



Bruxelas, 25.9.2014
COM(2014) 592 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a aplicação, no período compreendido entre 4 de dezembro de 2011 e 31 de dezembro de 2012, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 que estabelece regras comuns no que se refere ao requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário

(1.º relatório da Comissão sobre a aplicação, pelos Estados-Membros, de certas disposições relativas ao acesso à atividade de transportador rodoviário)

I. Introdução

O presente relatório versa sobre o exercício da atividade de transportador rodoviário nos Estados-Membros. O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho¹ (a seguir designado por «Regulamento (CE) n.º 1071/2009»), aplica-se a todas as empresas estabelecidas na UE que exercem ou tencionam exercer a atividade de transportador rodoviário. A atividade de transportador rodoviário refere-se tanto à atividade de transportador rodoviário de mercadorias² como à atividade de transportador rodoviário de passageiros³. Certas categorias de empresas, como as empresas que utilizam veículos a motor com uma massa em carga inferior a 3,5 toneladas, estão excluídas do âmbito de aplicação do regulamento. O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 define regras comuns para o acesso às atividades de transportador rodoviário de mercadorias e de transportador rodoviário de passageiros.

Segundo o artigo 3.º do regulamento, as empresas que exercem a atividade de transportador rodoviário devem dispor de um estabelecimento efetivo e estável num Estado-Membro, ser idóneas, ter a capacidade financeira apropriada e ter a capacidade profissional exigida. Além disso, o artigo 4.º impõe às empresas de transportes rodoviários a obrigação de designarem um gestor de transportes que seja titular de um certificado de capacidade profissional que confirme a posse das competências e dos conhecimentos necessários para dirigir as operações de transporte em conformidade com todos os requisitos legais e profissionais e de uma forma eficaz e contínua. A responsabilidade de verificar se as empresas de transportes cumprem as condições fixadas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009 cabe aos Estados-Membros. Acresce que uma cooperação administrativa bem organizada entre os Estados-Membros é fundamental para melhorar a eficácia da fiscalização das empresas que operam na União Europeia.

O artigo 26.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 estabelece vários prazos:

- De dois em dois anos a contar da data de aplicação do regulamento, os Estados-Membros devem transmitir os dados e informações exigidos pelo artigo 26.º;

¹ JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

² Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do regulamento, entende-se por «atividade de transportador rodoviário de mercadorias» a atividade das empresas que efetuam transportes de mercadorias por conta de outrem por meio de veículos a motor ou de conjuntos de veículos.

³ Nos termos do artigo 2.º, n.º 2, do regulamento, entende-se por «atividade de transportador rodoviário de passageiros» a atividade das empresas que efetuam transportes de passageiros, oferecidos ao público ou a certas categorias de utentes contra um preço pago pela pessoa transportada ou pelo organizador do transporte, por meio de veículos automóveis que, pelo seu tipo de construção e equipamento, sejam aptos para o transporte de mais de nove pessoas, incluído o condutor, e se encontrem afetos a essa utilização.

- Com base nos relatórios dos Estados-Membros, a Comissão elaborará, de dois em dois anos, um relatório que será transmitido ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Os relatórios nacionais enviados pelos Estados-Membros são um contributo fundamental para o relatório da Comissão. O artigo 26.º do regulamento define quais os dados a incluir nos relatórios nacionais:

- «a) Uma panorâmica do setor, no que diz respeito à idoneidade, capacidade financeira e capacidade profissional;
- b) O número de autorizações concedidas por tipo e por ano, suspensas e retiradas, o número de declarações de inaptidão e as respetivas justificações;
- c) O número de certificados de capacidade profissional emitidos anualmente;
- d) Estatísticas de base relativas aos registos eletrónicos nacionais e sua utilização pelas autoridades competentes; e
- e) Uma panorâmica do intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros, que deve compreender, nomeadamente, o número anual de infrações verificadas notificadas a outros Estados-Membros e de respostas recebidas nos termos do n.º 2 do artigo 18.º, bem como o número anual de pedidos e de respostas recebidos nos termos do n.º 3 do artigo 18.º».

