



Consiglio  
dell'Unione europea

**Bruxelles, 11 ottobre 2021  
(OR. en)**

**12736/21**

**TRANS 592  
MI 732**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	11 ottobre 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2021) 623 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO relativa all'attuazione nel periodo dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2018 di determinate disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009 che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2021) 623 final.

All.: COM(2021) 623 final



Bruxelles, 11.10.2021  
COM(2021) 623 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**relativa all'attuazione nel periodo dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2018 di  
determinate disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009 che stabilisce norme comuni  
sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada**

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

## **relativa all'attuazione nel periodo dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2018 di determinate disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009 che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada**

relativa all'attuazione nel periodo dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2018 di determinate disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009 che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada

### **Introduzione**

La presente relazione concerne l'esercizio della professione di trasportatore su strada negli Stati membri. Essa si propone di garantire uno stretto monitoraggio dell'applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio<sup>1</sup> (in seguito denominato "regolamento (CE) n. 1071/2009"). Tale regolamento si applica a tutte le imprese stabilite nell'UE che esercitano la professione di trasportatore su strada, nonché a quelle che intendono intraprenderla. La professione di trasportatore su strada comprende sia la professione di trasportatore di merci su strada<sup>2</sup>, sia la professione di trasportatore di persone su strada<sup>3</sup>. Alcune categorie di imprese, come i trasportatori che utilizzano veicoli a motore con una massa a carico inferiore a 3,5 tonnellate, non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento<sup>4</sup>. Il regolamento (CE) n. 1071/2009 definisce norme comuni che disciplinano l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di persone.

In conformità all'articolo 3 del regolamento le imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada devono avere sede effettiva e stabile in uno Stato membro, essere onorabili e possedere un'adeguata idoneità finanziaria e l'idoneità professionale richiesta. L'articolo 4 del regolamento impone inoltre alle imprese di trasporto su strada l'obbligo di indicare un gestore dei trasporti, il quale deve essere titolare di un attestato di idoneità professionale che confermi il possesso delle competenze e delle conoscenze necessarie per dirigere le operazioni di trasporto nel rispetto di tutte le norme giuridiche e del settore, in

---

<sup>1</sup> GUL 300 del 14.11.2009, pag. 51.

<sup>2</sup> Ai sensi dell'articolo 2, punto 1, del regolamento si intende per "professione di trasportatore di merci su strada" la professione di un'impresa che esegue, mediante veicoli a motore singoli oppure insieme di veicoli accoppiati, il trasporto di merci per conto di terzi.

<sup>3</sup> Ai sensi dell'articolo 2, punto 2, del regolamento si intende per "professione di trasportatore di persone su strada" la professione di un'impresa che, mediante autoveicoli atti, per costruzione e per attrezzatura, a trasportare più di nove persone, conducente compreso, e destinati a tal fine, esegue trasporti di persone con offerta al pubblico o a talune categorie di utenti, dietro corrispettivo versato dalla persona trasportata o dall'organizzatore del trasporto.

<sup>4</sup> Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento "tuttavia, gli Stati membri possono diminuire tale soglia per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada". A partire dal 21 maggio 2022 il regolamento si applicherà anche ai trasportatori che utilizzano veicoli a motore con una massa a carico superiore a 2,5 tonnellate che non effettuano esclusivamente trasporti nazionali nel proprio Stato membro di stabilimento.

maniera effettiva e continuativa. Il compito di verificare che le imprese di trasporto ottemperino ai requisiti previsti dal regolamento (CE) n. 1071/2009 spetta agli Stati membri. Inoltre, per migliorare l'efficacia della sorveglianza delle imprese che operano nell'Unione europea è essenziale una buona organizzazione della cooperazione amministrativa fra Stati membri.

L'articolo 26, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 fissa i termini per la trasmissione delle relazioni che gli Stati membri e la Commissione europea sono tenuti a presentare:

- ogni due anni dalla data di applicazione del regolamento, gli Stati membri devono elaborare una relazione sulle attività delle autorità competenti e trasmetterla alla Commissione;
- sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri, ogni due anni la Commissione deve elaborare una relazione da trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio.

