



Bruselas, 18.2.2019  
COM(2019) 84 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO**

**sobre la aplicación, en el período comprendido entre el 1 de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2016, de determinadas disposiciones del Reglamento (CE) n.º 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**

## **I. Introducción**

El presente informe aborda el ejercicio de la profesión de transportista por carretera en los Estados miembros y su objetivo es garantizar la estrecha supervisión de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 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 Consejo<sup>1</sup> (en lo sucesivo, «el Reglamento (CE) n.º 1071/2009»). Este Reglamento 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 carretera<sup>2</sup> como a la de transportista de viajeros por carretera<sup>3</sup>. El Reglamento (CE) n.º 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<sup>4</sup>. El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 establece las normas comunes que rigen el acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera.

De conformidad con el artículo 3 del Reglamento, las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera deben tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro, gozar de honorabilidad, 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. La responsabilidad de verificar que las empresas de transporte cumplen los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 corresponde a los Estados miembros. 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.º 1071/2009 establece plazos para las obligaciones de información de los Estados miembros y de la Comisión:

---

<sup>1</sup> DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> De conformidad con el artículo 1, apartado 4, del Reglamento, «los Estados miembros, no obstante, podrán reducir este límite para la totalidad o para una parte de categorías de transportes por carretera».

- cada dos años a partir de la fecha de aplicación del Reglamento, los Estados miembros deben elaborar un informe de actividad de las autoridades competentes y remitirlo a la Comisión, tal como se exige en el artículo 26 del Reglamento;
- sobre la base de la información facilitada por los Estados miembros, la Comisión debe elaborar un informe cada dos años que se 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».

El presente informe aborda la calidad y puntualidad de la transmisión de datos nacionales (sección II) y analiza los informes presentados por los Estados miembros (sección III). La sección IV presenta las conclusiones extraídas.

## **II. Presentación de los datos**

El presente informe es el tercero que se elabora en el marco del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, y abarca el período comprendido entre el 1 de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2016. El primer informe<sup>5</sup> se refería al período comprendido entre el 4 de diciembre de 2011 (fecha a partir de la que se empezó a aplicar el Reglamento) y el 31 de diciembre de 2012. El segundo informe<sup>6</sup> abarcaba el período comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014. El período del presente informe está sincronizado con el informe sobre la aplicación de la legislación social en el ámbito del transporte por

---

<sup>5</sup> COM(2014)592 final, de 25.9.2014.

<sup>6</sup> COM(2017)116 final, de 7.3.2014.

carretera<sup>7</sup>, tal y como prevé el artículo 26, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009. Esta sincronización permite a los Estados miembros y a las partes interesadas tener una visión de conjunto coherente de este sector en relación con el mercado interior y las normas sociales en el mismo período de referencia.

De acuerdo con la obligación de informar recogida en el artículo 26 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, todos los Estados miembros presentaron sus informes nacionales. Esto supone una mejora en comparación con el último período de información, cuando seis Estados miembros no presentaron informe alguno. No obstante, algunos Estados miembros facilitaron sus datos con gran retraso respecto a la fecha límite, el 30 de septiembre de 2017, lo que afectó al calendario de preparación del presente informe de la Comisión. En varios informes se apreció la ausencia de parte de la información requerida, lo que impidió llevar a cabo un análisis exhaustivo.

A efectos de coherencia y con el fin de ayudar a las autoridades nacionales competentes a cumplir con su obligación de elaborar informes, los servicios de la Comisión propusieron un formulario normalizado a los Estados miembros en 2015 para utilizar a partir del segundo período de información en adelante. Casi todos los Estados miembros que presentaron sus informes nacionales utilizaron el formulario normalizado.

Dado que los Estados miembros que presentaron informes durante el presente período de información no son los mismos que los que lo hicieron en los anteriores períodos de información, y teniendo en cuenta la naturaleza fragmentada de la información presentada, las comparaciones entre ambos períodos de información no permiten extraer, en general, conclusiones significativas.

