



Bruxelles, 18.2.2019
COM(2019) 84 final

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

**sull'attuazione nel periodo dal 1° gennaio 2015 al 31 dicembre 2016 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**

I. Introduzione

La presente relazione riguarda l'esercizio della professione di trasportatore su strada negli Stati membri e il suo obiettivo è assicurare un controllo più rigoroso 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 Consiglio¹ [di seguito "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 strada², sia la professione di trasportatore di persone su strada³. Alcune categorie di imprese, come ad esempio quelle che utilizzano veicoli a motore con una massa a carico inferiore alle 3,5 tonnellate, non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento⁴. Il regolamento (CE) n. 1071/2009 definisce norme comuni che disciplinano l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di persone.

Ai sensi dell'articolo 3 del regolamento, le imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada dovrebbero avere sede effettiva e stabile in uno Stato membro, essere onorabili e possedere un'adeguata idoneità finanziaria e l'idoneità professionale richiesta. Inoltre, conformemente all'articolo 4 del regolamento, un'impresa che esercita la professione di trasportatore su strada è tenuta a indicare un gestore dei trasporti, 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 disposizioni del settore e giuridiche, nonché in 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, una buona organizzazione della cooperazione amministrativa fra Stati membri è essenziale per migliorare l'efficacia della sorveglianza delle imprese che operano nell'Unione europea.

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 sono tenuti a presentare:

- ogni due anni dalla data di applicazione del regolamento, gli Stati membri dovrebbero elaborare una relazione sulle attività delle autorità competenti e trasmetterla alla Commissione, come stabilito all'articolo 26 del regolamento;

¹ GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

² Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento, per "professione di trasportatore di merci su strada" si intende 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.

³ Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento, per "professione di trasportatore di persone su strada" si intende 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.

⁴ Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento, "gli Stati membri possono [tuttavia] diminuire tale soglia per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada".

- sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri, ogni due anni la Commissione dovrebbe 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 II) e presenta un'analisi delle relazioni trasmesse dagli Stati membri (sezione III). La sezione IV presenta le conclusioni.

II. Presentazione dei dati

La presente relazione è la terza elaborata ai sensi del regolamento (CE) n. 1071/2009 e riguarda il periodo compreso tra il 1° gennaio 2015 e il 31 dicembre 2016. La prima relazione⁵ riguardava il periodo dal 4 dicembre 2011 (data a partire dalla quale si applica il regolamento) al 31 dicembre 2012. La seconda relazione⁶ ha riguardato il periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2014. La presente relazione è pubblicata contestualmente alla relazione sull'attuazione della normativa in materia sociale nel settore dei trasporti su strada⁷, 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.

⁵ COM(2014) 592 final del 25.9.2014.

⁶ COM(2017) 116 final del 7.3.2017.

⁷ 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).

In conformità all'obbligo di presentazione delle relazioni di cui all'articolo 26 del regolamento (CE) n. 1071/2009, tutti gli Stati membri hanno presentato le rispettive relazioni nazionali. Ciò rappresenta un miglioramento rispetto all'ultimo periodo di riferimento, riguardo al quale sei Stati membri non avevano presentato alcuna relazione. Tuttavia, alcuni Stati membri hanno trasmesso i dati con notevole ritardo rispetto alla scadenza del 30 settembre 2017, il che ha avuto ripercussioni sui tempi di elaborazione della presente relazione della Commissione. In varie relazioni mancavano alcune delle informazioni necessarie e ciò ha impedito di effettuare un'analisi completa.

Per garantire 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. Il formulario tipo è stato utilizzato da quasi tutti gli Stati membri che hanno presentato la relazione nazionale.

Considerato che gli Stati membri che hanno presentato la relazione nazionale durante il periodo di riferimento in esame non sono gli stessi che hanno presentato la relazione nazionale nei periodi di riferimento precedenti e data la frammentarietà delle informazioni trasmesse, operare confronti tra i due periodi di riferimento in termini generali non consente di ricavare conclusioni significative.

Nel quadro delle iniziative in materia di trasporto stradale adottate dalla Commissione il 31 maggio 2017⁸, era stato condotto uno studio sulla valutazione ex post dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e n. 1072/2009⁹. La Commissione ha inoltre adottato un documento di lavoro dei propri servizi contenente una valutazione d'impatto per la revisione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e n. 1072/2009¹⁰. Ove pertinente, la presente relazione utilizza informazioni ricavate dallo studio e dalla relazione sulla valutazione d'impatto.