Le relazioni nazionali presentate dagli Stati membri costituiscono un contributo fondamentale ai fini della relazione della Commissione. L'articolo 26 del regolamento precisa quali dati includere nelle relazioni nazionali:

"a) un quadro d'insieme del settore in relazione all'onorabilità, all'idoneità finanziaria e all'idoneità professionale;

b) il numero, per anno e per tipo, delle autorizzazioni rilasciate, sospese e ritirate, il numero di dichiarazioni di inidoneità e le relative motivazioni;

c) il numero degli attestati di idoneità professionale rilasciati ogni anno;

d) le statistiche di base sui registri elettronici nazionali e il loro uso da parte delle autorità competenti; e

e) un quadro d'insieme degli scambi di informazioni con altri Stati membri in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 2, comprendente in particolare il numero annuo di infrazioni accertate notificate ad altri Stati membri e il numero delle risposte ricevute, nonché il numero annuo delle domande e risposte ricevute in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 3".

La presente relazione riguarda la qualità e la puntualità delle comunicazioni nazionali di dati (sezione I) e presenta un'analisi delle relazioni trasmesse dagli Stati membri (sezione II). La sezione III presenta le conclusioni.

## **I. Comunicazione dei dati**

La presente relazione è la quarta elaborata ai sensi del regolamento (CE) n. 1071/2009 e riguarda il periodo compreso tra il 1° gennaio 2017 e il 31 dicembre 2018. La prima relazione<sup>5</sup> riguardava il periodo dal 4 dicembre 2011 (data a partire dalla quale si applica il regolamento) al 31 dicembre 2012. La seconda relazione<sup>6</sup> riguardava il periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2014. La terza relazione<sup>7</sup> riguardava il periodo dal 1° gennaio 2015 al 31 dicembre 2016. La presente relazione è pubblicata contestualmente alla relazione sull'attuazione delle

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

<sup>6</sup> COM(2017)116 final, del 7.3.2017.

<sup>7</sup> COM(2019)84 final, del 18.2.2019.

disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada<sup>8</sup>, come previsto dall'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009. Questo permette agli Stati membri e alle parti interessate di avere un quadro d'insieme coerente del settore in relazione al mercato interno e alle norme sociali nello stesso periodo di riferimento.

A norma dell'articolo 26 del regolamento (CE) n. 1071/2009, gli Stati membri sono tenuti a elaborare una relazione. Due Stati membri tuttavia non hanno adempiuto tale obbligo<sup>9</sup>, mentre altri si sono limitati a fornire informazioni descrittive<sup>10</sup>. Si tratta di un aumento rispetto all'ultimo periodo, in cui tutti gli Stati membri avevano adempiuto i rispettivi obblighi. Alcuni Stati membri hanno trasmesso i dati con notevole ritardo rispetto alla scadenza del 30 settembre 2019; l'ultima relazione è pervenuta nel mese di ottobre 2020, il che ha avuto ripercussioni sui tempi della presente relazione della Commissione. In diverse relazioni mancavano alcune delle informazioni richieste e ciò ha impedito di ottenere un'analisi completa.

Per garantire la coerenza e assistere le autorità nazionali competenti nell'adempimento dell'obbligo di presentazione delle relazioni, nel 2015 i servizi della Commissione hanno proposto agli Stati membri un formulario tipo, da utilizzare a partire dal secondo periodo di riferimento. Quasi tutti gli Stati membri partecipanti hanno impiegato tale formulario tipo per le proprie relazioni nazionali.

Poiché gli Stati membri che presentano la relazione per il periodo di riferimento considerato non sono gli stessi che hanno presentato la relazione nel precedente periodo di riferimento, e a causa della frammentarietà delle informazioni presentate, i confronti tra i due periodi di riferimento devono essere considerati con cautela.

## **II. Analisi dei dati sull'esercizio della professione di trasportatore su strada**

### **1. Quadro d'insieme del settore dei trasporti su strada in relazione all'onorabilità, all'idoneità finanziaria e all'idoneità professionale**

Questa sezione della relazione si basa sulle informazioni trasmesse dagli Stati membri in merito ai requisiti nazionali, all'organizzazione dei controlli, al livello di conformità e alle difficoltà riscontrate. Il quadro d'insieme è incompleto in termini di portata a causa della frammentarietà delle relazioni elaborate dagli Stati membri. Ove necessario, le relazioni degli Stati membri sono integrate da dati ricavati dallo studio di valutazione sopra richiamato.