En el contexto de las iniciativas adoptadas por la Comisión en el ámbito del transporte por carretera el 31 de mayo de 2017<sup>8</sup>, se llevó a cabo un estudio sobre la evaluación *ex post* de los Reglamentos (CE) n.ºs 1071/2009 y 1072/2009<sup>9</sup>. La Comisión adoptó asimismo un documento de trabajo de los servicios de la Comisión en el que se presentaba la evaluación de impacto correspondiente a la revisión de los Reglamentos (CE) n.ºs 1071/2009 y 1072/2009<sup>10</sup>. En los casos en que resulta pertinente, este informe se apoya en la información recogida en el estudio y en el informe sobre la evaluación de impacto.

---

<sup>7</sup> Conforme al artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 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.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move\\_es](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_es)

<sup>9</sup> <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

<sup>10</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0194>

### **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 nivel 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. En caso necesario, los informes de los Estados miembros se han complementado con los datos del citado estudio de evaluación.

Tal y como se contempla en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, bajo ciertas condiciones, varios Estados miembros imponen requisitos nacionales que deben cumplirse además de los cuatro requisitos establecidos en el Reglamento (establecimiento efectivo y fijo, honorabilidad, capacidad financiera apropiada y competencia profesional) para acceder a la profesión de transportista por carretera. Por ejemplo, Eslovaquia ha añadido un requisito que fija la edad mínima 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 dentro del municipio, en otro municipio del mismo distrito administrativo o en el de un distrito administrativo adyacente. En España hay un requisito adicional de que los solicitantes deben disponer de tres vehículos, que representen al menos una capacidad de carga útil de 60 toneladas<sup>11</sup>. Bélgica, Grecia, Finlandia, Italia, Letonia, Países Bajos, Suecia, Chequia y Francia han decidido ampliar, al menos de manera parcial, la obligación de cumplimiento de las normas sobre el acceso a 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<sup>12</sup>.

Hay una gran diversidad en la manera en que los Estados miembros comprueban el cumplimiento de los cuatro requisitos en materia de acceso a la profesión de transportista por carretera establecidos en el Reglamento, así como en el número de controles realizados.

Estonia informó de que la verificación del cumplimiento de los requisitos del Reglamento se llevaba a cabo con arreglo a un sistema basado en el riesgo centrado fundamentalmente en las empresas con un riesgo elevado de cometer infracciones graves o frecuentes de la normativa del transporte por carretera.

En Irlanda, el control de la honorabilidad, la capacidad financiera y la competencia profesional se efectúan al menos cada cinco años en el marco del proceso de renovación de una autorización para cada empresa. Además, estos controles pueden tener lugar con más frecuencia en el caso de algunos transportistas que se considere que presentan un riesgo elevado o que se han puesto en conocimiento de la autoridad competente. La honorabilidad se

---

<sup>11</sup> Sin embargo, este requisito nacional no cumple las condiciones establecidas en el Reglamento, lo que llevó al Tribunal Europeo de Justicia a dictar una sentencia, el 8 de febrero de 2018, que obligaba a España a abolir el citado requisito (sentencia del Tribunal Europeo de Justicia en el asunto C-181/17, Comisión Europea/España).

<sup>12</sup> Véase el cuadro 4 del informe de evaluación de impacto mencionado en la nota a pie de página n.º 10.

comprueba investigando al gestor de transporte y a cualquier otra persona pertinente con el servicio nacional de investigación de la fuerza policial nacional. Este servicio proporciona a la autoridad competente una relación de condenas que puede utilizarse para determinar la honorabilidad. Durante el período de cinco años de vigencia de la licencia de transportista, normalmente no es necesario que un transportista aporte información complementaria a la autoridad encargada de conceder las licencias. Ello solo sucedería en caso de que la autoridad hubiera detectado un riesgo en referencia a ese transportista.

