



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 25.9.2014 г.
COM(2014) 592 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно изпълнението в периода 4 декември 2011 г. — 31 декември 2012 г. на някои разпоредби на Регламент (ЕО) № 1071/2009 за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач

(Първи доклад на Комисията относно изпълнението от страна на държавите членки на някои разпоредби за предоставяне на права за извършване на автомобилни превози)

I. Въведение

Основна тема на настоящия доклад е дейността на автомобилните превозвачи в държавите — членки на Европейския съюз. По отношение на всички установени в ЕС автомобилни превозвачи и на предприятията, планиращи извършването на такава дейност, се прилага Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета¹ (наричан по-долу „Регламент (ЕО) № 1071/2009“ или „регламентът“). Дейността на автомобилните превозвачи обхваща превозите както на товари², така и на пътници³. Някои категории предприятия — например използващите моторни превозни средства с маса в натоварено състояние под 3,5 тона — са освободени от разпоредбите на регламента. В Регламент (ЕО) № 1071/2009 също така се определят общите правила, съгласно които на предприятията се предоставят права за извършване на автомобилни превози на товари и пътници.

В съответствие с член 3 от регламента предприятията, извършващи автомобилни превози, трябва да са действително и трайно установени в една от държавите членки, да се ползват с добра репутация, както и да разполагат с необходимата финансова стабилност и професионална компетентност. Наред с това, съгласно член 4, всяко от тях е длъжно да назначи ръководител на транспортна дейност, който притежава удостоверение за професионална компетентност, потвърждаващо неговите умения и знания за ефективно и непрекъснато управление на превозите в съответствие с всички юридически и отраслови изисквания. Спазването на предвидените в Регламент (ЕО) № 1071/2009 изисквания от страна на транспортните предприятия се удостоверява чрез проверки, за чието извършване отговарят държавите членки. Добрата организация на административното сътрудничество между тях спомага за по-ефективния контрол върху предприятията, осъществяващи дейност в Европейския съюз.

В член 26, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 се определят крайни срокове във връзка със следните задължения:

¹ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.

² Съгласно определението в член 2, параграф 1 от регламента „професия автомобилен превозвач на товари“ означава дейността, осъществявана от всяко предприятие, превозващо товари за чужда сметка или срещу възнаграждение с моторни превозни средства или състав от превозни средства“.

³ Съгласно определението в член 2, параграф 2 от регламента „професия автомобилен превозвач на пътници“ означава дейността, осъществявана от всяко предприятие посредством моторни превозни средства, конструирани и оборудвани по такъв начин, че да са подходящи за превозване на повече от девет лица, включително водача, и предназначени за тази цел, услуги по пътнически превози за всички или за определени категории пътници срещу заплащане от страна на превозваното лице или от организатора на превода“.

- на всеки две години, считано от датата на влизане в сила на регламента, държавите членки трябва да съобщават данните, посочени в член 26 от него;
- на всеки две години Комисията изготвя доклад, основаващ се на представените от държавите членки данни, който се изпраща на Европейския парламент и Съвета.

Ключово значение за доклада на Комисията имат докладите на държавите членки. Съгласно член 26 от регламента те трябва да съдържат следните данни:

- а) обща информация за сектора по отношение на изискванията за добра репутация, финансова стабилност и професионална компетентност;
- б) брой на издадените разрешения по вид и по година, брой на временно прекратените и на отнетите разрешения, брой на случаите на обявяване в неспособност, както и мотивите за тях;
- в) брой на издаваните всяка година удостоверения за професионална компетентност;
- г) основни статистически данни относно националните електронни регистри и използването им от компетентните органи; и
- д) обща информация относно обмена на информация с останалите държави членки съгласно член 18, параграф 2, обхващаща годишния брой на установените нарушения, за които са били уведомени други държави членки, получените отговори, както и годишния брой на исканията и получените отговори съгласно член 18, параграф 3.

Освен настоящото въведение докладът съдържа три раздела, които обхващат качеството и навременността на представените национални данни (раздел II) и анализ на представените от държавите членки доклади (раздел III). Заключениеята от доклада са формулирани в раздел IV.