Si registrano grandi differenze nel modo in cui gli Stati membri controllano il rispetto dei quattro requisiti stabiliti nel regolamento per l'accesso alla professione di trasportatore su strada, nonché nel numero di controlli eseguiti. I differenti metodi di controllo del rispetto dei requisiti variano dal sistema a punti della Germania ai controlli annuali in Lettonia, fino alle verifiche effettuate sulla base delle condanne in Irlanda.

---

<sup>8</sup> Cui si fa riferimento nell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

<sup>9</sup> Gli Stati membri che non hanno adempiuto i rispettivi obblighi sono i Paesi Bassi e il Portogallo.

<sup>10</sup> Lussemburgo

Avvalendosi, a determinate condizioni, della possibilità concessa dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, oltre ai quattro requisiti stabiliti nel regolamento (sede effettiva e stabile, onorabilità, appropriata idoneità finanziaria e idoneità professionale richiesta) vari Stati membri impongono requisiti nazionali aggiuntivi che devono essere soddisfatti per potere accedere alla professione di trasportatore su strada. Ad esempio, la Danimarca e l'Estonia impongono requisiti nazionali aggiuntivi in merito all'idoneità finanziaria, mentre in altri casi si riscontrano requisiti aggiuntivi concernenti ad esempio le strutture di parcheggio.

L'Estonia ha comunicato che i controlli riguardanti il rispetto dei requisiti del regolamento sono effettuati secondo un sistema basato sui rischi e riguardano principalmente le imprese per le quali il rischio di violazioni gravi o frequenti delle norme in materia di trasporti su strada è più elevato. Inoltre si effettuano controlli allorché il titolare di una licenza comunitaria chiede una copia conforme. Nel periodo 2017-2018 il 65 % dei titolari di licenze comunitarie ha chiesto una copia conforme ed è stato controllato ciascuno dei casi richiamati. Oltre a effettuare controlli volti ad accertare la sede stabile, dopo il rilascio della licenza comunitaria le autorità estoni effettuano controlli basati sul registro una o due volte all'anno. Oltre ai quattro requisiti, l'Estonia esige che il richiedente di una licenza comunitaria non abbia arretrati di imposta non scaglionati superiori all'importo specificato nella rispettiva legge tributaria e non abbia dichiarato fallimento.

In Irlanda i controlli relativi all'onorabilità, all'idoneità finanziaria e all'idoneità professionale sono effettuati almeno ogni cinque anni nell'ambito del processo di rinnovo dell'autorizzazione per ogni impresa. La frequenza dei controlli può inoltre essere incrementata per i trasportatori considerati a elevato rischio o che hanno attirato l'attenzione dell'autorità competente. L'onorabilità è valutata sottoponendo il gestore dei trasporti e qualsiasi altra persona interessata a un controllo effettuato dal servizio nazionale responsabile di tali verifiche (*National Vetting Service*), facente capo alle forze di polizia nazionali. Detto servizio di verifica fornisce all'autorità competente un elenco delle condanne cui è possibile fare riferimento per determinare l'onorabilità. Durante i cinque anni di validità della licenza di un trasportatore, di norma non occorre che il trasportatore fornisca informazioni aggiuntive all'autorità responsabile del rilascio delle licenze; la presentazione di informazioni aggiuntive è prevista unicamente nel caso in cui l'autorità abbia individuato un rischio connesso allo specifico trasportatore.

In Lettonia, i controlli del rispetto dell'idoneità finanziaria sono effettuati utilizzando le informazioni delle relazioni annuali fornite dal registro delle imprese. Inoltre tutti e quattro i requisiti sono controllati prima del rilascio delle autorizzazioni alle attività di trasporto. La maggior parte delle sospensioni di autorizzazioni avviene su richiesta dell'ispettorato fiscale statale, in seguito alla decisione di quest'ultimo di sospendere l'attività economica dell'impresa di trasporto. Le copie certificate conformi delle licenze comunitarie e delle licenze per il trasporto nazionale sono rilasciate per ogni specifico veicolo e soltanto per un periodo non superiore a 12 mesi. Pertanto, nel caso di inosservanza dei quattro requisiti, le copie certificate conformi delle licenze comunitarie e delle licenze per il trasporto nazionale non vengono rinnovate. Il controllo dell'onorabilità viene effettuato per il gestore dei trasporti, l'impresa e i membri del suo consiglio di amministrazione. Quando il gestore dei trasporti o i membri del consiglio di amministrazione dell'impresa sono sostituiti, viene effettuato un controllo dell'onorabilità di ogni nuovo membro. Le autorità della Lettonia preposte all'applicazione della normativa riscontrano alcune complessità nell'accertare il rispetto del requisito di idoneità finanziaria correlato alla polizza assicurativa, mancando nel regolamento (CE)