Para além desta introdução, o relatório inclui três secções dedicadas à qualidade dos dados nacionais e à pontualidade da sua comunicação (secção II) e uma análise dos relatórios apresentados pelos Estados-Membros (secção III). A secção IV apresenta as conclusões.

II. Comunicação dos dados

O presente relatório, o primeiro ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, cobre o período compreendido entre 4 de dezembro de 2011 e 31 de dezembro de 2012, a fim de sincronizar a sua publicação com o relatório sobre a aplicação das disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários⁴, como previsto no artigo 26.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1071/2009. O início desse prazo corresponde à data a partir da qual este regulamento começou a ser aplicado. O próximo relatório abrangerá todo o período de dois anos compreendido entre 1 de janeiro de 2013 e 31 de dezembro de 2014.

Apesar da obrigação de apresentação de relatório prevista no artigo 26.º do regulamento, à data a que o presente relatório foi redigido, seis Estados-Membros, a saber, a Alemanha, a Bélgica, a Dinamarca, a Finlândia, o Luxemburgo e Portugal, não tinham apresentado os seus

⁴ Previsto no Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

relatórios nacionais. Alguns Estados-Membros comunicaram com grande atraso os seus dados, desrespeitando a data-limite de 30 de setembro de 2013, o que afetou significativamente o calendário de elaboração do presente relatório da Comissão. De uma série de relatórios não constam todas as informações necessárias, o que torna problemática a realização de uma análise exaustiva. Existem também casos em que os dados comunicados abrangem um período diferente do exigido.

Nem todos os Estados-Membros forneceram uma justificação para o atraso na apresentação dos seus relatórios ou para as lacunas nos dados. Os que o fizeram assinalaram que as dificuldades de interconexão dos registos nacionais com o registo europeu das empresas de transporte rodoviário os tinham impedido de fornecer dados sobre esta matéria. Outros indicaram que certos termos do artigo referente ao conteúdo dos relatórios não eram claros, como, por exemplo, a referência a «estatísticas de base». Por último, certos Estados-Membros em que as autoridades locais e regionais são as responsáveis pelo controlo do cumprimento assinalaram dificuldades na recolha de dados dessas autoridades.

É necessário ter em conta que, apesar de o conteúdo do relatório estar definido no artigo 26.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, não foi estabelecido um modelo normalizado de relatório. No interesse da coerência, e a fim de ajudar as autoridades nacionais competentes no cumprimento da sua obrigação de envio de relatórios no futuro, será proposto aos Estados-Membros um modelo normalizado após a análise dos relatórios nacionais.

III. Análise dos dados sobre o exercício da atividade de transportador rodoviário

1. Panorâmica do setor no que diz respeito à idoneidade, capacidade financeira e capacidade profissional

Esta secção dá conta dos requisitos nacionais, da organização dos controlos, do nível de conformidade e das dificuldades encontradas, baseando-se nas informações fornecidas pelos Estados-Membros. Devido ao carácter fragmentário dos relatórios dos Estados-Membros, a panorâmica traçada não é exaustiva.

A Áustria, a França, a Itália, a Eslováquia e a República Checa forneceram dados sobre os regimes nacionais de autorização do exercício da profissão. Dois destes Estados-Membros – Áustria e Eslováquia – impuseram requisitos nacionais que devem ser cumpridos paralelamente às condições enunciadas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009. A Eslováquia estabeleceu uma disposição adicional, que define a idade mínima de um gestor de transportes – 21 anos. A Áustria estabeleceu a condição de que o transportador rodoviário disponha, no município de estabelecimento ou noutro município da mesma circunscrição administrativa ou adjacente, de espaços de estacionamento fora das rodovias.

