



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 25.9.2014
COM(2014) 592 final

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

**sull'attuazione nel periodo dal 4 dicembre 2011 al 31 dicembre 2012 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**

**(Prima relazione della Commissione sull'attuazione da parte degli Stati membri di
alcune disposizioni riguardanti l'accesso alla professione di trasportatore su strada)**

I. Introduzione

La presente relazione concerne l'esercizio della professione di trasportatore su strada negli Stati membri. Il 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 (in appresso "regolamento (CE) n. 1071/2009"), 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 l'attività di trasportatore di merci su strada², sia quella 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, sono escluse dal campo di applicazione del regolamento. Il regolamento (CE) n. 1071/2009 definisce norme comuni per autorizzare 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 hanno sede effettiva e stabile in uno Stato membro, sono onorabili, possiedono 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. Spetta agli Stati membri verificare che le imprese di trasporto ottemperino ai requisiti previsti dal regolamento (CE) n. 1071/2009. 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 una serie di scadenze:

- ogni due anni dalla data di applicazione del regolamento, gli Stati membri sono tenuti a trasmettere le informazioni richieste dall'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 insiemi 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.

- in base alle informazioni trasmesse dagli Stati membri, ogni due anni la Commissione elabora 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 domande e risposte ricevute in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 3".

Oltre alla presente introduzione, la relazione comprende tre sezioni, riguardanti la qualità e la puntualità delle comunicazioni nazionali di dati (sezione II) e un'analisi delle relazioni trasmesse dagli Stati membri (sezione III), mentre nella sezione IV sono presentate le conclusioni tratte.

II. Presentazione dei dati

La presente relazione è la prima elaborata in conformità al regolamento (CE) n. 1071/2009 e riguarda il periodo dal 4 dicembre 2011 al 31 dicembre 2012, in modo da farne coincidere la pubblicazione con la relazione sull'attuazione della normativa in materia sociale nel settore dei trasporti su strada⁴, come previsto all'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009. L'avvio dei termini previsti corrisponde alla data in cui il regolamento è divenuto applicabile. Il prossimo periodo di riferimento sarà l'intero biennio dal 1° gennaio 2013 fino al 31 dicembre 2014.

Nonostante l'obbligo relativo alle relazioni, di cui all'articolo 26 del regolamento, al momento della redazione della presente relazione, sei Stati membri, nello specifico Belgio, Danimarca,

⁴ Cui si fa riferimento nel 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).

Finlandia, Germania, Lussemburgo e Portogallo, non avevano presentato le rispettive relazioni nazionali. Alcuni Stati membri hanno trasmesso i dati con notevole ritardo rispetto alla scadenza del 30 settembre 2013, il che ha avuto ripercussioni considerevoli sui tempi di elaborazione della presente relazione della Commissione. In diverse relazioni mancavano determinate informazioni necessarie ed è stato pertanto difficile poter effettuare un'analisi completa. Vi sono anche casi in cui i dati forniti interessavano un periodo diverso da quello richiesto.

Non tutti gli Stati membri hanno fornito una giustificazione per il ritardo nella presentazione delle relazioni o per le lacune nei dati. Quelli che lo hanno fatto, hanno spiegato che non era stato possibile trasmettere i dati pertinenti a causa delle difficoltà nell'interconnessione dei registri nazionali con il registro europeo delle imprese di trasporto su strada. Altri hanno osservato che alcuni termini delle disposizioni relative alle relazioni non erano chiari, come ad esempio, il riferimento alle "statistiche di base". Infine, taluni Stati membri, in cui le autorità locali o regionali sono responsabili dell'attuazione, hanno comunicato che la raccolta di dati da tali autorità si è rivelata complessa.

È opportuno tenere conto del fatto che, se da un lato il contenuto della relazione è precisato dall'articolo 26, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009, dall'altro non esiste un formato standard per le relazioni. Per garantire coerenza e assistere le autorità nazionali competenti nell'adempiere all'obbligo di presentazione delle relazioni in futuro, in seguito all'analisi delle comunicazioni nazionali, verrà proposto agli Stati membri un modulo standard.

