Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B**

DIRECTIVE 92/106/CEE DU CONSEIL

du 7 décembre 1992

relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres

(JO L 368 du 17.12.1992, p. 38)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**A1**	Acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède	C 241	21	29.8.1994
	(adapté par la décision 95/1/CE, Euratom, CECA du Conseil)	L 1	1	1.1.1995

▼B

DIRECTIVE 92/106/CEE DU CONSEIL

du 7 décembre 1992

relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75 et son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ([1]),

vu l'avis du Parlement européen ([2]),

vu l'avis du Comité économique et social ([3]),

considérant que la directive 75/130/CEE du Conseil, du 17 février 1975, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés rail/route de marchandises entre États membres ([4]) a été modifiée à plusieurs reprises; que, à l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à une refonte de ladite directive;

considérant que le marché intérieur entraîne un accroissement du trafic et que la Communauté doit mettre en œuvre les moyens nécessaires pour gérer ses ressources en transport au mieux pour l'intérêt collectif, ce qui implique le recours aux transports combinés;

considérant que les problèmes croissants afférents à l'encombrement des routes, à l'environnement et à la sécurité routière exigent, dans l'intérêt public, un développement plus poussé des transports combinés comme alternative au transport routier;

considérant que des mesures doivent être prises de façon à permettre un développement, dans le progrès, des techniques de transport en fonction de l'intermodalité des transports ainsi qu'en fonction des moyens et besoins spécifiques des opérateurs et usagers des transports; que de telles mesures doivent viser les transports combinés associant la route à d'autres modes de transport, à savoir le rail, la navigation intérieure et la navigation maritime;

considérant que la libération de toute restriction quantitative et la suppression de diverses contraintes d'ordre administratif existant encore dans le domaine des transports routiers est de nature à promouvoir un plus large recours aux transports combinés;

considérant que, pour faire en sorte que la technique du transport combiné conduise à un dégagement effectif des routes, il convient que cette libéralisation porte sur des parcours routiers limités en distance;

considérant qu'il convient d'étendre la libéralisation des parcours routiers initiaux et terminaux d'un transport combiné aux transports combinés empruntant la voie maritime, à condition que le parcours maritime représente une partie importante de ces transports combinés;

considérant qu'il est opportun que la Commission présente, tous les deux ans et pour la première fois avant le 1er juillet 1995, un rapport sur l'application de la présente directive;

considérant que le développement des transports combinés serait également facilité par des mesures de stimulation et qu'il est dès lors opportun de réduire les taxes sur la circulation et la détention des véhicules utilitaires dans la mesure où ces derniers sont transportés par

([1]) JO nº C 282 du 30. 10. 1992, p. 8.
([2]) Avis rendu le 20 novembre 1992 (non encore paru au Journal officiel).
([3]) Avis rendu le 24 novembre 1992 (non encore paru au Journal officiel).
([4]) JO nº L 48 du 22. 2. 1975, p. 31. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CEE) nº 881/92 (JO nº L 95 du 9. 4. 1992, p. 1).

▼B

chemin de fer, ainsi que d'exonérer des trajets routiers initiaux et terminaux de toute tarification obligatoire;

considérant qu'il convient de faciliter l'accès du transport pour compte propre aux transports combinés;

considérant que la présente directive ne doit pas affecter les obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition et d'application des directives qui font de la refonte,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive s'applique aux opérations de transports combinés, sans préjudice du règlement (CEE) nº 881/92 (1)

Aux fins de la présente directive, on entend par «transports combinés» les transports de marchandises entre États membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur de 20 pieds et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier:

— soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,

— soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.

Article 2

Chaque État membre doit libérer de tout régime de contingentement et d'autorisation, au plus tard le 1erjuillet 1993, les transports combinés visés à l'article 1er.

Article 3

En cas de transport combiné pour compte d'autrui, un document de transport satisfaisant au moins aux prescriptions énoncées à l'article 6 du règlement nº 11 du Conseil, du 27 juin 1960, concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport, pris en exécution de l'article 79 paragraphe 3 du traité instituant la Communauté économique européenne (2) doit être complété par l'indication des gares ferroviaires d'embarquement et de débarquement relatives au parcours ferroviaire, ou l'indication des ports fluviaux d'embarquement et de débarquement relatifs au parcours par voie navigable, ou l'indication des ports maritimes d'embarquement ou de débarquement relatifs au parcours maritime. Ces mentions sont apposées avant l'exécution du transport et confirmées par l'apposition d'un cachet des administrations ferroviaires ou portuaires dans les gares ferroviaires ou les ports fluviaux ou maritimes en question lorsque la partie du transport qui est effectuée par chemin de fer ou par voie navigable ou par mer est terminée.

