eslovenia aseguró que toda la información requerida en el artículo 26 del Reglamento estaría disponible para el siguiente periodo de notificación, una vez completado el registro electrónico nacional, que entraba en su fase final. Francia propuso una iniciativa destinada a implantar una base de datos común europea que recogiera las infracciones codificadas, a semejanza de las prácticas de Euro Contrôle Route.

IV. Conclusiones

El presente informe ofrece una descripción general de la información transmitida por los Estados miembros en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 26 del Reglamento (CE) nº 1071/2009, sobre el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. Esa información abarca determinados aspectos de la aplicación del Reglamento [enumerados en su artículo 26, apartado 1, letra a)] en el periodo comprendido entre el 4 de diciembre de 2011 y el 31 de diciembre de 2012.

¹⁴ DO L 339 de 22.12.2009, p. 36.

El hecho de que se tratara del primer periodo de notificación afectó en una medida considerable a la calidad y oportunidad de los informes de los Estados miembros. Dada la falta de un buen número de datos, el informe de la Comisión no ofrece un análisis completo de la aplicación de las disposiciones del Reglamento. La Comisión recuerda a los Estados miembros su obligación de presentar un informe completo con todos los datos enumerados en el artículo 26, apartado 1, letras a) a e), del Reglamento en el plazo requerido.

A efectos de coherencia de los informes nacionales, y para ayudar a las autoridades nacionales competentes a cumplir en el futuro su obligación de presentar informes, la Comisión debe elaborar un formulario estándar a tal efecto en cooperación con los Estados miembros. Los debates en torno a dicho formulario estándar deben contribuir a aclarar todas las cuestiones pendientes acerca de la naturaleza de los datos que deben presentarse, lo que a su vez debe ayudar a los Estados miembros a organizar la recogida de datos a tiempo para el siguiente periodo de notificación. Por último, se espera asimismo que se complete la interconexión de los registros nacionales con el ERRU para mejorar la calidad de los datos.

De cara al próximo periodo de notificación, de 2013 a 2014, se pide a los Estados miembros que cumplan su obligación de presentar su informe para poder elaborar un informe completo y evitar la incoación de procedimientos de infracción con arreglo al artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Además, se les anima a preparar un resumen de sus sistemas nacionales de autorizaciones que permita obtener una visión global más fiable y de mejor calidad a escala europea.

Conviene subrayar que el sistema de cooperación administrativa entre Estados miembros no se ha completado. La Comisión respalda la introducción de mejoras en este ámbito, que reforzarían la aplicación coherente y efectiva del Reglamento (CE) nº 1071/2009 en todos los Estados miembros de la UE.