A França decidiu alargar a obrigação de cumprimento das normas de acesso à atividade de transportador rodoviário aos transportadores rodoviários de mercadorias que utilizam veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas e aos

transportadores rodoviários de passageiros que utilizam veículos com capacidade para menos de nove passageiros. Além disso, simplificou os procedimentos administrativos no que se refere à demonstração da capacidade financeira.

Na República Checa, estão previstos quatro tipos de autorizações para as empresas que exercem a atividade, em função dos veículos utilizados, a saber: (i) veículos de passageiros com capacidade para mais de nove pessoas, incluindo o motorista; (ii) veículos de mercadorias ou conjuntos de veículos cuja massa autorizada em carga seja superior a 3,5 toneladas; (iii) veículos de passageiros com capacidade máxima para nove pessoas, incluindo o motorista; e (iv) veículos de mercadorias ou conjuntos de veículos cuja massa autorizada em carga seja igual ou inferior a 3,5 toneladas. Para as duas primeiras categorias, os requisitos do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 são obrigatórios.

A Itália informou que estavam a ser elaboradas e seriam em breve adotadas regras que preveem a revisão do que constitui uma infração ao abrigo da legislação em vigor, bem como as respetivas sanções. A Itália está também a preparar medidas processuais que a autoridade competente poderá tomar se, em casos específicos, considerar que a perda da idoneidade é desproporcionada face à infração cometida. Por último, as autoridades italianas estão a melhorar os seus procedimentos administrativos e técnicos, a fim de garantirem a eficácia das medidas previstas no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. A Itália mencionou ainda a existência de dificuldades na verificação, em tempo real, do cumprimento do requisito de capacidade financeira e devidas à divergência de conceitos jurídicos de garantia no direito nacional, à falta de políticas de seguros das empresas nas fases iniciais e à gestão dos procedimentos relativos a este requisito por mais de uma centena de administrações provinciais independentes e administrativamente independentes em toda a Itália.

A Espanha explicou que as condições relativas à capacidade profissional, à capacidade financeira e à idoneidade eram muito rigorosas na legislação nacional e que, por conseguinte, não era necessário introduzir alterações significativas após a entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 para além de alterações específicas à legislação quanto à descrição das pessoas que podem exercer a profissão de gestor de transportes.

No que se refere à aplicação das disposições em matéria de idoneidade [artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009], a Eslovénia considera que os casos em que a autoridade de licenciamento pode suspender ou retirar a autorização do transportador ou declarar um transportador inapto para o exercício dessa atividade carecem de precisão.

No que diz respeito ao controlo do cumprimento do artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, a Estónia, a Hungria, a Irlanda e a Letónia prestaram alguns esclarecimentos sobre a situação a nível nacional.

A Estónia salientou que as verificações são efetuadas de acordo com um sistema baseado no risco e incidem principalmente nas empresas que apresentam maior risco de cometerem infrações graves ou frequentes às regras do transporte rodoviário.

Na Irlanda, as verificações da idoneidade, capacidade financeira e capacidade profissional realizam-se, pelo menos, de cinco em cinco anos, no âmbito de um processo de renovação da autorização para cada empresa, dado que a validade de uma autorização está limitada a esse período. Além disso, essas verificações podem incidir mais frequentemente sobre alguns operadores considerados de alto risco ou que chamem a atenção da autoridade competente. A idoneidade é verificada através do exame do cadastro dos gestores de transportes e de qualquer outra pessoa relevante por recurso ao serviço nacional de registo criminal disponibilizado pelas forças de polícia nacionais. Este serviço fornece à autoridade competente a lista de condenações, que pode ser utilizada para determinar a idoneidade.

Na Letónia, as verificações do cumprimento do requisito da capacidade financeira são efetuadas com base nas informações constantes dos relatórios anuais fornecidos pelo registo das empresas.