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 sezione consiste in una presentazione dei requisiti nazionali, dell'organizzazione dei controlli, del livello di conformità e delle difficoltà riscontrate, basata sulle informazioni trasmesse dagli Stati membri. Per la frammentarietà delle relazioni degli Stati membri, il quadro d'insieme qui proposto è incompleto in termini di portata.

I dati sui sistemi nazionali per l'accesso alla professione sono stati presentati da Austria, Francia, Italia, Slovacchia e Repubblica ceca. Due Stati membri, specificatamente l'Austria e la Slovacchia, hanno introdotto requisiti nazionali da rispettare contestualmente alle condizioni stabilite nel regolamento (CE) n. 1071/2009. La Slovacchia ha aggiunto un requisito che fissa a 21 anni l'età minima per i gestori dei trasporti. L'Austria ha incluso una condizione che impone ai trasportatori su strada di disporre delle necessarie aree di parcheggio al di fuori della via pubblica nel comune, in un altro comune della stessa suddivisione amministrativa o di una concomitante.

La Francia ha deciso di estendere l'obbligo di conformità alle norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada ai trasportatori di merci su strada che operano con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e alle imprese che operano nel trasporto su strada di persone con veicoli atti a trasportare meno di nove passeggeri. È stata inoltre introdotta una semplificazione delle procedure amministrative connesse all'idoneità finanziaria.

Nella Repubblica ceca esistono quattro tipi di autorizzazioni per le imprese che effettuano trasporti, e specificatamente per: i) veicoli per il trasporto di persone atti a trasportare più di nove persone, conducente compreso, ii) veicoli per il trasporto di merci o veicoli accoppiati, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 3,5 tonnellate, iii) veicoli per il trasporto di persone atti a trasportare massimo nove passeggeri, conducente compreso, e iv) veicoli per il trasporto di merci o veicoli accoppiati, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Le prime due categorie sono previste nell'ambito dell'obbligo di conformità ai requisiti del regolamento (CE) n. 1071/2009.

L'Italia ha comunicato che sono in elaborazione norme per l'adozione, il che consente di esaminare ciò che a norma della legislazione vigente costituisce una violazione e le sanzioni associate. L'Italia sta inoltre preparando misure procedurali, cui l'autorità competente potrà ricorrere se, in specifiche circostanze, dovesse ritenere che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata rispetto all'infrazione commessa. Infine, le autorità italiane stanno migliorando le procedure amministrative e tecniche, per garantire che le misure di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009 siano efficaci. L'Italia ha altresì indicato le difficoltà riscontrate nel verificare in tempo reale la conformità al requisito dell'idoneità finanziaria, nonché per la diversità delle nozioni giuridiche di garanzia previste nel diritto nazionale, per l'assenza nelle fasi iniziali di polizze di assicurazione aziendale e per il fatto che le procedure relative a tale requisito sono gestite da oltre cento amministrazioni provinciali indipendenti sotto il profilo amministrativo in tutta Italia.

La Spagna ha spiegato che, poiché la normativa nazionale prevedeva condizioni particolarmente rigorose in merito all'idoneità professionale, all'idoneità finanziaria e all'onorabilità, in seguito all'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 1071/2009 non è stato necessario apportare cambiamenti significativi, a parte specifiche modifiche alle norme sulla descrizione di coloro che esercitano la professione di gestore dei trasporti.

Per quanto concerne l'attuazione delle disposizioni riguardanti l'onorabilità (articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009), la Slovenia ha ritenuto che i casi in cui l'autorità responsabile del rilascio delle licenze può sospendere o ritirare l'autorizzazione per la professione di trasportatore o dichiarare il trasportatore inidoneo a esercitare tale professione non siano presentati con chiarezza.

Per quanto riguarda i controlli della conformità all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009, l'Estonia, l'Ungheria, l'Irlanda e la Lettonia hanno apportato chiarimenti in merito alla situazione nazionale.