n. 1071/2009 una descrizione precisa dei rischi da assicurare per quanto riguarda le responsabilità delle imprese di trasporto.

In Spagna si utilizzano due metodi per controllare il rispetto dei requisiti relativi all'accesso alla professione. Il primo metodo consiste nel chiedere all'impresa di presentare una documentazione che comprovi il rispetto dei quattro requisiti; il secondo metodo prevede invece l'invio di ispettori nei locali dell'impresa per controlli in loco. In Spagna le imprese di trasporto su strada devono chiedere il rinnovo dell'autorizzazione ogni due anni; pertanto la conformità ai quattro requisiti è controllata ogni due anni. Ogni anno inoltre sono effettuate una serie di ispezioni per verificare che le imprese la cui autorizzazione non è stata rinnovata non svolgano attività di trasporto.

In Polonia 400 ispettori sono responsabili dei controlli effettuati su strada e nei locali dei trasportatori di merci su strada. Le informazioni raccolte dagli ispettori sono trasmesse all'Ufficio per i trasporti internazionali e alle autorità locali competenti per il rilascio delle licenze comunitarie e i controlli relativi ai quattro requisiti stabiliti nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Si intende per sede effettiva e stabile un luogo dotato di attrezzature tecniche e impianti adeguati per consentire lo svolgimento di attività di trasporto in modo strutturato e continuativo; in tale luogo deve essere compreso almeno uno dei seguenti elementi: un'area di parcheggio; un'area di scarico; attrezzature per la manutenzione dei veicoli.

In Germania, dove un sistema di classificazione del rischio esisteva solo a livello regionale, a partire dal luglio 2014 è stato introdotto un sistema su scala nazionale. Alle infrazioni sono assegnati cinque punti (infrazioni più gravi), tre punti (infrazioni mediamente gravi/gravi) o un punto (altre infrazioni). Un'impresa è classificata "a maggior rischio" se ha accumulato cinque punti (imprese con un massimo di 10 veicoli), otto punti (fino a 50 veicoli) o 11 punti (più di 50 veicoli).

Dal 2006 l'agenzia britannica per le norme sui conducenti e sui veicoli (*Driver and Vehicle Standards Agency*) utilizza un sistema denominato OCRS (*Operator Compliance Risk Score*); nel 2012 questo sistema è stato ottimizzato allo scopo di migliorarne la capacità predittiva. L'OCRS fornisce ulteriori informazioni sulle infrazioni rilevate in sede di controllo tecnico, che sono correlate ad altre infrazioni.

In Danimarca tutti i nuovi richiedenti di licenza nazionale o comunitaria sono sottoposti a controlli volti ad accertare l'adeguata idoneità finanziaria, l'idoneità professionale, i debiti e la sede stabile. I controlli dell'onorabilità sono effettuati solo se la polizia ha segnalato un problema o se vi sono altri elementi che indicano un possibile problema. Le infrazioni, comprese quelle riscontrate dalla polizia nei controlli su strada, sono registrate per cinque anni. Di norma l'autorità danese controlla ogni anno tutti i nuovi richiedenti nonché circa 250 trasportatori esistenti, che sono selezionati in base al sistema di classificazione del rischio. Per quanto riguarda l'idoneità finanziaria, i trasportatori devono soddisfare un requisito iniziale pari a 150 000 DKK (circa 20 000 EUR) per ottenere le prime due licenze, laddove l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 prescrive unicamente l'esistenza di riserve pari a 9 000 EUR per il primo veicolo e a 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare. In Danimarca per ogni veicolo supplementare il requisito da soddisfare è pari a 40 000 DKK (circa 5 400 EUR). L'impresa inoltre non deve avere nei confronti dell'amministrazione arretrati superiori a 50 000 DKK (circa 6 700 EUR). Nel verificare l'adeguata idoneità finanziaria dell'impresa, l'autorità danese per i trasporti chiede informazioni all'autorità fiscale danese.