II. Предаване на данни

Настоящият документ представлява първият доклад в съответствие с Регламент (ЕО) № 1071/2009 и обхваща периода от 4 декември 2011 г. до 31 декември 2012 г., като целта е да се постигне синхрон — съгласно изискването на член 26, параграф 2 от регламента — между неговото публикуване и доклада относно прилагането на социалното законодателство, свързано с автомобилния транспорт⁴. Отправната точка на тази времева рамка съвпада с датата, на която влиза в сила посоченият регламент.

⁴ Докладът е посочен в Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

Следващият период на докладване ще обхване две пълни години — от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2014 г.

Независимо от задължението за докладване, установено в член 26 от регламента, при изготвянето на настоящия доклад все още не бяха представени националните доклади на шест държави членки — Белгия, Дания, Германия, Люксембург, Португалия и Финландия. Тъй като някои държави членки сериозно просрочиха крайния срок за представяне на данни (30 септември 2013 г.), изготвянето на настоящия доклад на Комисията бе извършено със закъснение. Някои от националните доклади не съдържаха цялата необходима информация, което затрудни изготвянето на подробен анализ. В няколко случая представените данни се отнасяха до период, различен от референтния.

Обосновка за посочените закъснения и пропуски в националните доклади представиха само някои държави членки. Сред цитираните причини бяха затруднените връзки между националните регистри и Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози, което обосновава липсата на данни по този въпрос, и неясно формулираните изисквания за докладване (например „основни статистически данни“). Някои държави членки, в които мерките за изпълнение се прилагат от местните или регионалните органи, отбелязват трудностите при получаването на данни от тези органи.

Необходимо е да се има предвид, че макар съдържанието на докладите да е указано в член 26, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, няма установени изисквания по отношение на техния формат. С оглед на последователността и с цел да се окаже подкрепа на националните компетентни органи при бъдещото изпълнение на техните задължения за докладване, след анализа на националните доклади на държавите членки ще бъде предложен стандартен формуляр.

III. Анализ на данните относно дейността на автомобилните превозвачи

1. Преглед на сектора на автомобилния транспорт във връзка с изискванията за добра репутация, финансова стабилност и професионална компетентност

Въз основа на представената от държавите членки информация, в настоящата част са представени националните изисквания, организацията на проверките, степента на изпълнение на съответните разпоредби и възникналите трудности. Този преглед обаче не е изчерпателен поради пропуските в докладите на държавите членки.

Данни относно националните системи за предоставяне на права за извършване на автомобилни превози са изпратили Чешката република, Франция, Италия, Австрия и Словакия. Две държави членки — Словакия и Австрия, са въвели национални изисквания, които трябва да се спазват наред с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1071/2009. В Словакия е въведено изискване, според което възрастта на

ръководителите на транспортна дейност не може да е по-малка от 21 години. В Австрия от автомобилните превозвачи се изисква да разполагат с необходимия брой паркоместа извън платното за движение в съответната или в друга община, разположена в същия или съседен административен окръг.

Френските компетентни органи са разширили обхвата на задължението за спазване на изискванията за достъп на предприятията до правото за извършване на автомобилни превози така, че то да включва автомобилните превозвачи, използващи превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона, и предприятията, извършващи автомобилни превози на пътници, чиито превозни средства са подходящи за превози на по-малко от девет лица. Наред с това е въведено опростяване на административните процедури по отношение на финансовата стабилност.

В Чешката република са въведени четири вида разрешения за предприятията, извършващи автомобилни превози — те обхващат i) пътническите превозни средства за повече от девет лица (включително водача), ii) товарните или съчленените превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние над 3,5 тона, iii) пътническите превозни средства за не повече от девет лица (включително водача) и iv) товарните или съчленените превозни средства с допустима маса в натоварено състояние до 3,5 тона. Първите две категории трябва да са съобразени с изискванията на Регламент (ЕО) № 1071/2009.