A Hungria indicou o número de verificações da idoneidade (11062), da capacidade financeira (7197) e da capacidade profissional (5329) durante o período abrangido pelo presente relatório.

Seis Estados-Membros, a saber, Chipre, Eslovénia, Estónia, Irlanda, Lituânia e Malta, declararam ser elevada a taxa de conformidade das empresas de transporte rodoviário de mercadorias que operam no setor com os requisitos estabelecidos no artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

2. Autorizações

Os dados fornecidos permitem concluir que a maioria dos Estados-Membros não comunicou informações sobre as autorizações na aceção do capítulo III do Regulamento n.º 1071/2009. Nos termos do regulamento, uma «autorização de exercício da atividade de transportador rodoviário» é uma decisão administrativa que autoriza uma empresa que preenche os requisitos previstos no regulamento a exercer a atividade de transportador rodoviário.

Consoante os regimes nacionais, são possíveis vários cenários: a autorização pode ser uma condição prévia para a obtenção de uma licença de transporte nacional e/ou de uma licença comunitária para efetuar transportes rodoviários internacionais, pode ser o equivalente a uma licença de transporte nacional ou pode ainda ser uma licença de transporte nacional e internacional concedida através de uma autorização única. No entanto, devido à falta de informações sobre os regimes nacionais de autorização, os dados quantitativos apresentados pelos Estados-Membros não dão uma imagem clara do número de empresas que exercem a atividade de transportador rodoviário. Assim, **os Estados-Membros são convidados a fazer um apanhado das disposições nacionais em matéria de autorizações, para que se possam recolher dados coerentes no próximo período de referência.**

Vários Estados-Membros comunicaram o número global de operadores autorizados em 31 de dezembro de 2012, data que constitui a referência para os dados sobre o número de

autorizações concedidas, suspensas ou retiradas. Na República Checa há cerca de 95 600⁵ transportadores autorizados, na Itália cerca de 81 000, no Reino Unido mais de 53 500, na Suécia cerca de 18 000, nos Países Baixos quase 11 700, na Irlanda 5 800, na Lituânia 4 500 e na Eslováquia 2 800. A Hungria notificou um pouco mais de 45 000 licenças válidas.

Com base nestes dados, é possível concluir que **as empresas autorizadas são, na sua grande maioria, transportadores rodoviários de mercadorias.**

Além disso, a Espanha e a Estónia forneceram informações sobre o número de licenças comunitárias, respetivamente (e à mesma data) 1 700 e 27 000, sem no entanto indicarem qual a parte, em percentagem, que esse número representava no total de autorizações para o exercício da atividade de transportador rodoviário. A Bulgária comunicou que, em 13 de janeiro de 2014, havia cerca de 10 300 transportadores titulares de uma licença comunitária.

2.1 Autorizações concedidas

No que se refere às autorizações concedidas, os Estados-Membros comunicaram dados divergentes, muitas vezes referentes às licenças comunitárias e às de transporte nacional. Apenas doze Estados-Membros⁶ forneceram dados sobre as autorizações concedidas e metade deles⁷ considerou todo o período previsto no Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Esses dados permitem concluir que nos doze Estados-Membros referidos foram concedidas cerca de 171 000⁸ autorizações de exercício da atividade de transportador rodoviário de passageiros e de mercadorias. O número de autorizações nacionais concedidas varia entre 900 na Irlanda e 81 000 na Itália. No anexo I apresenta-se um quadro pormenorizado com os dados comunicados.