En Letonia, los controles relativos al cumplimiento de la capacidad financiera se realizan con ayuda de la información que figura en los informes anuales presentados por el registro mercantil. Además, se comprueban los cuatro requisitos antes de la concesión de la autorización de las operaciones de transporte. La mayoría de las autorizaciones suspendidas tienen su origen en solicitudes de la Inspección Fiscal del Estado, que decide suspender la actividad económica de la empresa de transporte. Dado que en Letonia se expiden copias auténticas certificadas de las licencias comunitarias y las licencias para el transporte nacional para cada vehículo particular y solo para un período máximo de doce meses, en caso de inobservancia de los cuatro requisitos, las copias auténticas de las licencias comunitarias y las licencias para el transporte nacional no se renuevan. Se comprueba la honorabilidad del gestor de transporte, la empresa y los miembros de su consejo de administración. Cuando el gestor de transporte o los miembros del consejo de administración de la empresa son reemplazados, se comprueba la honorabilidad de cada uno de los nuevos miembros. Las autoridades letonas encargadas de asegurar el cumplimiento de la normativa señalaron algunas dificultades para determinar el cumplimiento del requisito de capacidad financiera en relación con la póliza de seguro, puesto que el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 no detalla los riesgos que deben asegurarse para una empresa de transporte.

En Bélgica, las primeras verificaciones relativas a la existencia de un establecimiento efectivo y fijo se realizan mediante una consulta de la base de datos «Crossroads» de empresas establecidas en Bélgica cuando se ha expedido una nueva licencia comunitaria. Posteriormente, la autoridad de control organiza una comprobación en Bélgica. Esta también se efectúa bajo petición específica o en el caso de que una empresa sea conocida por haber incumplido la legislación del transporte. Además, la pérdida de honorabilidad por infracciones relacionadas con el transporte conlleva un procedimiento de rehabilitación al cabo de dos años.

En España, se emplean dos métodos para controlar el cumplimiento de los criterios de acceso a la profesión. El primer método consiste en solicitar a las empresas la presentación de documentación que acredite que cumplen los cuatro requisitos. El segundo método consiste en que los inspectores visiten los locales de las empresas para realizar controles *in situ*. En España, las empresas de transporte por carretera deben solicitar una renovación de su autorización cada dos años y, por lo tanto, el cumplimiento de los cuatro requisitos se controla cada dos años. Por otra parte, cada año se lleva a cabo una serie de inspecciones para verificar que las empresas cuya autorización no ha sido renovada no realizan ninguna actividad de transporte.

En Polonia, hay 400 inspectores encargados de los controles en carretera y en los locales de las empresas de transporte por carretera. La información recopilada por los inspectores se transmite a la Oficina de Transporte Internacional y a las autoridades locales encargadas de la expedición de licencias comunitarias y de comprobar los cuatro requisitos establecidos en el

Reglamento (CE) n.º 1071/2009. En Polonia, se considera un establecimiento efectivo y fijo un lugar con el equipo técnico y los dispositivos apropiados para llevar a cabo las operaciones de transporte de manera permanente y estructurada, que incluya al menos uno de los siguientes aspectos: un aparcamiento; una zona de descarga; equipo para el mantenimiento de vehículos.

En Alemania, solo existía un sistema de clasificación de riesgos a nivel regional, pero a partir de julio de 2014, se estableció un sistema de clasificación de riesgos a nivel nacional. Las infracciones se califican con 5 puntos (las infracciones más graves), con 3 puntos (infracciones muy graves/graves) o con 1 punto (otras infracciones). Se considera que una empresa tiene un riesgo mayor si ha acumulado 5 puntos (en el caso de empresas con un máximo de 10 vehículos), 8 puntos (hasta 50 vehículos) u 11 puntos (más de 50 vehículos).

El organismo del Reino Unido, Driver and Vehicle Standards Agency, cuenta con un sistema conocido como OCRS (Operator Compliant Risk Score) desde 2006. Este sistema se perfeccionó en 2012 con el fin de mejorar su capacidad de predicción. El OCRS integra información sobre infracciones de la inspección técnica correlacionadas con otras infracciones.