III. 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 parte della relazione presenta i requisiti nazionali, l'organizzazione dei controlli, il livello di conformità e le difficoltà riscontrate, sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri. A causa della frammentarietà delle relazioni elaborate dagli Stati membri, il quadro d'insieme qui proposto è incompleto in termini di portata. Ove necessario, le relazioni degli Stati membri sono integrate da dati ricavati dallo studio di valutazione sopra richiamato.

Avvalendosi della possibilità concessa a determinate condizioni dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, oltre ai quattro criteri stabiliti nel regolamento (sede effettiva e stabile, onorabilità, adeguata idoneità finanziaria e idoneità professionale richiesta) vari Stati membri impongono requisiti nazionali aggiuntivi che devono essere soddisfatti per

⁸ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en.

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

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

potere accedere alla professione di trasportatore su strada. La Slovacchia ha ad esempio aggiunto un requisito che fissa a 21 anni l'età minima per i gestori dei trasporti. L'Austria ha introdotto una condizione che impone ai trasportatori su strada di disporre delle necessarie aree di parcheggio al di fuori della via pubblica nel comune o in un altro comune della stessa divisione amministrativa o di una adiacente. In Spagna vige un requisito aggiuntivo in base al quale i richiedenti devono avere tre veicoli che rappresentino almeno una capacità di carico utile di 60 tonnellate¹¹. Belgio, Grecia, Finlandia, Italia, Lettonia, Paesi Bassi, Svezia, Repubblica ceca e Francia hanno deciso di estendere, almeno parzialmente, l'obbligo di conformità alle norme riguardanti l'accesso alla professione di trasportatore su strada ai trasportatori di merci su strada che operano con veicoli con massa a carico tecnicamente ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate¹².

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.

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.

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 del 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 a tale 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. Dato che in Lettonia le copie certificate conformi delle licenze comunitarie e delle licenze per il trasporto nazionale sono rilasciate per ogni specifico veicolo e per un

¹¹ Questo requisito nazionale non è tuttavia conforme alle condizioni stabilite nel regolamento e ciò ha indotto la Corte di giustizia dell'Unione europea a pronunciarsi con la sentenza dell'8 febbraio 2018 che impone alla Spagna l'abrogazione del requisito (sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea nella causa C-181/17 – Commissione europea contro Spagna).

¹² Si veda la tabella 4 riportata nella relazione sulla valutazione d'impatto di cui alla nota 10.

periodo non superiore a 12 mesi, in caso di mancato rispetto 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 Belgio, a seguito del rilascio di una nuova licenza comunitaria, i primi controlli relativi alla sede effettiva e stabile sono effettuati tramite consultazione della banca dati delle imprese belghe (Crossroads Bank for Enterprises). Successivamente è l'autorità di controllo in Belgio a organizzare un controllo. Tale controllo è condotto anche su richiesta specifica o nel caso di società nei cui confronti sono state ravvisate violazioni della normativa in materia di trasporti. Una procedura di riabilitazione ha inoltre luogo due anni dopo la perdita del requisito di onorabilità per infrazioni alle norme sui trasporti.

In Spagna si utilizzano due metodi per controllare il rispetto dei criteri 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 si effettua 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 si occupano 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. In Polonia 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 tali attrezzature e impianti 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, dal luglio 2014 è stato introdotto un sistema su scala nazionale. Alle infrazioni sono assegnati 5 punti (infrazioni più gravi), 3 punti (infrazioni mediamente gravi/gravi) o 1 punto (altre infrazioni). Un'impresa è classificata "a maggior rischio" se ha accumulato 5 punti (imprese con un massimo di 10 veicoli), 8 punti (fino a 50 veicoli) o 11 punti (più di 50 veicoli).

L'Agenzia britannica per le norme sui conducenti e sui veicoli (Driver and Vehicle Standards Agency) utilizza dal 2006 un sistema denominato OCRS (Operator Compliance Risk Score, punteggio di rischio relativo all'ottemperanza dei trasportatori); nel 2012 questo sistema è stato ottimizzato per 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 5 anni. L'autorità danese normalmente controlla tutti i nuovi richiedenti nonché circa 250 trasportatori esistenti selezionati in base al sistema di classificazione del rischio. Per quanto riguarda l'idoneità finanziaria, i trasportatori devono soddisfare un requisito iniziale fissato a 150 000 DKK (circa 20 000 EUR) per ottenere le prime due licenze, mentre il 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 supplementare¹³. 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.