La Romania utilizza un sistema di classificazione del rischio per effettuare controlli mirati di infrazioni, che tiene conto di tutte le infrazioni commesse nel trasporto su strada per ogni impresa di trasporto. Se un'impresa apre una succursale, i controlli vengono effettuati sulla sua sede effettiva e stabile.

In Lussemburgo il ministero dell'Economia effettua i controlli prima del rilascio dell'autorizzazione, allo scopo di verificare il rispetto di tutti e quattro i requisiti. Nell'intento di tutelare le parti contraenti sono eseguiti inoltre controlli dell'onorabilità quando il titolare di un'autorizzazione incontra difficoltà finanziarie, quali insolvenza o fallimento. In aggiunta, sono effettuati controlli dell'onorabilità, dell'idoneità finanziaria, dell'idoneità professionale e della sede effettiva e stabile quando il titolare di un'autorizzazione ne richiede una nuova, ad esempio nel caso di ampliamento dell'ambito delle attività a un altro settore per il quale è necessaria un'ulteriore autorizzazione.

Diverse autorità preposte all'applicazione della normativa sottolineano la gravosità dei controlli relativi alla sede effettiva e stabile. Tra l'altro gli Stati membri hanno riscontrato difficoltà dovute alla carenza della capacità amministrativa necessaria a controllare tutte le imprese di trasporto su strada registrate in un determinato Stato membro. Tali controlli sono considerati più onerosi di altri.

Soltanto uno Stato membro ha presentato i dati sul numero di controlli effettuati relativamente ai quattro requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore su strada. In Romania nel 2017 e nel 2018 sono stati effettuati 10 984 controlli per verificare il rispetto dei requisiti di accesso al mercato e di onorabilità. Per quanto riguarda i controlli, l'Estonia ha segnalato che, nel periodo 2017-18, sono state effettuate 90 procedure amministrative in relazione a gravi infrazioni commesse da trasportatori su strada.

## **2. Autorizzazioni**

L'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1071/2009 definisce l'autorizzazione a esercitare la professione di trasportatore su strada "la decisione amministrativa che autorizza un'impresa in possesso dei requisiti stabiliti dal presente regolamento ad esercitare la professione di trasportatore su strada".

La natura giuridica della "decisione amministrativa" varia nei diversi Stati membri. Tale decisione può infatti essere un requisito indispensabile per ottenere una licenza per il trasporto nazionale e/o una licenza comunitaria per il trasporto internazionale, può essere l'equivalente di una licenza per il trasporto solo nazionale oppure può corrispondere a una licenza per il trasporto sia nazionale che internazionale concessa con un'unica autorizzazione.

In Bulgaria e in Lituania esistono ad esempio quattro tipi di licenza (nazionale per il trasporto di persone, nazionale per il trasporto di merci, comunitaria per il trasporto di persone e comunitaria per il trasporto di merci). In Bulgaria tuttavia viene rilasciato un unico documento (autorizzazione) per il trasporto nazionale e internazionale.

Dal 2012 le imprese stabilite in Estonia che intendono operare nel mercato dei trasporti su strada sono tenute a richiedere una licenza comunitaria, che è l'unico tipo di autorizzazione esistente in tale Stato membro.

In Lussemburgo esistono solo due tipi di licenza: la licenza per il trasporto nazionale e la licenza per il trasporto internazionale.



In Romania vengono rilasciate unicamente licenze comunitarie che costituiscono autorizzazioni per il trasporto di persone oppure di merci.

Nel Regno Unito esistono due tipi principali di autorizzazioni per le imprese di trasporto di persone e merci: le licenze nazionali standard e le licenze internazionali. La licenza internazionale è riservata alle imprese che effettuano trasporti internazionali, ossia ai titolari di licenza comunitaria. Nel Regno Unito esistono inoltre ulteriori categorie relative ai trasportatori che operano per conto proprio, ma tali categorie non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009. Esiste poi un'ulteriore classificazione che si applica alle organizzazioni di trasporto di persone che non sono imprese e non sono considerate trasportatori per conto di terzi, quali ad esempio scuole, organizzazioni caritative e gruppi della comunità.