Dos dados fornecidos, infere-se que a Itália foi o país em que se concedeu o maior número de autorizações (81 000, para o transporte de passageiros e de mercadorias), seguida da Espanha (quase 31 000, para o transporte de passageiros e de mercadorias). Estes números contrastam com as 10 000 autorizações concedidas para o transporte de passageiros e de mercadorias em França. Convém notar que o número referente à França inclui também os operadores envolvidos no transporte de mercadorias em veículos cuja massa total autorizada em carga é inferior ao limiar de 3,5 toneladas e os operadores envolvidos no transporte de passageiros em veículos com capacidade para menos de 9 pessoas, incluindo o motorista. Em Espanha, o número de autorizações concedidas inclui registos, transferências de empresas, substituições,

⁵ O número refere-se a quatro tipos de autorizações, a saber: transporte de passageiros em veículos com capacidade para mais de nove pessoas, transporte de passageiros em veículos com capacidade máxima para nove pessoas, transporte de mercadorias em veículos cuja massa autorizada em carga não é superior a 3,5 toneladas e transporte de mercadorias em veículos cuja massa autorizada em carga é superior a 3,5 toneladas. Nem todos têm de satisfazer as prescrições do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 para exercerem a atividade.

⁶ Áustria, Eslováquia, Espanha, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Países Baixos, Polónia, República Checa e Suécia.

⁷ Áustria, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália e Suécia.

⁸ Este número inclui as autorizações concedidas apenas em 2012 e durante todo o período de referência, compreendido entre 4 de dezembro de 2011 e 31 de dezembro de 2012.

modificações de tipo, mudanças de residência, atualizações, levantamentos de uma suspensão temporária e aquisições.

Os outros Estados-Membros não forneceram explicações quanto aos elementos que constituem a categoria de autorizações concedidas. Por uma questão de coerência dos dados, seria útil alcançar um entendimento comum, a nível europeu, sobre o tipo de dados a incluir na categoria «autorizações concedidas».

Além disso, a percentagem de autorizações para o transporte rodoviário de mercadorias é, em todos os casos, pelo menos duas vezes superior (Irlanda) e mesmo cerca de setenta vezes superior (Espanha) à das autorizações concedidas para o transporte de passageiros. Esta tendência só se inverte em França, onde foram concedidas mais autorizações a empresas que efetuam transporte de passageiros. Esta situação pode ser explicada pela decisão francesa de alargar a gama de veículos que são obrigados a cumprir os requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

2.2 Autorizações retiradas e suspensas

Os dados comunicados pelos Estados-Membros mostram que a Espanha foi o país onde se registou o maior número de autorizações retiradas – quase 37 600 para o transporte de passageiros e de mercadorias. Estas retiradas deveram-se ao não fornecimento de elementos que provassem o preenchimento das condições necessárias para a obtenção de uma autorização, ao pedido de um requerente ou à cessação das atividades. A França vem em segundo lugar, com a retirada de 4 700 autorizações de transporte de passageiros e de mercadorias, seguida da Eslováquia com 1 200, da Suécia com 965, da República Checa com 956 e da Eslovénia com 599. Nos Países Baixos, foram retiradas mais de 1 000 autorizações só para o transporte rodoviário de mercadorias.

No outro extremo da escala, a Grécia comunicou a retirada de 222 autorizações para o transporte de passageiros e de mercadorias, seguindo-se-lhe a Polónia (68), a Letónia (58), a Hungria (33), a Itália (31) e outros Estados-Membros, que não foram além das 10. O anexo II contém informações pormenorizadas sobre as autorizações retiradas e suspensas.

Apenas em três Estados-Membros – Eslováquia, Espanha e Países Baixos – o número de autorizações para o transporte de passageiros e de mercadorias retiradas foi superior ao número de autorizações concedidas. A diferença é maior no caso de Espanha, onde foram retiradas mais 6 600 autorizações do que as concedidas. Esta discrepância poderá ser maior se se tiverem em consideração as 12 500 autorizações adicionais que foram suspensas em Espanha. Na Eslováquia e nos Países Baixos, a prevalência de autorizações retiradas foi menos significativa e ascendeu a 46 e 229, respetivamente.