L'Estonia ha precisato che i controlli sono svolti secondo un sistema basato sui rischi ed effettuati principalmente nelle imprese più a rischio di commettere infrazioni gravi o frequenti delle norme in materia di trasporti su strada.

In Irlanda, i controlli relativi all'onorabilità, all'idoneità finanziaria e all'idoneità professionale sono effettuati, nell'ambito del processo di rinnovo dell'autorizzazione per ogni impresa, almeno ogni cinque anni, essendo questa la durata massima dell'autorizzazione. Inoltre, la frequenza dei controlli può essere superiore per gli operatori considerati a elevato rischio o che sono stati sottoposti all'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.

In Lettonia, i controlli del rispetto dell'idoneità finanziaria sono effettuati utilizzando le informazioni delle relazioni annuali fornite dal registro delle imprese.

L'Ungheria ha precisato il numero di controlli relativi ai requisiti di onorabilità (11 062), idoneità finanziaria (7 197) e idoneità professionale (5 329) svolti nel periodo di riferimento in questione.

Sei Stati membri, nello specifico Cipro, Estonia, Irlanda, Lituania, Malta e Slovenia, hanno dichiarato di aver registrato una percentuale elevata di conformità alle disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 da parte delle imprese di trasporto su strada operanti nel settore.

2. Autorizzazioni

I dati ricevuti mostrano che la maggior parte degli Stati membri non ha presentato informazioni sull'autorizzazione ai sensi del capo III del regolamento (CE) n. 1071/2009. In base al regolamento, per "autorizzazione a esercitare la professione di trasportatore su strada" si intende la decisione amministrativa che autorizza un'impresa in possesso dei requisiti stabiliti dal regolamento (CE) n. 1071/2009 ad esercitare la professione di trasportatore su strada.

Le possibilità variano a seconda dei sistemi nazionali: un'autorizzazione può infatti essere un requisito indispensabile per ottenere una licenza per il trasporto nazionale e/o una licenza comunitaria per effettuare trasporti internazionali, può equivalere a una licenza per il trasporto nazionale o corrispondere a una licenza per i trasporti nazionali e internazionali concessa con un'unica autorizzazione. Tuttavia, per la mancanza di informazioni sui sistemi nazionali relativi alle autorizzazioni, i dati quantitativi trasmessi dagli Stati membri non permettono di delineare un quadro chiaro del numero di imprese che esercitano l'attività di trasportatore su strada. A tal fine, **gli Stati membri sono invitati a elaborare una presentazione delle rispettive disposizioni nazionali per le autorizzazioni, al fine di permettere una raccolta di dati coerenti nel prossimo periodo di riferimento.**

Diversi Stati membri hanno comunicato un numero complessivo di trasportatori autorizzati al 31 dicembre 2012, il che rappresenta un punto di riferimento per i dati sulla quantità di autorizzazioni concesse, sospese o ritirate. Nella Repubblica ceca i trasportatori autorizzati sono quasi 95 600⁵, in Italia circa 81 000, nel Regno Unito oltre 53 500, in Svezia pressoché 18 000, nei Paesi Bassi circa 11 700, in Irlanda 5 800, in Lituania 4 500 e in Slovacchia 2 800. L'Ungheria ha comunicato che le licenze valide sono poco più di 45 000.

In base a tali dati si evince che la **stragrande maggioranza delle imprese autorizzate opera nel trasporto su strada di merci**.

In aggiunta, l'Estonia e la Spagna hanno fornito informazioni sul numero di licenze comunitarie, rispettivamente 1 700 e 27 000 allo stesso momento, senza però indicarne la percentuale rispetto al totale di autorizzazioni per l'esercizio della professione di trasportatore su strada. La Bulgaria ha comunicato che, al 13 gennaio 2014, i trasportatori in possesso di una licenza comunitaria erano 10 300.