Nei Paesi Bassi l'Organizzazione olandese del trasporto merci su strada per i trasporti nazionali e internazionali (NIWO) ha messo a punto un metodo volto a individuare i trasportatori che rischiano di non ottemperare più al requisito relativo all'adeguata idoneità finanziaria. I trasportatori che risultano a rischio sono tenuti sotto stretto controllo. Qualora un trasportatore ad alto rischio non sia in grado di ottemperare al requisito relativo all'adeguata idoneità finanziaria entro i termini stabiliti all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 1071/2009, la licenza comunitaria viene revocata. Con questo metodo, i trasportatori sono obbligati a rispettare il requisito dell'adeguata idoneità finanziaria per tutto il periodo di validità della licenza comunitaria e non soltanto durante il periodo della domanda. La classificazione del rischio si applica anche all'idoneità professionale richiesta. Secondo i dati riportati, finora la NIWO non ha sospeso né ritirato alcuna autorizzazione sulla base del requisito dell'onorabilità.

In Finlandia il sistema di classificazione del rischio è collegato ai controlli relativi all'onorabilità. I controlli sistematici sull'onorabilità di tutte le persone interessate sono considerati un compito gravoso e per questo è necessaria la classificazione del rischio.

In Lussemburgo, il ministero dell'Economia effettua i controlli prima dell'emissione dell'autorizzazione, allo scopo di verificare il rispetto di tutti e quattro i requisiti. Si eseguono inoltre controlli dell'onorabilità quando il titolare di un'autorizzazione incontra difficoltà finanziarie, quali insolvenza o fallimento, nell'intento di tutelare le parti co-contrattanti. In aggiunta, si effettuano controlli dell'onorabilità, dell'idoneità finanziaria, dell'idoneità professionale e della sede effettiva e stabile quando il titolare di un'autorizzazione ne richiede

¹³ Cfr. articolo 7, paragrafo 1, del regolamento citato.

una nuova, ad esempio nel caso di ampliamento del campo di applicazione delle attività ad un altro settore per il quale è necessaria un'ulteriore autorizzazione.

Per quanto concerne le difficoltà incontrate nei controlli relativi alla sede effettiva e stabile, considerati più onerosi degli altri controlli in termini di risorse da impiegare, diverse autorità preposte all'applicazione della normativa sottolineano la gravosità dei controlli e la carenza di capacità amministrativa per controllare tutte le imprese di trasporto su strada registrate in un determinato Stato membro.

Solo due Stati membri hanno presentato i dati sul numero di controlli effettuati relativamente ai quattro criteri per l'accesso alla professione di trasportatore su strada. In Estonia nel periodo 2015-2016 sono stati effettuati 80 controlli dell'onorabilità e 80 controlli dell'idoneità professionale. In Svezia sono stati eseguiti 131 controlli dell'onorabilità.

2. Autorizzazioni

L'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1071/2009 definisce l'autorizzazione a esercitare la professione di trasportatore su strada come "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.

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

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 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 nel campo 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 della professione nel settore del trasporto su strada da parte delle imprese, i dati trasmessi dagli Stati membri possono essere comparati solo a grandi linee. La maggior parte degli Stati membri ha tuttavia comunicato il numero complessivo di trasportatori autorizzati al 31 dicembre 2016, il che costituisce un punto di riferimento riguardo ai dati sul numero di autorizzazioni concesse, sospese o revocate. L'Austria ha riportato 11 499 trasportatori autorizzati (merci e persone), il Belgio 9 007, la Bulgaria 13 354, Cipro 2 945, la Repubblica Ceca 24 482, la Germania 51 127, la Danimarca 5 618, l'Estonia 3 330, la Grecia 12 187¹⁴, la Spagna 96 237, la Finlandia 15 941, la Francia 128 319, l'Ungheria 13 267, la Croazia 601, l'Irlanda 5 585, l'Italia 105 560, la Lituania 866, il Lussemburgo 497, la Lettonia 4 313, Malta 684, i Paesi Bassi 13 172¹⁵, la Polonia 84 304, il Portogallo 8 674, la Svezia 17 608, la Slovenia 5 811, la Slovacchia 8 564 e il Regno Unito 42 573. Complessivamente, i trasportatori di merci nell'UE erano 608 212 e i trasportatori di persone 77 913¹⁶.