Alguns Estados-Membros precisaram as razões para a retirada de autorizações. Na Áustria (em 9 dos 10 casos) e nos Países Baixos (na maior parte dos casos), as retiradas deveram-se ao desrespeito do requisito do artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 relativo à

capacidade financeira apropriada dos transportadores rodoviários. Na Eslovénia, as razões para as retiradas foram, por um lado, a liquidação das sociedades ou o termo da validade das licenças comunitárias. A Suécia comunicou que, em 962 das 965 retiradas, a causa foi o incumprimento do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, que se refere aos requisitos adicionais que podem ser impostos pelos Estados-Membros. A Lituânia retirou uma só autorização devido ao não cumprimento do requisito de capacidade profissional e três devido ao não cumprimento do requisito relativo às alterações dos dados sobre o endereço de estabelecimento do gestor de transportes.

3. Certificados de capacidade profissional

De acordo com as informações fornecidas por vinte Estados-Membros, foram emitidos mais de 52 000 certificados de capacidade profissional. Este número inclui os certificados emitidos com base no exame previsto no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e com base no reconhecimento da experiência adquirida, para quem beneficiou da dispensa prevista no artigo 9.º do regulamento.

A Roménia foi o país que mais certificados emitiu na União Europeia durante o período em apreço, representando 31,5 % do número total de certificados emitidos e comunicados pelos Estados-Membros, seguindo-se-lhe a França (11 %), a Espanha (11 %), a Itália (8 %), a República Checa (8 %), a Suécia (6 %) e a Polónia (5 %). Dos Estados-Membros que comunicaram dados, apenas Malta informou não ter emitido um único certificado de capacidade profissional durante o período considerado. O anexo III apresenta dados detalhados sobre esta matéria.

4. Gestores de transportes declarados inaptos

Em conformidade com o artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, sempre que um gestor de transportes deixe de ser considerado idóneo, a autoridade competente declara-o inapto para dirigir as atividades de transporte de uma empresa.

Os Estados-Membros⁹ que apresentaram dados sobre o número de declarações de inaptidão declararam, na sua maioria, não terem registado um único caso durante o período considerado, nem para o transporte de passageiros nem para o de mercadorias. Foram emitidas declarações de inaptidão em quatro Estados-Membros: França (3)¹⁰, Estónia (14)¹¹, Hungria (129)¹² e Itália (348)¹³. A França apresentou como razões para as declarações de inaptidão fraudes com os tacógrafos e infrações graves ao código da estrada. Na Hungria, o atraso ou as lacunas no que respeita à obrigação de formação periódica, de 10 em 10 anos, dos gestores de transportes levou à perda da idoneidade em alguns casos. Os dados fornecidos pelos Estados-Membros podem ser consultados no anexo II.

⁹ Áustria, Eslováquia, Grécia, Malta, Países Baixos, Polónia e República Checa.

¹⁰ Em 2012

¹¹ Idem.

¹² Durante o período de referência.

¹³ Este número inclui as declarações emitidas até 26 de setembro de 2013.

5. Intercâmbio de informações

Em conformidade com o artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, cada Estado-Membro deve conservar um registo nacional das empresas de transporte rodoviário que tenham sido autorizadas a exercer a atividade de transportador rodoviário. Na Decisão 2009/992/UE da Comissão sobre os requisitos mínimos relativos aos dados a incluir no registo eletrónico nacional das empresas de transporte rodoviário, são definidos os requisitos mínimos para os dados a incluir nesse registo, a fim de facilitar a interconexão entre os registos dos Estados-Membros¹⁴. A criação do Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR) foi considerada um próximo passo para facilitar a cooperação entre as autoridades nacionais, tendo em vista reforçar a imposição transfronteiras da legislação em matéria de transporte rodoviário, em conformidade com o artigo 16.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. O REETR deverá simplificar a imposição da legislação a nível transfronteiras, reduzindo os seus custos e aumentando a sua eficácia, desde que todos os Estados-Membros estejam conectados e usem efetivamente o sistema de intercâmbio de dados de alta qualidade contidos nas suas bases de dados.