2.1 Autorizzazioni concesse

Per quanto concerne le autorizzazioni concesse, gli Stati membri hanno riferito dati differenti, spesso relativi alle licenze comunitarie e a quelle per il trasporto nazionale. Soltanto dodici Stati membri⁶ hanno trasmesso dati sulle autorizzazioni concesse e di questi solo la metà⁷ in riferimento all'intero periodo previsto dal regolamento (CE) n. 1071/2009. In base a tali dati è possibile notare che nei dodici Stati membri in questione sono state concesse circa 171 000⁸ autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di trasportatore su strada di persone e di merci. Il numero di autorizzazioni nazionali concesse va da 900 in Irlanda a 81 000 in Italia. Nell'allegato I della presente relazione è riportata una tabella dettagliata contenente le informazioni comunicate al proposito.

Dai dati trasmessi risulta che il maggior numero di autorizzazioni è stato concesso in Italia (81 000 per il trasporto sia di persone sia di merci) e in Spagna (circa 31 000 per il trasporto sia di persone sia di merci). Tali dati possono essere raffrontati con le 10 000 autorizzazioni concesse in Francia per il trasporto di persone e di merci. È opportuno sottolineare che il dato della Francia include anche i trasportatori che operano nel settore del trasporto di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile è inferiore alla soglia di 3,5 tonnellate e i trasportatori che effettuano trasporti di passeggeri con veicoli per meno di nove persone,

⁵ I dati si riferiscono a quattro tipi di autorizzazioni, riguardanti il trasporto di passeggeri con veicoli per più di 9 persone, con veicoli per non più di 9 persone, il trasporto di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e con quelli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 3,5 tonnellate. Non tutte le categorie menzionate sono tenute a rispettare i requisiti di cui al regolamento (CE) n. 1071/2009 per esercitare l'attività di trasportatore su strada.

⁶ Austria, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Paesi Bassi, Polonia, Repubblica ceca, Slovacchia, Spagna, Svezia e Ungheria.

⁷ Austria, Grecia, Irlanda, Italia, Svezia e Ungheria.

⁸ La cifra include le autorizzazioni concesse solo nel 2012 e durante l'intero periodo di riferimento, dal 4 dicembre 2011 al 31 dicembre 2012.

conducente compreso. In Spagna, nel numero di autorizzazioni concesse rientrano le immatricolazioni, i trasferimenti di impresa, le sostituzioni, la modifica del tipo di impresa, il cambio di residenza, gli avanzamenti di categoria, la soppressione di una sospensione temporanea e le acquisizioni.

Gli altri Stati membri non hanno fornito spiegazioni in merito agli elementi che compongono una categoria di autorizzazioni concesse. Per ottenere dati coerenti, sarebbe opportuno raggiungere un'intesa comune a livello europeo sul tipo di dati da includere nella categoria delle autorizzazioni concesse.

Inoltre, la percentuale di autorizzazioni per il trasporto di merci su strada è, in tutti i casi, almeno due volte superiore (Irlanda) e sino a quasi settanta volte superiore (Spagna) rispetto a quella delle autorizzazioni concesse per il trasporto di persone. Un'unica inversione di tendenza si è registrata in Francia, dove sono state concesse più autorizzazioni a imprese che operano nel settore del trasporto di persone, per la decisione del paese di estendere a una gamma più ampia di veicoli l'obbligo di soddisfare i requisiti del regolamento (CE) n. 1071/2009.

2.2 Autorizzazioni sospese e revocate

In base ai dati trasmessi dagli Stati membri è possibile osservare che il maggior numero di autorizzazioni revocate si è registrato in Spagna, con un totale di circa 37 600 revoche per il trasporto di persone e di merci. Le revoche sono state dovute all'incapacità di fornire prove sul rispetto delle condizioni necessarie per la concessione dell'autorizzazione, all'esplicita domanda di un richiedente o alla cessazione dell'attività. Con 4 700 revoche, la Francia è al secondo posto per numero di autorizzazioni per il trasporto di persone e di merci ritirate, seguita dalla Slovacchia, con 1 200, dalla Svezia, con 965, dalla Repubblica ceca, con 956 e dalla Slovenia, con 599. Nei Paesi Bassi sono state revocate più di 1 000 autorizzazioni soltanto per il trasporto di merci.