В доклада на Италия се посочва, че в момента се подготвят разпоредби, с които ще се извърши преглед на нарушенията, попадащи в обхвата на действащото законодателство, и на съответните санкции. Наред с това се разработват процедурни мерки, които компетентният орган може да приложи, ако в определени случаи констатира, че загубата на добра репутация би била непропорционална на извършеното нарушение. Италианските компетентни органи също така работят за подобряване на административните и техническите процедури, за да се гарантира ефективността на мерките, предвидени в член 6 от Регламент (ЕО) № 1071/2009. В доклада на Италия се посочват някои трудности, свързани с проверката в реално време на изпълнението на изискването за финансова стабилност и с несъгласуваните нормативни понятия за „гаранция“ в националното право, липсата на корпоративни застрахователни полици на ранен етап и управлението на процедурите във връзка с това изискване от страна на над сто самостоятелни и административно независими регионални администрации в цялата страна.

В доклада на Испания се изтъква, че националното право на страната предвижда много строги изисквания по отношение на професионалната компетентност, финансовата стабилност и добрата репутация, поради което не се е наложило то да претърпи съществено изменение след влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1071/2009, с изключение на отделни законодателни изменения относно изискванията към ръководителите на транспортна дейност.

Във връзка с прилагането на разпоредбите относно добрата репутация (член 6 от Регламент (ЕО) № 1071/2009) Словения посочва липсата на ясно определени случаи, в които лицензиращият орган може временно да прекрати или да отнеме разрешението на превозвач или да го обяви за неспособен да упражняват дейността си.

По отношение на проверките за изпълнение на изискванията по член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 данни представиха Естония, Ирландия, Латвия и Унгария.

В доклада на Естония се посочва, че тези проверки се извършват съгласно система, основана на оценка на риска, и обхващат най-вече предприятия с повишен риск от допускане на тежки или чести нарушения на правилата за движение по пътищата.

В Ирландия добрата репутация, финансовата стабилност и професионалната компетентност на всеки превозвач се подлагат на проверка най-малко веднъж на пет години в рамките на процедурата за подновяване на неговото разрешение (което е с петгодишен срок на валидност). Някои превозвачи могат да бъдат подлагани на по-чести проверки, ако се установи, че дейността им е свързана с висок риск, или по преценка на компетентните органи. Добрата репутация се оценява, като чрез националната служба за съдимост към ирландската полиция се проверят данните за съдимост на ръководителя на транспортна дейност и на другите компетентни лица. В резултат на тази проверка компетентният орган получава списък на присъдите, чрез който може да се определи добрата репутация.

В Латвия спазването на изискването за финансова стабилност се проверява посредством информацията от годишните доклади, представени от търговския регистър.

В доклада на Унгария се посочва броят на проверките във връзка с добрата репутация (11 062), финансовата стабилност (7197) и професионалната компетентност (5329), извършени през настоящия период на докладване.

Шест държави членки — Естония, Ирландия, Кипър, Литва, Малта и Словения, съобщават, че повечето предприятия в сектора спазват изискванията по член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

2. Разрешения

От представените данни може да се допусне, че повечето държави членки не докладват за разрешенията по смисъла на глава III от Регламент № 1071/2009. Съгласно регламента „разрешение за упражняване на професията автомобилен превозвач“ означава административен акт, с който се разрешава на предприятие, отговарящо на предвидените в Регламент № 1071/2009 условия, да упражнява професията автомобилен превозвач“.

В зависимост от националните схеми съществуват няколко сценария: разрешението може да бъде предпоставка за получаване на лиценз за национални превози и/или

лиценз на Общността за извършване на международни превози, то може да е равностойно на лиценз за национални превози или да представлява лиценз за национални и международни превози, предоставен чрез единно разрешение. Независимо от това, поради липсата на информация относно националните системи за издаване на разрешения, представените от държавите членки количествени данни не дават ясна представа за броя на предприятията, извършващи автомобилни превози. С оглед на това **държавите членки се призовават да подготвят кратко описание на националните си разпоредби за издаване на разрешения, така че през следващия период на докладване да бъдат събрани съпоставими данни.**

Няколко държави членки посочват общия брой на операторите, разполагащи с разрешения към 31 декември 2012 г., което позволява да се сравнят данните относно издадените, временно прекратените или отнетите разрешения. Операторите с разрешения в Чешката република са почти 95 600⁵, в Италия — около 81 000, в Обединеното кралство — над 53 500, в Швеция — приблизително 18 000, в Нидерландия — почти 11 700, а в Ирландия, Литва и Словакия — съответно 5800, 4500 и 2800. Унгария е съобщила за малко над 45 000 валидни лиценза.