Os dados comunicados mostram que **o sistema de cooperação administrativa entre os Estados-Membros não foi implementado**. Alguns Estados-Membros, como Chipre, a Eslováquia, a Lituânia, Malta, a República Checa e os Países Baixos, indicaram que não houve qualquer intercâmbio de informações na aceção do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, o que poderá dever-se, em parte, à sua localização geográfica. No entanto, a Bulgária, a Espanha, a Estónia, a França, a Irlanda, a Polónia e a Roménia demonstraram ter seguido boas práticas e trocado informações durante o período abrangido pelo presente relatório. **A Comissão é favorável a um reforço da cooperação administrativa que permita a implementação mais coerente e eficaz do sistema em todos os Estados-Membros da UE.**

A interconexão dos registos nacionais deveria estar concluída em 31 de dezembro de 2012. Vários Estados-Membros informaram a Comissão sobre o avanço na implementação do REETR. Em Chipre e em França, o registo não estava operacional. A Irlanda indicou que a implementação de um novo registo eletrónico das empresas de transporte rodoviário se encontra na fase final e que a interconexão ficará pronta pouco depois. A Eslovénia garantiu que todas as informações exigidas pelo artigo 26.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 estariam disponíveis para o próximo período de referência, depois de instaurado um registo eletrónico nacional, em fase de ultimização. A França propôs a criação de uma base de dados comum a nível europeu da qual constem as infrações codificadas, seguindo a prática do Euro Contrôle Route.

IV. Conclusões

¹⁴ JO L 339 de 22.12.2009, p. 36.

O presente relatório apresenta uma síntese das informações transmitidas pelos Estados-Membros em aplicação do artigo 26.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 relativo ao acesso à atividade de transportador rodoviário. As informações abrangem certos aspetos da aplicação, pelos Estados-Membros, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 [enumerados no seu artigo 26.º, n.º 1, alíneas a) a e)] no período compreendido entre 4 de dezembro de 2011 e 31 de dezembro de 2012.

A qualidade dos dados comunicados pelos Estados-Membros e a pontualidade da sua comunicação foram muito prejudicadas pelo facto de se tratar do primeiro período de referência para o relatório. Devido à grande quantidade de dados em falta, o relatório da Comissão não fornece uma análise completa da aplicação das disposições do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. A Comissão recorda aos Estados-Membros a sua obrigação de fornecerem relatórios completos, contendo todos os elementos de dados enumerados no artigo 26.º, n.º 1, alíneas a) a e), do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, dentro do prazo previsto.

No interesse da coerência dos relatórios nacionais transmitidos e para ajudar as autoridades nacionais competentes a cumprirem a sua obrigação de envio de relatórios no futuro, a Comissão, em cooperação com os Estados-Membros, deve estabelecer um modelo de relatório. As discussões sobre o modelo deverão contribuir para esclarecer todas as questões relacionadas com a natureza dos dados a apresentar, o que, por sua vez, ajudará os Estados-Membros a organizarem em tempo útil a recolha dos dados relativos ao próximo período de referência. Por último, é também de esperar que a conclusão da interconexão dos registos nacionais ao REETR melhore a qualidade dos dados fornecidos.

Para o próximo período de referência (2013-2014), apela-se a que todos os Estados-Membros cumpram a obrigação de comunicarem informações, para se poder elaborar um relatório bem fundamentado e evitar procedimentos de infração ao abrigo do artigo 258.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Além disso, é de toda a conveniência que os Estados-Membros descrevam os seus regimes nacionais de autorização, para permitir a elaboração de uma panorâmica mais fiável e de maior qualidade a nível europeu.

De notar ainda que o sistema de cooperação administrativa entre os Estados-Membros não foi implementado. A Comissão é favorável ao reforço desse sistema, pois ele permitirá aumentar a coerência e a eficácia da aplicação do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 em todos os Estados-Membros da UE.