Sul versante opposto si trovano la Grecia, con 222 revoche per il trasporto di passeggeri e di merci, la Polonia (68), la Lettonia (58), l'Ungheria (33), l'Italia (31) e altri Stati membri che non hanno superato i 10 casi. Ulteriori informazioni su revoche e sospensioni delle autorizzazioni sono contenute nell'allegato II della presente relazione.

Il numero di autorizzazioni per il trasporto di persone e di merci revocate ha superato quello delle autorizzazioni concesse in tre soli Stati membri, Slovacchia, Spagna e Paesi Bassi. Il divario maggiore si è registrato in Spagna, dove sono state revocate 6 600 autorizzazioni in più rispetto a quelle concesse. Lo scarto sarebbe ancor superiore se si prendessero in considerazione le ulteriori 12 500 autorizzazioni sospese nel paese. In Slovacchia e nei Paesi Bassi la preponderanza di autorizzazioni ritirate, pari rispettivamente a 46 e 229, è risultata meno significativa.

Alcuni Stati membri hanno fornito informazioni sulle motivazioni della revoca di un'autorizzazione. In Austria in 9 casi su 10 e nei Paesi Bassi nella maggior parte dei casi, la

causa della revoca è stata la non conformità al requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (CE) n. 1071/2009, relativo all'idoneità finanziaria del trasportatore su strada. In Slovenia, le ragioni delle revoche sono state la liquidazione di una società o la scadenza della licenza comunitaria. La Svezia ha comunicato che in 962 casi su 965 la revoca è stata causata dalla non conformità all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, riguardante i requisiti supplementari che gli Stati membri possono imporre. In Lituania vi è stata una sola revoca dovuta all'incapacità di soddisfare il requisito dell'idoneità professionale e tre per l'inosservanza del requisito relativo all'indirizzo della sede e ai cambiamenti nei dati del gestore dei trasporti.

3. Attestati di idoneità professionale

In base alle informazioni trasmesse da venti Stati membri, gli attestati di idoneità professionale rilasciati sono oltre 52 000, 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.

Il paese che ha rilasciato il maggior numero di attestati nell'Unione europea nel corso del periodo di riferimento è la Romania, con il 31,5% del totale degli attestati rilasciati e notificati dagli Stati membri, seguita da Francia (11%), Spagna (11%), Italia (8%), Repubblica ceca (8%), Svezia (6%) e Polonia (5%). Degli Stati membri che hanno trasmesso i rispettivi dati, solo Malta ha indicato di non aver rilasciato nessun attestato di idoneità professionale nel periodo di riferimento. 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 lo dichiara inidoneo a dirigere le attività di trasporto di un'impresa.

La maggior parte degli Stati membri⁹ 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 in quello di merci. Quattro Stati membri hanno rilasciato dichiarazioni di inidoneità: Francia (3)¹⁰, Estonia (14)¹¹, Ungheria (129)¹² e Italia (348)¹³. La Francia ha indicato tra le motivazioni per le dichiarazioni di idoneità, le frodi relative al tachigrafo o gravi violazioni del codice della strada. In Ungheria, ritardi o carenze nella formazione periodica a intervalli di dieci anni richiesta per i gestori dei trasporti hanno comportato in alcuni casi una perdita dell'onorabilità. I dati forniti dagli Stati membri sono riportati nell'allegato II della presente relazione.

⁹ Austria, Repubblica ceca, Grecia, Malta, Paesi Bassi, Polonia e Slovacchia.

¹⁰ Nel 2012.

¹¹ Idem.

¹² Durante il periodo di riferimento in oggetto.

¹³ Questa cifra include le dichiarazioni rilasciate sino al 26 settembre 2013.

5. Scambio di informazioni

A norma dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009, ciascuno Stato membro tiene 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 per agevolare l'interconnessione tra i registri degli Stati membri sono definiti nella decisione 2009/992/UE della Commissione sui requisiti minimi relativi ai dati da inserire nel registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada¹⁴. La prossima tappa prevista per facilitare la cooperazione tra le autorità nazionali, ai fini di un ulteriore miglioramento dell'attuazione transfrontaliera della normativa europea in materia di trasporto su strada, è l'istituzione del registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU), 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 elevata qualità contenuti nelle loro banche dati.