En Dinamarca se verifica la capacidad financiera apropiada, las competencias profesionales, las deudas y el establecimiento fijo de todos los nuevos solicitantes de una licencia comunitaria o nacional. El control de honorabilidad solo se lleva a cabo si la policía ha informado de un problema o si se produce cualquier otra indicación que pueda constituir un problema. Las infracciones quedan registradas durante cinco años y comprenden las infracciones detectadas por la policía durante los controles en carretera. Las autoridades danesas normalmente controlan a todos los nuevos solicitantes, así como a unos 250 transportistas existentes. Estos últimos se seleccionan sobre la base del sistema de clasificación de riesgos. Los transportistas deben cumplir un requisito de capacidad financiera inicial de 150 000 coronas danesas (DKK) (aproximadamente 20 000 EUR) para obtener las dos primeras licencias, mientras que el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 solo exige que se reserve un importe de 9 000 EUR para el primer vehículo y de 5 000 EUR por cada vehículo adicional<sup>13</sup>. En Dinamarca se requieren 40 000 DKK (alrededor de 5 400 EUR) por cada vehículo adicional. Además, la empresa no debe adeudar al Gobierno un importe superior a 50 000 DKK (alrededor de 6 700 EUR). La Autoridad del Transporte de Dinamarca realiza una investigación con las autoridades fiscales danesas sobre esta cuestión al verificar la capacidad financiera adecuada de la empresa.

Rumanía dispone de un sistema de clasificación de riesgos para controlar las infracciones que recoge todas las infracciones en el transporte por carretera de cada empresa de transporte. Si una empresa abre una sucursal, se efectúan controles sobre su establecimiento efectivo y fijo.

En los Países Bajos, la organización holandesa de transporte nacional e internacional por carretera (NIWO) ha desarrollado un método para la detección de transportistas que corren el riesgo de dejar de cumplir el requisito de capacidad financiera apropiada. Los transportistas que están en riesgo serán objeto de un estrecho seguimiento. En el caso de que un transportista de alto riesgo no sea capaz de cumplir el requisito de capacidad financiera apropiada dentro de los plazos establecidos en el artículo 13 del Reglamento (CE)

---

<sup>13</sup> Véase el artículo 7, apartado 1, del citado Reglamento.

n.º 1071/2009, se le retira la licencia comunitaria. Con este método, los transportistas están obligados a cumplir el requisito de capacidad financiera apropiada durante todo el período de validez de la licencia comunitaria y no solo durante el período de solicitud. La clasificación de riesgos también se aplica a la competencia profesional requerida. Según los datos notificados, hasta el momento la NIWO no ha suspendido ni retirado ninguna autorización sobre la base del requisito de honorabilidad.

En Finlandia, el sistema de clasificación de riesgos está relacionado con los controles de honorabilidad. Un control sistemático de honorabilidad en relación con todas las personas pertinentes se considera una tarea exigente, razón por la cual, justamente, es necesaria la clasificación de riesgos.

En Luxemburgo, el Ministerio de Economía efectúa controles antes de expedir una autorización, a fin de verificar el cumplimiento de los cuatro requisitos. Asimismo, se realizan controles de honorabilidad cuando el titular de una autorización atraviesa dificultades financieras, como una situación de insolvencia o quiebra, con objeto de proteger a las partes cocontratantes. También se llevan a cabo controles de honorabilidad, capacidad financiera, competencia profesional y establecimiento efectivo y fijo cuando el titular de una autorización solicita una nueva autorización, por ejemplo cuando amplía el alcance de sus actividades a otro sector para el que necesita una autorización adicional.

En cuanto a las dificultades relativas a los controles de establecimiento efectivo y fijo, que se consideran más onerosos que otros controles, diversas autoridades competentes destacan la naturaleza exigente de los controles y la falta de capacidad administrativa para controlar todas las empresas de transporte por carretera registradas en un Estado miembro determinado.

Solamente dos Estados miembros presentaron datos relativos al número de controles efectuados en relación con los cuatro requisitos de acceso a la profesión de transportista por carretera. En Estonia, se llevaron a cabo 80 controles de honorabilidad y 80 controles de competencia profesional en el período 2015-2016. En Suecia se efectuaron 131 controles de honorabilidad.

## **2. Autorizaciones**

El artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 define la autorización para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera como «la decisión administrativa que autorice a una empresa que cumpla las condiciones establecidas en dicho Reglamento a ejercer la profesión de transportista por carretera».