A causa dell'esistenza di diversi tipi di autorizzazioni all'esercizio da parte delle imprese della professione nel settore del trasporto su strada, i dati trasmessi dagli Stati membri possono essere comparati solo globalmente. Tuttavia la maggior parte degli Stati membri ha comunicato il numero complessivo di trasportatori autorizzati al 31 dicembre 2018, il che rappresenta un punto di riferimento per i dati sul numero di autorizzazioni concesse, sospese o ritirate per il trasporto di persone e merci. In Austria i trasportatori autorizzati sono 11 402, in Belgio 9 726, in Bulgaria 13 683, a Cipro 3 101, nella Repubblica ceca 24 713, in Germania 57 348<sup>11</sup>, in Danimarca 6 499, in Estonia 3 693, in Finlandia 15 824, in Grecia 12 616<sup>12</sup>, in Spagna 95 521, in Francia 65 057, in Ungheria 14 180, in Croazia 564, in Irlanda 5 594, in Italia 102 804, in Lituania 5 164, in Lettonia 4 721, a Malta 53<sup>13</sup>, in Polonia 87 603, in Svezia 17 616, in Slovenia 5 859, in Slovacchia 8 895 e nel Regno Unito 41 128. Complessivamente nell'UE sono stati registrati 545 258 trasportatori di merci e 68 106 trasportatori di persone<sup>14</sup>. Sette Stati membri non hanno comunicato il numero di trasportatori di persone e quattro non hanno comunicato il numero di trasportatori di merci. Il numero di trasportatori di merci e di persone è leggermente inferiore a quello dell'ultimo periodo di riferimento; ciò potrebbe essere dovuto a una carente comunicazione di informazioni da parte di alcuni Stati membri, dal momento che tutti gli Stati membri hanno presentato le rispettive relazioni per il periodo 2015-2016.

La maggior parte delle imprese autorizzate è costituita da trasportatori di merci su strada. Al 31 dicembre 2018, negli Stati membri che hanno presentato la propria relazione, i trasportatori autorizzati di merci su strada erano pari all'89 % del numero complessivo di trasportatori autorizzati (erano l'89 % al 31 dicembre 2016); solo l'11 % era costituito da trasportatori di persone.

## **2.1 Autorizzazioni concesse**

Sulla base dei dati forniti da 21 Stati membri<sup>15</sup>, sono state concesse 238 661 autorizzazioni a esercitare la professione di trasportatore di persone (12 514) e di merci (226 147) durante il periodo di riferimento. Si tratta di un numero leggermente inferiore a quello dell'ultimo

---

<sup>11</sup> Grecia, Germania e Malta hanno comunicato solo il numero di trasportatori di merci.

<sup>12</sup> Grecia, Germania e Malta hanno comunicato solo il numero di trasportatori di merci.

<sup>13</sup> Grecia, Germania e Malta hanno comunicato solo il numero di trasportatori di merci.

<sup>14</sup> Germania, Grecia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo e Romania non hanno comunicato il numero di trasportatori di persone, inoltre Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo e Romania non hanno comunicato il numero di trasportatori di merci.

<sup>15</sup> Austria, Belgio, Bulgaria, Repubblica ceca, Germania, Danimarca, Estonia, Grecia, Finlandia, Spagna, Francia, Croazia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lettonia, Polonia, Svezia, Slovenia, Slovacchia, Regno Unito.

periodo di riferimento; questo potrebbe spiegarsi con una carente comunicazione di informazioni da parte di alcuni Stati membri.

Il numero di autorizzazioni concesse varia da 199 in Danimarca a 131 690 in Spagna. Nell'allegato I della presente relazione è riportata una tabella dettagliata contenente le informazioni comunicate a tale riguardo.

Le autorizzazioni concesse nel 2017 e nel 2018 riguardano per la maggior parte i trasportatori di merci (complessivamente 95 %); solo una percentuale modesta delle autorizzazioni riguarda i trasportatori di persone (5 %). Soltanto l'Austria ha concesso un numero di autorizzazioni per il trasporto di persone maggiore rispetto a quelle per il trasporto di merci.