In base ai dati forniti è possibile osservare che **il sistema di cooperazione amministrativa tra Stati membri non è stato realizzato**. Alcuni Stati membri, come ad esempio Cipro, Lituania, Malta, Repubblica ceca, Paesi Bassi e Slovacchia hanno indicato che non vi è stato nessuno scambio di informazioni ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009, il che può essere in parte dovuto alla loro posizione geografica. Vi sono stati tuttavia esempi di buone pratiche in Bulgaria, Estonia, Francia, Irlanda, Polonia, Romania e Spagna, paesi in cui hanno avuto luogo scambi di informazioni nel corso del periodo di riferimento. **La Commissione sostiene l'ulteriore miglioramento della cooperazione amministrativa, che rafforza la coerenza e l'efficacia dell'attuazione in tutti gli Stati membri dell'UE.**

L'interconnessione dei registri nazionali doveva essere completata entro il 31 dicembre 2012. Diversi Stati membri hanno fornito informazioni sullo stato di attuazione dell'ERRU. Il registro non era operativo a Cipro e in Francia. L'Irlanda ha dichiarato di essere all'ultima fase di attuazione di un nuovo registro elettronico delle imprese di trasporto su strada, cui seguirà in tempi brevi l'interconnessione. La Slovenia ha garantito che tutte le informazioni richieste a norma dell'articolo 26 del regolamento (CE) n. 1071/2009 saranno disponibili per il prossimo periodo di riferimento, in seguito al completamento del registro elettronico nazionale, entrato nella fase finale. La Francia ha proposto un'iniziativa riguardante l'elaborazione di una banca dati comune a livello europeo, che riunirebbe le violazioni codificate in base alle pratiche del gruppo "Euro Contrôle Route".

¹⁴ GU L 339 del 22.12.2009, pag. 36.

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. Le informazioni trasmesse riguardano determinati aspetti dell'attuazione da parte degli Stati membri del regolamento (CE) n. 1071/2009 (elencati nell'articolo 26, paragrafo 1, lettere da a) a e) del regolamento (CE) n. 1071/2009) nel periodo dal 4 dicembre 2011 sino al 31 dicembre 2012.

La qualità e la tempestività delle comunicazioni degli Stati membri sono state influenzate in larga misura dal fatto che si tratta del primo periodo di riferimento trattato. A causa della notevole quantità di dati mancanti, la relazione della Commissione non fornisce un'analisi esauriente dell'attuazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009. 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, lettere da a) a e), del regolamento (CE) n. 1071/2009.

Per garantire che le informazioni nazionali trasmesse siano coerenti e assistere le autorità nazionali competenti nell'adempire in futuro all'obbligo relativo alle relazioni, dovrebbe essere introdotto un modulo standard per le relazioni, elaborato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati membri. Le discussioni su questo modulo standard dovrebbero contribuire a chiarire le questioni relative alla natura dei dati da trasmettere, il che a sua volta aiuterebbe gli Stati membri a organizzare la raccolta dei dati in tempo per il prossimo periodo di riferimento. Infine, anche il completamento dell'interconnessione dei registri nazionali all'ERRU dovrebbe migliorare la qualità dei dati forniti.

Per il prossimo periodo di riferimento, il 2013-2014, tutti gli Stati membri sono invitati ad adempire all'obbligo relativo alle relazioni, affinché sia possibile elaborare una relazione completa ed evitare i procedimenti di infrazione di cui all'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Gli Stati membri sono invitati altresì a elaborare una presentazione generale dei rispettivi sistemi nazionali per le autorizzazioni, al fine di delineare un quadro più affidabile e di migliore qualità a livello europeo.

È opportuno sottolineare che il sistema di cooperazione amministrativa tra Stati membri non è ancora stato realizzato. 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.