Въз основа на тези данни може да се посочи, че **повечето предприятия, разполагащи с разрешения, са автомобилни превозвачи.**

В докладите на Естония и Испания се съдържа информация за лицензите на Общността, които към една и съща дата са били съответно 1700 и 27 000, но не се посочва на какъв дял от всички разрешения за извършване на автомобилни превози се равняват те. Българските компетентни органи съобщават, че броят на превозвачите с лиценз на Общността към 13 януари 2014 г. е бил 10 300.

2.1 Предоставени разрешения

В представените от държавите членки данни относно издадените разрешения бяха установени някои несъответствия, които в повечето случаи се отнасяха до лицензи на Общността и до разрешения за национални превози. Само дванадесет държави членки⁶ представиха данни относно издадените разрешения, като информацията, изпратена от половината от тях⁷, обхваща целия период, установен с Регламент (ЕО) № 1071/2009. Въз основа на данните може да се отбележи, че в посочените дванадесет държави

⁵ Показателят се отнася до четири вида разрешения, обхващащи превозите на пътници с превозни средства за над 9 лица, за не повече от 9 лица, за превози на товари с превозни средства, чиято допустима максимална маса в натоварено състояние не надхвърля 3,5 тона и такива, при които надхвърля 3,5 тона. Не всички трябва да отговарят на изискванията на Регламент № 1071/2009, за да извършват автомобилни превози.

⁶ Чешката република, Ирландия, Гърция, Испания, Франция, Италия, Унгария, Нидерландия, Австрия, Полша, Словакия и Швеция.

⁷ Унгария, Ирландия, Гърция, Италия, Австрия и Швеция.

членки са били издадени около 171 000⁸ разрешения за извършване на автомобилни превози на пътници и товари. Броят на издадените национални разрешения варира от 900 (в Ирландия) до 81 000 (в Италия). Подробна таблица с получената информация се съдържа в приложение I към настоящия доклад.

Представените данни сочат, че най-много разрешения са издадени в Италия (81 000 общо за превози на пътници и товари) и Испания (почти 31 000 общо за пътници и товари). За сравнение разрешенията, издадени за превози на пътници и товари във Франция, са 10 000. Представените от Франция данни обхващат и операторите, осъществяващи превози на товари с превозни средства, чиято допустима максимална маса в натоварено състояние е под 3,5 тона, и операторите, извършващи превоз на пътници с превозни средства за по-малко от 9 лица (включително водача). Броят на издадените разрешения в Испания обхваща регистрации, прехвърляне на предприятия, замени, промени на типа, промени в местопребиваването, актуализиране, възстановяване на временно прекратени разрешения и сливане на предприятия.

Другите държави членки не са представили информация относно компонентите, включени в категорията на издадените разрешения. С оглед на съгласуваността на данните би било полезно да се постигне консенсус на европейско равнище относно вида данни, които трябва да бъдат включени в категорията на издадените разрешения.

При всички случаи процентният дял на разрешенията за автомобилни превози на товари е поне два пъти по-голям (в Ирландия) и до почти 70 пъти по-голям (в Испания) от броя разрешения за превози на пътници. Единственото изключение от тази тенденция е Франция, където по-голям брой разрешения са издадени на предприятия, извършващи превози на пътници. Това може да се обясни с решението на френските компетентни органи да разширят обхвата на превозните средства, за които изискванията в Регламент (ЕО) № 1071/2009 имат задължителна сила.

2.2 Отнемане и временно прекратяване на разрешения

От представените от държавите членки данни става ясно, че най-голям брой разрешения са били отнети в Испания — общият им брой е почти 37 600, като те обхващат превозите както на пътници, така и на товари. Причините за отнемането им са свързани с липсата на доказателство за изпълнение на изискванията за издаване на разрешения, с искане от страна на заявителите или с прекратяване на дейност. На второ място по брой отнети разрешения за превози на пътници и товари е Франция (4700), следвана от Словакия (1200), Швеция (965), Чешката република (956) и Словения (599). В Нидерландия са били отнети над 1000 разрешения само за автомобилни превози на товари.