La naturaleza jurídica de «decisión administrativa» varía entre los Estados miembros. Este podría ser un requisito previo para obtener una licencia para el transporte nacional o una licencia comunitaria para efectuar transportes internacionales, podría ser el equivalente de una licencia para el transporte exclusivamente nacional o podría significar una licencia para el transporte nacional e internacional concedida por medio de una sola autorización.

Por ejemplo, en Bulgaria y Lituania hay cuatro tipos de licencias (nacionales de viajeros, nacionales de transporte de mercancías, licencia comunitaria de viajeros y licencia

comunitaria para el transporte de mercancías). En Bulgaria, sin embargo, solo se concede un documento (es decir, la autorización) para el transporte nacional e internacional.

En Bélgica solo se conceden licencias comunitarias en forma de autorizaciones para el transporte de viajeros o de mercancías.

Desde 2012, las empresas establecidas en Estonia que tengan la intención de operar en el mercado del transporte por carretera están obligadas a solicitar una licencia comunitaria, que es el único tipo de autorización existente en ese Estado miembro.

En Luxemburgo solo hay dos tipos de licencias: una para el transporte nacional y otra para el transporte internacional.

En Rumanía solo se conceden licencias comunitarias en forma de autorizaciones para el transporte de viajeros o de mercancías.

En el Reino Unido existen dos tipos principales de autorizaciones que se aplican a las empresas de transporte de viajeros y de transporte de mercancías. Son las licencias estándar nacionales y las licencias internacionales. La licencia internacional está destinada a aquellas empresas que efectúan transportes internacionales y corresponde a los titulares de licencias comunitarias. Además, el Reino Unido tiene otras categorías fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 para los transportistas por cuenta propia. Hay una nueva clasificación de las organizaciones de transporte de viajeros que no son empresas y que no se consideran transportistas por cuenta ajena, tales como escuelas, asociaciones benéficas y grupos comunitarios.

Como resultado de la existencia de distintos tipos de autorizaciones para que las empresas ejerzan la profesión de transportista por carretera, los datos presentados por los Estados miembros solo pueden compararse de forma amplia. Sin embargo, la mayoría de los Estados miembros presentaron un número global de transportistas autorizados el 31 de diciembre de 2016 que constituye un punto de referencia para los datos en cuanto al número de autorizaciones concedidas, suspendidas o retiradas. En Austria hay 11 499 transportistas autorizados (de mercancías y pasajeros), en Bélgica 9 007, en Bulgaria 13 354, en Chipre 2 945, en Chequia 24 482, en Alemania 51 127, en Dinamarca 5 618, en Estonia 3 330, en Grecia 12 187<sup>14</sup>, en España 96 237, en Finlandia 15 941, en Francia 128 319, en Hungría 13 267, en Croacia 601, en Irlanda 5 585, en Italia 105 560, en Lituania 866, en Luxemburgo 497, en Letonia 4 313, en Malta 684, en los Países Bajos 13 172<sup>15</sup>, en Polonia 84 304, en Portugal 8 674, en Suecia 17 608, en Eslovenia 5 811, en Eslovaquia 8 564 y en el Reino Unido 42 573 transportistas autorizados. En el conjunto de la UE había 608 212 transportistas de mercancías y 77 913 transportistas de pasajeros<sup>16</sup>.

La gran mayoría de las empresas autorizadas son transportistas de mercancías por carretera. El porcentaje de transportistas por carretera autorizados en comparación con el número global

---

<sup>14</sup> Grecia y los Países Bajos informaron únicamente del número de transportistas de mercancías.

<sup>15</sup> Grecia y los Países Bajos informaron únicamente del número de transportistas de mercancías.

<sup>16</sup> Tres Estados miembros no informaron del número de transportistas de pasajeros, y un Estado miembro no informó del número de transportistas de mercancías.

de transportistas autorizados en los Estados miembros que habían comunicado sus datos era del 89 % el 31 de diciembre de 2016 (88 % el 31 de diciembre de 2014), mientras que solo un 11 % de las empresas eran de transporte de pasajeros. La única excepción fue la de Malta, donde el número de transportistas de pasajeros (596) superó con creces el número de transportistas por carretera (88), mientras que en Francia el porcentaje de empresas de transporte de pasajeros se situaba muy por encima de la media de la UE (24 %).