## **2.2 Autorizzazioni revocate e sospese**

Sulla base dei dati comunicati da 25 Stati membri<sup>16</sup>, il numero totale di autorizzazioni revocate o sospese nel periodo 2017-2018 è stato pari a 163 202, un numero leggermente superiore rispetto all'ultimo periodo di riferimento. È possibile osservare che il numero più elevato di autorizzazioni revocate e sospese è stato segnalato in Spagna, con un totale di 142 983 revoche e sospensioni per il trasporto di persone e di merci. All'estremo opposto in Irlanda è stata registrata soltanto una revoca o sospensione mentre in altri Stati membri non ne è stata registrata nessuna<sup>17</sup>. Ulteriori informazioni su revoche e sospensioni delle autorizzazioni figurano nell'allegato II della presente relazione.

Nella maggior parte degli Stati membri che hanno comunicato le ragioni delle revoche e delle sospensioni di autorizzazioni, tali revoche e sospensioni sono state motivate in gran parte dalla scadenza dell'autorizzazione/licenza comunitaria, dalla liquidazione della società o da una richiesta presentata dai trasportatori.

La Spagna tuttavia ha indicato che il motivo principale di revoca o sospensione delle autorizzazioni è stato l'inosservanza dei quattro requisiti relativi all'accesso alla professione (116 263 revoche per tale ragione). In Svezia il motivo principale delle revoche è stato l'inosservanza del requisito della sede effettiva e stabile (1 438 revoche per questa ragione). Per alcuni Stati membri il motivo principale è stato un'insufficiente idoneità finanziaria del trasportatore: è il caso della Danimarca (142 segnalazioni) e della Francia (147 segnalazioni). Alcuni Stati membri hanno citato "altro" come motivo principale di revoca o sospensione delle autorizzazioni, senza precisarne il significato.

## **3. Attestati di idoneità professionale**

Gli attestati di idoneità professionale che certificano il superamento degli esami scritti e orali da parte dei candidati conducenti sono rilasciati dalle autorità competenti e costituiscono una prova di idoneità professionale, come previsto all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

In base alle informazioni trasmesse da 23 Stati membri<sup>18</sup>, gli attestati di idoneità professionale rilasciati durante il periodo di riferimento sono stati 552 313; in questo dato sono inclusi gli attestati rilasciati in seguito all'esame di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1071/2009 e

---

<sup>16</sup> Lussemburgo, Paesi Bassi e Portogallo non hanno comunicato alcun dato.

<sup>17</sup> Repubblica ceca, Cipro, Ungheria, Lituania e Malta.

<sup>18</sup> Austria, Belgio, Bulgaria, Repubblica ceca, Germania, Danimarca, Estonia, Grecia, Spagna, Finlandia, Francia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lituania, Lettonia, Polonia, Romania, Svezia, Slovenia, Slovacchia e Regno Unito.

al riconoscimento dell'esperienza effettuato conformemente alla dispensa di cui all'articolo 9 dello stesso regolamento.

Il paese che ha rilasciato il maggior numero di attestati nell'Unione europea nel corso del periodo di riferimento è la Spagna (428 606), seguita dall'Ungheria (68 341), dalla Lituania (9 936) e dalla Romania (9 603). L'allegato III della presente relazione contiene maggiori informazioni a tale riguardo.

#### **4. Gestori dei trasporti dichiarati inidonei**

Conformemente all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 1071/2009, quando un gestore dei trasporti perde la propria onorabilità, l'autorità competente deve dichiararlo inidoneo a dirigere le attività di trasporto di un'impresa.

Nove Stati membri hanno rilasciato dichiarazioni di inidoneità: Austria (5), Danimarca (63), Germania (202), Estonia (6), Finlandia (13), Italia (84), Polonia (10) Svezia (75) e Regno Unito (88). I dati forniti dagli Stati membri sono riportati nell'allegato II della presente relazione.

#### **5. Scambio di informazioni**

A norma dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009, ciascuno Stato membro deve tenere un registro nazionale delle imprese di trasporto su strada che sono state autorizzate a esercitare la professione di trasportatore su strada. I requisiti minimi relativi ai dati da inserire in tali registri e le norme comuni per la loro interconnessione attraverso i registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU) sono definiti nel regolamento di esecuzione (UE) 2016/480<sup>19</sup> della Commissione. Tali dati riguardano in particolare l'onorabilità delle imprese di trasporto, le infrazioni gravi commesse e i dati sulle licenze comunitarie.

