



Bruxelles, 9 marzo 2017
(OR. en)

7114/17

TRANS 105

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	7 marzo 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	COM(2017) 116 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO relativa all'attuazione nel periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2014 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 (seconda relazione della Commissione relativa all'attuazione da parte degli Stati membri di determinate disposizioni riguardanti l'accesso alla professione di trasportatore su strada)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 116 final.

All.: COM(2017) 116 final



Bruxelles, 7.3.2017
COM(2017) 116 final

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

**relativa all'attuazione nel periodo dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2014 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**

**(seconda relazione della Commissione relativa all'attuazione da parte degli Stati membri
di determinate disposizioni riguardanti l'accesso alla professione 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 a 3,5 tonnellate, sono escluse dal campo 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.

In conformità all'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, possedere un'adeguata idoneità finanziaria e l'idoneità professionale richiesta. Inoltre, conformemente all'articolo 4 del regolamento, sono tenute a designare 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 norme giuridiche e del settore, 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, 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 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, punto 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, punto 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) 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 richieste 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 seconda elaborata ai sensi del regolamento (CE) n. 1071/2009 e riguarda il periodo compreso tra il 1° gennaio 2013 e il 31 dicembre 2014. La prima relazione⁵ riguardava il periodo dal 4 dicembre 2011 (data a partire dalla quale si applica il regolamento) al 31 dicembre 2012. La presente relazione è pubblicata contestualmente alla relazione sull'attuazione della normativa in materia sociale nel settore dei trasporti su strada⁶, 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.

Nonostante l'obbligo di presentazione di relazioni stabilito all'articolo 26 del regolamento, al momento della redazione della presente relazione sei Stati membri, ossia Austria, Belgio, Cipro, Ungheria, Paesi Bassi e Portogallo, non avevano presentato le rispettive relazioni nazionali. Alcuni Stati membri hanno trasmesso i dati con notevole ritardo rispetto alla

⁵ COM(2014) 592 final del 25.9.2014.

⁶ 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).

scadenza del 30 settembre 2015, il che ha avuto ripercussioni considerevoli sui tempi di elaborazione della presente relazione della Commissione. In diverse relazioni mancavano talune informazioni necessarie ed è stato pertanto difficile effettuare un'analisi completa. In alcuni casi, inoltre, i dati forniti riguardavano un periodo diverso da quello richiesto.

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 dalla maggior parte degli Stati membri che hanno presentato la relazione nazionale.

Poiché gli Stati membri che hanno presentato la relazione nazionale durante il periodo di riferimento considerato non sono gli stessi che hanno presentato la relazione nazionale nel primo periodo di riferimento, e poiché la durata dei periodi di riferimento è diversa⁷, non è stato possibile effettuare confronti tra i due periodi di riferimento e tali confronti non avrebbero in ogni caso permesso di ricavare conclusioni significative. La presente relazione non presenta quindi confronti con il primo periodo di riferimento.

La Commissione ha fatto realizzare uno studio di valutazione ex post dei regolamenti (CE) nn. 1071/2009 e 1072/2009⁸. Ove pertinente, la presente relazione utilizza informazioni ricavate da tale studio.

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, 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. 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 tonnellate⁹. La Francia, l'Italia e la Lettonia hanno deciso di

⁷ Circa un anno per il primo periodo di riferimento e due anni per il secondo periodo di riferimento.

⁸ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

⁹ Questo requisito nazionale non è tuttavia coerente con le condizioni stabilite nel regolamento; ciò ha indotto la Commissione a decidere, il 17 novembre 2016, di deferire la Spagna alla Corte di giustizia dell'Unione europea

estendere 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 tonnellate.

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 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 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 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.

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

perché questo requisito sarebbe sproporzionato e potenzialmente discriminatorio nei confronti delle piccolissime imprese.

serie di ispezioni per verificare che le imprese la cui autorizzazione non è stata rinnovata non svolgano attività di trasporto. Nel 2013 sono state controllate a tal fine 354 imprese e 3 sono state sanzionate per aver svolto attività di trasporto senza autorizzazione; nel 2014, le imprese controllate sono state 1 184 e le infrazioni riscontrate sono state 36.

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 e a 40 000 DKK (circa 5 400 EUR) per ogni veicolo supplementare, mentre il regolamento (CE) n. 1071/2009 prescrive unicamente l'esistenza di riserve pari a 9 000 EUR per il primo veicolo e 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare¹⁰. 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.

¹⁰ Cfr. articolo 7, paragrafo 1, del regolamento citato.

Nei Paesi Bassi l'Organizzazione olandese del trasporto merci su strada per i trasporti nazionali e internazionali 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.

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.

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.