## **2.1 Autorizaciones concedidas**

Sobre la base de los datos comunicados por veinticuatro Estados miembros<sup>17</sup>, se expidieron 278 092 autorizaciones para ejercer la profesión de transportista de pasajeros (25 788 autorizaciones) y mercancías (252 304 autorizaciones) durante el período de información.

El número de autorizaciones concedidas osciló entre las 27 de Malta y las 122 790 de España. En el anexo I del presente informe figura un cuadro detallado con la información comunicada a este respecto.

La mayoría de las autorizaciones concedidas en 2015 y 2016 se refieren a transportistas de mercancías por carretera (el 91 % del total), y solo una pequeña proporción a transportistas de pasajeros (el 9 %).

## **2.2 Autorizaciones retiradas y suspendidas**

Sobre la base de los datos comunicados por veinticinco Estados miembros<sup>18</sup>, el número total de autorizaciones retiradas o suspendidas durante el período 2015-2016 fue de 130 998. Se puede observar que España registró el mayor número de retiradas y suspensiones de autorizaciones, que ascendió a 76 534 para el transporte de pasajeros y mercancías. En el extremo opuesto, se registraron muy pocas retiradas y suspensiones en Portugal (1), Irlanda (7), Luxemburgo (13) y Rumanía (15). En el anexo II del presente informe se ofrece información detallada sobre las retiradas y suspensiones de autorizaciones.

Las retiradas y suspensiones de las autorizaciones se debieron en gran medida a la fecha de expiración de la autorización/licencia comunitaria, la liquidación de la sociedad, o la petición de los transportistas en la mayoría de los Estados miembros que informaron sobre las razones de dichas retiradas y suspensiones.

No obstante, España indicó que el principal motivo de la retirada o suspensión de las autorizaciones fue el incumplimiento de los cuatro requisitos de acceso a la profesión (la retirada de 47 719 autorizaciones se debió a ello). En Suecia, la principal razón de la retirada de autorizaciones fue el incumplimiento del requisito de disponer de un establecimiento efectivo y fijo (1 514 retiradas por este motivo), algo que también ocurrió en Estonia (167) y

---

<sup>17</sup> Austria, Portugal, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Alemania, Dinamarca, Estonia, Grecia, España, Finlandia, Francia, Croacia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Letonia, Malta, Países Bajos, Polonia, Suecia, Eslovenia, Eslovaquia y Reino Unido.

<sup>18</sup> Malta, Hungría y Chipre no informaron sobre este punto.

Eslovenia (55). En el Reino Unido, la principal causa de retirada de autorizaciones fue la falta de honorabilidad (se retiraron o suspendieron 466 autorizaciones por esta razón).

### **3. Certificados de competencia profesional**

Los certificados de competencia profesional que certifican que los conductores candidatos han superado los exámenes escritos y orales se expiden por las autoridades competentes y constituyen prueba de la competencia profesional, conforme a lo previsto en el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

Sobre la base de la información facilitada por veinticinco Estados miembros<sup>19</sup>, se expidieron 477 761 certificados de competencia profesional durante el período de referencia. Esta cifra incluye los certificados concedidos sobre la base del examen previsto en el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y mediante el reconocimiento de la experiencia, a raíz de una exención establecida en el artículo 9 de dicho Reglamento.

El mayor número de certificados concedidos en la UE durante el período cubierto por el presente informe correspondió a España (388 218), seguida de los Países Bajos (25 597), Rumanía (20 960), Polonia (7 100) y Francia (6 616). 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 (CE) n.º 1071/2009, si un gestor de transporte pierde su honorabilidad, la autoridad competente le inhabilitará para dirigir las actividades de transporte de una empresa.