L'istituzione del sistema ERRU era prevista come tappa successiva per agevolare la cooperazione tra le autorità nazionali ai fini di un ulteriore miglioramento dell'applicazione transfrontaliera della normativa europea in materia di trasporto su strada, conformemente all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009. Il registro ERRU dovrebbe permettere di semplificare l'applicazione transfrontaliera, rendendola più efficace in termini di costi, a condizione che tutti gli Stati membri siano connessi e utilizzino efficacemente il sistema, scambiando dati di qualità contenuti nelle rispettive banche dati. L'interconnessione dei registri nazionali doveva essere completata entro il 31 dicembre 2012. A giudizio di alcuni Stati membri la partecipazione al sistema ERRU favorisce una migliore cooperazione, grazie allo scambio di informazioni tra gli Stati membri, e rappresenta uno strumento essenziale per applicare la normativa europea in materia di trasporto su strada<sup>20</sup>. Sono state segnalate tuttavia alcune difficoltà tecniche<sup>21</sup>, come le richieste ricevute in altre lingue e il fatto che non tutti gli Stati membri utilizzino WebClient.

Gli Stati membri hanno inviato 31 214 notifiche di infrazioni gravi e ne hanno ricevute 27 439. È stato registrato l'invio di 819 622 richieste di controlli dell'onorabilità, mentre gli Stati membri segnalano di aver ricevuto un totale di 2 301 671 richieste. Si rileva pertanto una discrepanza nei numeri.

---

<sup>19</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione, del 1° aprile 2016, che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada e che abroga il regolamento (UE) n. 1213/2010 (GU L 87 del 2.4.2016, pag. 4).

<sup>20</sup> Estonia, Bulgaria e Malta.

<sup>21</sup> Svezia e Finlandia.

I dati forniti dagli Stati membri sugli scambi di informazioni con altri Stati membri sono riportati nell'allegato IV della presente relazione.

### **III. Conclusioni**

Sulla base dei dati forniti dagli Stati membri si possono formulare le seguenti osservazioni.

Oltre ai quattro requisiti del regolamento (sede effettiva e stabile, onorabilità, appropriata idoneità finanziaria e idoneità professionale richiesta) vari Stati membri impongono requisiti nazionali aggiuntivi che devono essere soddisfatti per poter accedere alla professione di trasportatore su strada. Si tratta per lo più di requisiti concernenti l'idoneità finanziaria.

Per quanto riguarda i controlli, essi vengono effettuati a intervalli diversi e con diversi metodi. Alcuni Stati membri dispongono di un sistema basato sui rischi riguardante principalmente le imprese per le quali il rischio di violazioni è più elevato, mentre altri effettuano soprattutto controlli a intervalli annuali oppure quando sono richieste nuove autorizzazioni. Diverse autorità preposte all'applicazione della normativa sottolineano la gravosità dei controlli, dovuta alla pressione esercitata sulla capacità amministrativa. Soltanto due paesi hanno segnalato il numero di controlli o di procedure amministrative concernenti gravi infrazioni commesse da trasportatori su strada.

A causa dei diversi approcci e del numero variabile di autorizzazioni concesse nei vari Stati membri, la comparabilità di questi dati è limitata. I dati indicano tuttavia che la maggior parte delle imprese autorizzate è costituita da trasportatori su strada (95 %). Il numero di revoche e sospensioni delle autorizzazioni varia sensibilmente da uno Stato membro all'altro. Le revoche e le sospensioni sono state motivate in gran parte dalla scadenza dell'autorizzazione o della licenza comunitaria, dalla liquidazione della società o da una richiesta presentata dai trasportatori. Alcuni Stati membri hanno indicato che le sospensioni erano dovute all'inosservanza dei quattro requisiti relativi all'accesso alla professione (Spagna, Svezia, Danimarca e Francia).

A giudizio degli Stati membri inoltre il sistema ERRU agevola la cooperazione e costituisce uno strumento essenziale a tale scopo.

La Commissione rammenta agli Stati membri l'obbligo di presentare entro i termini previsti una relazione completa, che includa tutti gli elementi di informazione di cui all'articolo 26, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009, affinché sia possibile elaborare una relazione esaustiva. La Commissione esorta inoltre gli Stati membri a utilizzare il formulario tipo per le relazioni al fine di assicurare la coerenza delle comunicazioni nazionali.