⁸ Тези данни обхващат разрешенията, издадени само през 2012 г. и през целия период на докладване от 4 декември 2011 г. до 31 декември 2012 г.

Сред държавите с най-малък брой отнети разрешения за превози на пътници и товари са Гърция (222), Полша (68), Латвия (58), Унгария (33), Италия (31) и други държави членки, в които отнетите разрешения не надхвърлят 10. Подробна информация за отнетите и временно прекратените разрешения е включена в приложение II към настоящия доклад.

Само в три държави членки — Испания, Нидерландия и Словакия, броят на отнетите разрешения за превози на пътници и товари надхвърля този на издадените разрешения. Разликата е най-голяма в Испания, където отнетите разрешения са с 6600 повече от издадените, и може да бъде още по-значителна, ако се вземат предвид и 12 500 временно прекратени разрешения. В Словакия и Нидерландия е отчетен сравнително малък превес на отнетите над издадените разрешения — съответно с 46 и 229.

Някои държави членки са представили подробности относно причините за отнемане на разрешенията. Причините за 90 % от отнетите разрешения в Австрия и повечето случаи в Нидерландия са свързани с неизпълнение на изискването за финансова стабилност по член 3, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕО) № 1071/2009. Причините за отнемане на разрешенията в Словения са свързани с ликвидация на предприятия или изтичане на срока на лицензи на Общността. В доклада на Швеция се посочва, че 962 от 965 случая на отнемане на разрешения се дължат на неизпълнение на член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, отнасящ се до допълнителните изисквания, които могат да наложат държавите членки. В Литва е отнето едно разрешение поради неизпълнение на изискването за професионална компетентност и три — поради неизпълнение на изискването за установяване и промени в данните за ръководителя на транспортна дейност.

3. Удостоверения за професионална компетентност

Според представената от 20 държави членки информация броят на издадените удостоверения за професионална компетентност надхвърля 52 000. Той обхваща както удостоверенията, за които се полага изпит съгласно член 8 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, така и тези съгласно член 9 от същия регламент, които се основават на опита и за чието издаване не се изисква изпит.

Най-голям брой удостоверения, издадени в Европейския съюз през периода на докладване, са отчетени в Румъния и възлизат на 31,5 % от общия брой удостоверения, издадени и докладвани от държавите членки; след това в списъка са Франция (11 %), Испания (11 %), Италия (8 %), Чешката република (8 %), Швеция (6 %) и Полша (5 %). От държавите членки, които са представили данни, само Малта докладва, че през референтния период нейните компетентни органи не са издали нито едно удостоверение за професионална компетентност. Подробна информация е представена в приложение III към настоящия доклад.

4. Обявяване в неспособност на ръководители на транспортна дейност

В съответствие с член 14 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, когато ръководител на транспортна дейност изгуби своята добра репутация, компетентният орган го обявява за неспособен да ръководи транспортната дейност на предприятието.

Повечето държави членки⁹, които са представили данни по този въпрос, заявяват, че през периода на докладване не е регистриран нито един случай на обявяване в неспособност на ръководител на транспортна дейност — нито при превозите на пътници, нито при тези на товари. За обявяване в неспособност съобщават четири държави членки: Франция (3)¹⁰, Естония (14)¹¹, Унгария (129)¹² и Италия (348)¹³. Посочените от Франция основания обхващат злоупотреби при използването на тахографи или сериозни нарушения на правилника за движение по пътищата. Унгарските компетентни органи съобщават, че в някои случаи закъснението или неизпълнението на изискването за периодично обучение на всеки 10 години от страна на ръководителите на транспортна дейност е довело до загуба на тяхната добра репутация. Данните, представени от държавите членки, са включени в приложение II към настоящия доклад.

5. Обмен на информация

Съгласно член 16 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 всяка държава членка трябва да поддържа национален регистър на предприятията, притежаващи разрешение за извършване на автомобилни превози. Минималните изисквания по отношение на данните в тези регистри са посочени в Решение (ЕС) 2009/992 на Комисията относно минималните изисквания по отношение на данните, които трябва да се вписват в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози¹⁴, като целта е да се подпомогнат връзките между регистри на държавите членки. Като следваща стъпка в тази насока бе предвидено създаването на Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ЕРПАП) с оглед улесняване на сътрудничеството между националните органи, така че да се постигне по-стриктно трансгранично прилагане на европейското законодателство в областта на автомобилните превози в Европа в съответствие с член 16, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1071/2009. ЕРПАП трябва да опрости трансграничното правоприменение и да повиши неговата разходна ефективност, при условие че всички държави членки са свързани помежду си и че ефективно използват системата за обмен на висококачествени данни от своите бази данни.