Se expidieron inhabilitaciones en diez de los Estados miembros que han presentado sus informes: Austria (3), Bélgica (5), Dinamarca (82), Alemania (5), España (17), Estonia (11), Finlandia (15), Italia (72), Suecia (49) y Reino Unido (253). 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.º 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. En la Decisión (UE) 2016/480 de la Comisión<sup>20</sup> se definen los requisitos mínimos de los datos que deben introducirse en esos registros y normas comunes relativas a su interconexión a través del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU). En particular, esto se

---

<sup>19</sup> Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Alemania, Dinamarca, Estonia, Grecia, España, Finlandia, Francia, Croacia, Hungría, Irlanda, Italia, Lituania, Letonia, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía, Suecia, Eslovenia y Eslovaquia.

<sup>20</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión, de 1 de abril de 2016, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión; DO L 87 de 2.4.2016, p. 4.

refiere a la honorabilidad de las empresas de transporte, las infracciones graves cometidas y los datos sobre las licencias comunitarias.

El establecimiento del ERRU estaba previsto como el siguiente paso para facilitar la cooperación entre las autoridades nacionales con el fin de seguir mejorando la aplicación transfronteriza de la legislación europea en materia de transporte por carretera con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009. El ERRU debería simplificar la ejecución transfronteriza, que resultaría más rentable, siempre que todos los Estados miembros estén conectados y utilicen de forma efectiva datos de calidad del sistema de intercambio en sus bases de datos. La interconexión de los registros nacionales debía culminar el 31 de diciembre de 2012.

Pese a los considerables retrasos por parte de algunos Estados miembros, todos ellos han interconectado ya sus registros electrónicos nacionales de empresas de transporte por carretera.

Varios Estados miembros señalaron que la participación en el ERRU mejoró la cooperación y el intercambio de información entre los Estados miembros, así como la eficacia de sus registros electrónicos nacionales. Se ha registrado un importante número de intercambios de información sobre infracciones graves y honorabilidad, sobre todo en Bélgica, Chequia, Alemania, Estonia, Croacia, Italia, Letonia, Eslovenia y Suecia. La mayoría de estos intercambios se refieren a solicitudes de control de honorabilidad enviados a otros Estados miembros y recibidos de estos. Conviene señalar que el volumen de estos intercambios de información ha aumentado de forma muy significativa en comparación con el anterior período de información<sup>21</sup>. Esto parece indicar que la culminación de la interconexión de los registros electrónicos nacionales está fomentando un mayor uso del ERRU, y que los Estados miembros, en general, están intensificando su utilización de la plataforma. El anexo IV del presente informe recoge los datos facilitados por los Estados miembros.

#### **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) n.º 1071/2009, sobre el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. Dicha información abarca los aspectos de la aplicación por parte de los Estados miembros del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, enumerados en el artículo 26, apartado 1, de dicho Reglamento, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2016.

La calidad y la puntualidad de las notificaciones de los Estados miembros fueron muy variables, lo que ha afectado a la calidad global del presente informe. Debido a la falta de datos sobre determinados aspectos del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, no ha sido posible incluir en el presente informe un análisis completo de la aplicación de sus disposiciones. Sin embargo, tanto el número de Estados miembros que comunicaron datos como el nivel de

---

<sup>21</sup> A pesar de que varios Estados miembros no informaron sobre los intercambios de información producidos en el período abarcado por el informe anterior, el incremento registrado entre ambos períodos es muy significativo.

detalle de estos han mejorado de manera sustancial en relación con el período de información anterior.

Conviene subrayar que, en el momento de redactar este informe, el sistema de cooperación administrativa entre Estados miembros ha avanzado notablemente. No obstante, la Comisión respalda la introducción de mejoras en este ámbito, lo que reforzaría la coherencia y la eficacia de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 en todos los Estados miembros de la UE.

La Comisión recuerda a los Estados miembros su obligación de facilitar el informe pormenorizado, con todos los datos señalados en el artículo 26, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, en el plazo requerido para permitir un informe completo y evitar procedimientos de infracción en virtud del artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. La Comisión también insta a los Estados miembros a utilizar el formulario normalizado de notificación a efectos de coherencia de los informes nacionales.