La grande maggioranza delle imprese autorizzate opera nel trasporto su strada di merci. Al 31 dicembre 2016, negli Stati membri che hanno presentato la propria relazione, i trasportatori autorizzati di merci su strada erano l'89% del numero complessivo di trasportatori autorizzati (88% al 31 dicembre 2014); solo l'11% era costituito da trasportatori di persone. L'unica eccezione è rappresentata da Malta, dove il numero di trasportatori di persone (596) superava di gran lunga il numero di trasportatori di merci su strada (88), mentre in Francia la percentuale di trasportatori di persone era notevolmente superiore alla media UE (24%).

2.1 Autorizzazioni concesse

In base ai dati forniti da ventiquattro Stati membri¹⁷, durante il periodo di riferimento sono state rilasciate 278 092 autorizzazioni per l'esercizio della professione di trasportatore di persone (25 788) e di merci (252 304).

Il numero di autorizzazioni rilasciate va da 27 a Malta a 122 790 in Spagna. Nell'allegato I della presente relazione è riportata una tabella dettagliata contenente le informazioni comunicate al riguardo.

¹⁴ La Grecia e i Paesi Bassi hanno comunicato solo il numero di trasportatori di merci.

¹⁵ La Grecia e i Paesi Bassi hanno comunicato solo il numero di trasportatori di merci.

¹⁶ Tre Stati membri non hanno comunicato il numero di trasportatori di persone e uno Stato membro non ha trasmesso il numero di trasportatori di merci.

¹⁷ Austria, Portogallo, Belgio, Bulgaria, Repubblica Ceca, Germania, Danimarca, Estonia, Grecia, Spagna, Finlandia, Francia, Croazia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Lettonia, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Svezia, Slovenia, Slovacchia e Regno Unito.

Le autorizzazioni rilasciate nel 2015 e 2016 riguardano per la maggior parte trasportatori di merci (il 91% complessivamente) e solo una percentuale modesta delle autorizzazioni riguarda trasportatori di persone (9%).

2.2 Autorizzazioni revocate e sospese

Sulla base dei dati comunicati da venticinque Stati membri interessati¹⁸, il numero totale di autorizzazioni revocate o sospese nel periodo 2015-2016 è stato 130 998. È possibile osservare che il numero più elevato di autorizzazioni revocate e sospese è stato segnalato in Spagna, con un totale di 76 534 revoche e sospensioni per il trasporto di persone e di merci. All'opposto, pochissime revoche e sospensioni sono state registrate in Portogallo (1), Irlanda (7), Lussemburgo (13) e Romania (15). Ulteriori informazioni su revoche e sospensioni delle autorizzazioni sono contenute 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 principalmente dalla scadenza dell'autorizzazione o della licenza comunitaria, dalla liquidazione della società o da una richiesta presentata dai trasportatori.

La Spagna ha tuttavia indicato quale motivazione principale della revoca o della sospensione di autorizzazioni l'inosservanza dei quattro requisiti per accedere alla professione (47 719 revoche effettuate per questa ragione). In Svezia la motivazione preminente delle revoche è stata l'inosservanza del requisito relativo alla sede effettiva e stabile (1 514 revoche per questa ragione), analogamente a quanto è avvenuto in Estonia (167) e Slovenia (55). Nel Regno Unito la motivazione principale delle revoche è stata l'inosservanza del requisito dell'onorabilità (466 revoche e sospensioni per questa ragione).

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 dall'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

In base alle informazioni trasmesse da venticinque Stati membri¹⁹, gli attestati di idoneità professionale rilasciati durante il periodo di riferimento sono stati 477 761; dato che include gli attestati rilasciati in seguito all'esame di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1071/2009 e al riconoscimento dell'esperienza, per la dispensa di cui all'articolo 9 dello stesso regolamento.

¹⁸ I paesi di Malta, Ungheria e Cipro non hanno riferito su questo punto.

¹⁹ Austria, Belgio, Bulgaria, Repubblica Ceca, Germania, Danimarca, Estonia, Grecia, Spagna, Finlandia, Francia, Croazia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lituania, Lettonia, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Svezia, Slovenia e Slovacchia.