Въз основа на представените данни може да се отбележи, че **системата за административно сътрудничество между държавите членки все още не е**

⁹ Чешка република, Гърция, Малта, Нидерландия, Австрия, Полша и Словакия.

¹⁰ През 2012 г.

¹¹ Idem.

¹² По време на текущия период на докладване.

¹³ Обхваща случаите на обявяване в неспособност, регистрирани до 26 септември 2013 г.

¹⁴ ОВ L 339, 22.12.2009 г., стр. 36.

изградена. Някои държави членки като Чешката република, Кипър, Литва, Малта, Нидерландия и Словакия посочват, че не е бил извършен обмен на информация по смисъла на член 18 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, което може отчасти да се дължи на географското им разположение. През настоящия период на докладване са регистрирани добри практики в България, Естония, Испания, Франция, Ирландия, Полша и Румъния, които са участвали в обмен на информация. **Комисията подкрепя по-нататъшното укрепване на административното сътрудничество, което утвърждава последователното и ефективно прилагане във всички държави — членки на ЕС.**

Свързването на националните регистри трябваше да бъде завършено до 31 декември 2012 г. Няколко държави членки са представили информация относно степента на прилагане на ЕРПАП. Регистърът не е функционирал в Кипър и Франция. Ирландия е в последен етап на въвеждане на нов електронен регистър на предприятията за автомобилни превози и свързването ще бъде осъществено скоро. Словения се ангажира да представи цялата информация, изисквана съгласно член 26 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, през следващия отчетен период, т.е. след въвеждането на националния електронен регистър, което е в последен етап. След опита, придобит в рамките на организацията „Euro Contrôle Route“, Франция предложи инициатива за създаване на обща база данни на европейско равнище, в която да се събират кодифицираните нарушения.

IV. Заклучения

В настоящия доклад се съдържа преглед на информацията, представена от държавите членки съгласно член 26 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, относно достъпа на предприятията до правото за извършване на автомобилни превози. Тази информация обхваща някои аспекти на прилагането на регламента (посочени в член 26, параграф 1, букви а)—д) от него) от страна на държавите членки в периода от 4 декември 2011 г. до 31 декември 2012 г.

Обстоятелството, че това бе първият период на докладване, обяснява слабостите по отношение на качеството и навременността на националните доклади. Заради големия обем липсващи данни докладът на Комисията не съдържа пълен анализ на изпълнението на Регламент (ЕО) № 1071/2009. Комисията припомня задължението на държавите членки да представят навременни и пълни доклади, които обхващат всички елементи, посочени в член 26 параграф 1, букви а)—д) от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

С оглед на последователността и с цел да се окаже подкрепа на националните компетентни органи при бъдещото изпълнение на техните задължения за докладване се предвижда Комисията, подпомагана от държавите членки, да въведе стандартен формуляр. В хода на неговото обсъждане би трябвало да се изяснят всички въпроси относно естеството на представяната информация, което, от своя страна, ще подпомогне навременното събиране на данни в държавите членки за следващия период

на докладване. Също така се очаква свързването на националните регистри към ЕРПАП да подобри качеството на представените данни.

За следващия период на докладване — 2013—2014 г., се отправя призив към всички държави членки да изпълнят задължението си за докладване, за да се позволи изготвянето на цялостен доклад и да се избегнат процедурите за нарушение съгласно член 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Наред с това държавите членки се насърчават да изготвят описание на своите системи за издаване на разрешения, което ще позволи извършването на по-надежден и по-качествен преглед на европейско равнище.

Необходимо е да се изтъкне, че системата за административно сътрудничество между държавите членки все още не е изградена. Комисията подкрепя по-нататъшните усилия в тази насока с цел да се засили последователното и ефективно прилагане на Регламент (ЕО) № 1071/2009 във всички държави — членки на ЕС.