Il numero di controlli eseguiti relativamente ai quattro requisiti fissati per l'accesso alla professione di trasportatore su strada varia notevolmente nei diversi Stati membri. Ad esempio in Bulgaria nel 2014 sono stati effettuati controlli su 5 640 imprese per accertare il rispetto del requisito relativo alla sede effettiva e stabile, mentre in Estonia i controlli eseguiti nel periodo 2013-2014 sono stati 120. In Estonia nel periodo 2013-2014 sono stati effettuati 50 controlli dell'onorabilità e 50 controlli dell'idoneità professionale. In Romania i controlli dell'onorabilità sono stati 2 543 nel 2013 e 2 760 nel 2014. In Spagna nel periodo 2013-2014 sono state svolte 12 415 indagini riguardanti i quattro criteri per l'accesso alla professione di trasportatore su strada (10 495 per i trasportatori di merci e 1 920 per i trasportatori di persone).

Infine, per quanto riguarda il livello di conformità ai requisiti fissati per l'accesso alla professione di trasportatore su strada, i dati disponibili indicano che tale livello è relativamente elevato. In Romania, ad esempio, solo 49 delle 5 640 imprese sottoposte a controlli nel 2014 per accertare il rispetto del requisito relativo alla sede effettiva e stabile sono risultate prive di una sede effettiva e stabile. Anche l'Irlanda segnala un livello di conformità elevato, senza tuttavia precisare il numero di infrazioni.

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.

Dal 2012 le imprese stabilite in Estonia 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 dei diversi significati di "autorizzazione" all'esercizio della professione di trasportatore su strada da parte delle imprese, non è possibile effettuare comparazioni dirette tra i dati quantitativi trasmessi dagli Stati membri. Tuttavia la maggior parte degli Stati membri ha comunicato il numero complessivo di trasportatori autorizzati al 31 dicembre 2014, il che rappresenta un punto di riferimento per i dati sul numero di autorizzazioni concesse, sospese o ritirate. In Italia i trasportatori autorizzati (merci e persone) sono 111 677, in Spagna 93 997, nel Regno Unito 90 418, in Francia 68 658, in Germania 59 671, in Polonia 32 676, in Svezia 18 092, in Finlandia 16 285, in Grecia 13 115 (solo merci), in Bulgaria 11 294, in Croazia 10 852, in Irlanda 5 655, in Danimarca 5 618, in Slovenia 5 617, in Lituania 5 341, in Lettonia 4 702, in Estonia 3 126, a Malta 663 e nel Lussemburgo 427.

In base ai dati disponibili si evince che la grande maggioranza delle imprese autorizzate opera nel trasporto su strada di merci. Al 31 dicembre 2014, negli Stati membri che hanno presentato la propria relazione, i trasportatori autorizzati di merci su strada erano l'88% del numero complessivo di trasportatori autorizzati; solo il 12% era costituito da trasportatori di persone¹¹. L'unica eccezione è rappresentata da Malta, dove il numero di trasportatori di persone (578) superava di gran lunga il numero di trasportatori di merci su strada (85), mentre in Francia la percentuale di trasportatori di persone era notevolmente superiore alla media UE (38%).

¹¹ La Grecia ha comunicato solo il numero di trasportatori di merci.

2.1 Autorizzazioni rilasciate

Venti Stati membri¹² hanno trasmesso dati sulle autorizzazioni rilasciate. In base a tali dati è possibile notare che negli Stati membri in questione sono state rilasciate 261 156¹³ autorizzazioni per l'esercizio della professione di trasportatore su strada di persone (29 749) e di merci (231 407).

Il numero di autorizzazioni rilasciate va da 44 a Malta a 81 719 in Spagna. Nell'allegato I della presente relazione è riportata una tabella dettagliata contenente le informazioni comunicate al riguardo.

Analogamente a quanto visto per il numero di imprese autorizzate al 31 dicembre 2014 (cfr. sezione 2), anche le autorizzazioni rilasciate nel 2013 e 2014 riguardano per la maggior parte trasportatori di merci (complessivamente 89%); solo una percentuale modesta delle autorizzazioni riguarda trasportatori di persone (11%).

2.2 Autorizzazioni sospese e revocate

Sulla base dei dati comunicati da venti Stati membri interessati, il numero totale di autorizzazioni revocate o sospese nel periodo 2013-2014 è stato 161 289. È possibile osservare che il numero più elevato di autorizzazioni revocate e sospese è stato segnalato in Spagna, con un totale di 123 758 revoche e sospensioni per il trasporto di persone e di merci. All'opposto, pochissime revoche e sospensioni sono state registrate in Croazia (4), Irlanda (6) e Romania (16).

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 / licenza comunitaria, dalla liquidazione della società o da una richiesta presentata dai trasportatori.

Va rilevato tuttavia che in due Stati membri il motivo principale della revoca o sospensione di autorizzazioni è stato diverso: in Svezia, il motivo principale delle revoche è stato l'inosservanza del requisito della sede effettiva e stabile (1 793 revoche effettuate per questa ragione), mentre nel Regno Unito è stato l'inosservanza del requisito dell'idoneità professionale (1 263 revoche e sospensioni effettuate 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.