Il paese che ha rilasciato il maggior numero di attestati nell'UE nel corso del periodo di riferimento è la Spagna (388 218), seguita dai Paesi Bassi (25 597), dalla Romania (20 960), dalla Polonia (7 100) e dalla Francia (6 616). Nell'allegato III della presente relazione sono presentate maggiori informazioni in merito.

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 dovrebbe dichiararlo inidoneo a dirigere le attività di trasporto di un'impresa.

Dieci Stati membri hanno rilasciato dichiarazioni di inidoneità: Austria (3), Belgio (5), Danimarca (82), Germania (5), Spagna (17), Estonia (11), Finlandia (15), Italia (72), Svezia (49) e Regno Unito (253). 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 dovrebbe 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 il sistema ERRU (European Registers of Road Transport Undertakings, registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada) sono definiti nel regolamento di esecuzione (UE) 2016/480²⁰. Tali dati riguardano in particolare l'onorabilità delle imprese di trasporto, le infrazioni gravi commesse e i dati sulle licenze comunitarie.

L'istituzione dell'ERRU era prevista come tappa successiva per agevolare la cooperazione tra le autorità nazionali ai fini di un ulteriore miglioramento dell'attuazione 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'attuazione 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.

Nonostante ritardi significativi da parte di alcuni Stati, attualmente tutti gli Stati membri hanno completato l'interconnessione dei rispettivi registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada.

Diversi Stati membri hanno constatato che la partecipazione all'ERRU ha migliorato la cooperazione e lo scambio di informazioni tra gli Stati membri e ha incrementato l'efficacia dei rispettivi registri elettronici nazionali. Un volume considerevole di scambi di informazioni riguardanti le infrazioni gravi e l'onorabilità è stato registrato in Belgio, Repubblica Ceca, Germania, Estonia, Croazia, Italia, Lettonia, Slovenia e Svezia. La maggior parte di tali scambi concerne richieste di controlli dell'onorabilità trasmesse a e ricevute da altri Stati

²⁰ 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).

membri. Va rilevato che il volume degli scambi di informazioni è aumentato in modo molto consistente se raffrontato al periodo di riferimento precedente²¹. Ciò sembra indicare che il completamento dell'interconnessione dei registri elettronici nazionali sta favorendo un utilizzo ulteriore dell'ERRU e che gli Stati membri, in generale, stanno intensificando l'utilizzo della piattaforma. I dati forniti dagli Stati membri sono riportati nell'allegato IV della presente relazione.

IV. Conclusioni

La presente relazione traccia un quadro delle informazioni comunicate dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 26 del regolamento (CE) n. 1071/2009 sull'accesso all'attività di trasportatore su strada. Tali informazioni riguardano gli aspetti dell'attuazione da parte degli Stati membri del regolamento (CE) n. 1071/2009 elencati nell'articolo 26, paragrafo 1, di tale regolamento nel periodo dal 1° gennaio 2015 al 31 dicembre 2016.

La qualità e la puntualità delle comunicazioni degli Stati membri hanno presentato ampie differenze, che hanno inciso sulla qualità complessiva della presente relazione. A causa della mancanza di alcuni dati su determinati aspetti del regolamento, non è stato possibile presentare in questa relazione un'analisi esauriente dell'attuazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009. Tuttavia, rispetto al periodo di riferimento precedente si sono registrati miglioramenti sostanziali sia riguardo al numero di Stati membri che hanno presentato la loro relazione sia in termini di completezza dei dati trasmessi.

È opportuno sottolineare che il sistema di cooperazione amministrativa tra Stati membri aveva fatto registrare notevoli progressi al momento della stesura della presente relazione. Tuttavia, la Commissione ne sostiene l'ulteriore miglioramento, che rafforzerebbe un'attuazione coerente ed efficace del regolamento (CE) n. 1071/2009 in tutti gli Stati membri.

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 ed evitare i procedimenti di infrazione a norma dell'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. La Commissione esorta anche gli Stati membri ad utilizzare il formulario tipo per le relazioni al fine di assicurare la coerenza delle comunicazioni nazionali.

²¹ Nonostante diversi Stati membri non abbiano riferito in merito agli scambi di informazioni nel periodo di riferimento precedente, l'incremento tra i due periodi è molto consistente.