¹² Bulgaria, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Polonia, Regno Unito, Repubblica ceca, Slovenia, Spagna e Svezia.

¹³ Per la Repubblica ceca, il numero è riferito alle autorizzazioni rilasciate nel 2015.

In base alle informazioni trasmesse da 21 Stati membri¹⁴, gli attestati di idoneità professionale rilasciati durante il periodo di riferimento sono stati 483 544¹⁵; in questo dato sono inclusi gli attestati rilasciati in seguito all'esame di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1071/2009 e al riconoscimento dell'esperienza effettuato in applicazione della 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 (410 700), seguita dalla Romania (25 597), dalla Polonia (6 891), dalla Francia (6 679) e dalla Germania (6 226)¹⁶. L'allegato III della presente relazione contiene maggiori informazioni al 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 dovrebbe dichiararlo inidoneo a dirigere le attività di trasporto di un'impresa.

La maggior parte degli Stati membri¹⁷ che hanno trasmesso dati sul numero di dichiarazioni di inidoneità ha indicato che nel periodo di riferimento non è stato registrato nessun caso, né per il trasporto di persone né per quello di merci. Sette Stati membri hanno rilasciato dichiarazioni di inidoneità: Italia (680)¹⁸, Regno Unito (493), Germania (62), Svezia (52), Estonia (7), Finlandia (5) e Francia (1). I dati forniti dagli Stati membri sono riportati nell'allegato II.

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) 2016/480¹⁹. Tali dati riguardano in particolare l'onorabilità delle imprese di trasporto, le infrazioni gravi commesse e i dati sulle licenze comunitarie.

¹⁴ Bulgaria, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Repubblica ceca, Regno Unito, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna e Svezia.

¹⁵ Nel caso della Repubblica ceca e della Slovacchia, i dati si riferiscono al 2015 e non al periodo di riferimento.

¹⁶ La Germania ha comunicato solo il numero di attestati di idoneità professionale rilasciati a trasportatori di merci su strada.

¹⁷ Bulgaria, Croazia, Danimarca, Grecia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovenia e Spagna.

¹⁸ Il dato riportato indica il numero totale di dichiarazioni di inidoneità rilasciate nel periodo fino all'8 settembre 2015, non il numero relativo al periodo di riferimento.

¹⁹ 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.

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.

Alla data di redazione della presente relazione, tre Stati membri²⁰ non avevano ancora interconnesso i propri registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada. Diversi Stati membri utilizzano regolarmente l'ERRU per scambiare informazioni con altri Stati membri, in particolare per quanto riguarda l'onorabilità e le infrazioni gravi. In generale l'ERRU è considerato uno strumento utile, ma il mancato completamento dell'interconnessione da parte di tutti gli Stati membri costituisce ancora un grave ostacolo ad un suo uso efficiente ed efficace.

Solo dodici Stati membri hanno presentato informazioni sugli scambi di dati con altri Stati membri²¹. Sulla base dei dati forniti, si può osservare che il sistema della cooperazione amministrativa fra Stati membri non è stato ancora del tutto realizzato, sebbene rispetto all'ultimo periodo di riferimento sia stato compiuto qualche progresso legato in particolare ai miglioramenti nell'interconnessione e nell'uso dell'ERRU. Un volume consistente di scambi di informazioni riguardanti le infrazioni gravi e l'onorabilità si è registrato in Bulgaria, Danimarca, Spagna, Estonia, Lettonia, Polonia, Slovenia, Svezia e Regno Unito. La maggior parte di tali scambi concerne richieste di controlli dell'onorabilità trasmesse a e ricevute da altri Stati membri. I dati forniti dagli Stati membri sono riportati nell'allegato IV della presente relazione.

IV. Conclusioni

La presente relazione traccia un quadro d'insieme delle informazioni comunicate dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 26 del regolamento (CE) n. 1071/2009 sull'accesso alla professione 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 2013 al 31 dicembre 2014.

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 quantità significativa di dati mancanti, non è stato possibile presentare in questa relazione un'analisi esauriente dell'attuazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009. Per migliorare la qualità dei dati forniti è inoltre indispensabile la piena interconnessione dei registri nazionali all'ERRU, che non è ancora stata realizzata.

Vale la pena di sottolineare che il sistema della cooperazione amministrativa tra gli Stati membri non è stato ancora completato, sebbene rispetto all'ultimo periodo di riferimento siano stati compiuti progressi significativi. La Commissione ne sostiene l'ulteriore miglioramento,

²⁰ Lussemburgo, Polonia e Portogallo.

²¹ Bulgaria, Croazia, Danimarca, Estonia, Francia, Lettonia, Polonia, Regno Unito, Romania, Slovenia, Spagna, Svezia.

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 di cui all'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.

Come previsto dall'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, la presente relazione è pubblicata contestualmente alla relazione di cui all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.