(1) Règlement (CEE) nº881/92 du Conseil, du 26 mars 1992, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres (JO nº L 95 du 9. 4. 1992, p. 1).

(2) JO nº52 du 16. 8. 1960, p. 1121/60.

▼B

Article 4

Tout transporteur routier établi dans un État membre et satisfaisant aux conditions d'accès à la profession et au marché des transports de marchandises entre États membres a le droit d'effectuer, dans le cadre d'un transport combiné entre États membres, des trajets routiers initiaux et/ou terminaux qui font partie intégrante du transport combiné et qui comportent ou non le passage d'une frontière.

Article 5

1. La Commission fait rapport au Conseil, tous les deux ans et pour la première fois avant le 1er juillet 1995, sur:

— le développement économique des transports combinés,

— l'application du droit communautaire dans ce domaine,

— la définition, le cas échéant, d'actions nouvelles destinées à encourager les transports combinés.

2. Lors de l'élaboration du rapport visé au paragraphe 1, la Commission est assistée par les représentants des États membres pour la collecte des informations nécessaires à cette fin.

Le rapport analyse les informations et les données statistiques portant notamment sur:

— les relations de trafic effectuées en transport combiné,

— le nombre des véhicules (un ensemble routier comptant pour un seul véhicule), des caisses mobiles et des conteneurs transportés dans les différentes relations de trafic,

— les tonnages transportés,

— les prestations en tonnes-kilomètres effectuées.

Le rapport propose, le cas échéant, les solutions qui permettront ultérieurement d'améliorer ces informations et la situation dans le domaine des transports combinés.

Article 6

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les taxes indiquées au paragraphe 3, qui sont applicables aux véhicules routiers (camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques) lorsqu'ils sont acheminés en transport combiné, soient réduites ou remboursées, soit forfaitairement, soit au prorata des parcours que ces véhicules effectuent par chemin de fer, dans les limites, aux conditions et selon les modalités qu'ils fixent après avoir consulté la Commission.

Les réductions ou les remboursements visés au premier alinéa sont accordés par l'État d'immatriculation des véhicules sur la base des parcours par chemin de fer effectués à l'intérieur de cet État.

Toutefois, les États membres peuvent accorder ces réductions ou remboursements en tenant compte des parcours par chemin de fer effectués soit partiellement, soit en totalité, en dehors de l'État membre d'immatriculation des véhicules.

2. Sans préjudice des dispositions résultant d'un aménagement éventuel sur le plan communautaire des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires, les véhicules utilisés exclusivement pour la traction routière sur les trajets initiaux ou terminaux d'un transport combiné peuvent être exonérés, s'ils sont imposés isolément, des taxes indiquées au paragraphe 3.

3. Les taxes visées aux paragraphes 1 et 2 sont les suivantes:

— Belgique:

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/*verkeersbelasting op de autovoertuigen*,

▼B

— Danemark:
vægtafgift af motorkøretøjer mv.,
— Allemagne:
Kraftfahrzeugsteuer,
— France:
taxe spéciale sur certains véhicules routiers,
— Grèce:
τέλη κυκλοφορίας αυτοκινήτων,
— Espagne:
a) *impuesto sobre actividades económicas*,
b) *impuesto sobre vehículos de tracción mecánica*,
— Irlande:
vehicle excise duties,
— Italie:
a) *tassa automobilistica*,
b) *addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica*,
— Luxembourg:
taxe sur les véhicules automoteurs,
— Pays-Bas:
motorrijtuigenbelasting,

▼A1

— Autriche:
Straenverkehrsbeitrag,

▼B

— Portugal:
a) *imposto de camionagem*,
b) *imposto de circulação*,

▼A1

— Finlande:
varsinainen ajoneuvovero/*egentlig fordonsskatt*,
— Suède:
fordonsskatt,

▼B

— Royaume-Uni:
vehicle excise duties.

Article 7

Lorsqu'une remorque ou une semi-remorque appartenant à une entreprise qui effectue des transports pour compte propre est tractée, sur un des parcours terminaux, par un tracteur appartenant à une entreprise qui effectue des transports pour compte d'autrui, le transport ainsi effectué est exonéré du document prévu à l'article 3; toutefois, un autre document faisant la preuve du parcours effectué ou à effectuer par chemin de fer ou par voie navigable ou par mer doit être fourni.

Article 8

Le trajet routier initial ou terminal effectué dans le cadre d'un transport combiné est exonéré de toute tarification obligatoire.

Article 9

Lorsque, dans le cadre d'un transport combiné, l'entreprise expéditrice effectue le trajet routier initial pour compte propre au sens de la première directive du Conseil, du 23 juillet 1962, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route [1], l'entreprise destinataire de la marchandise transportée peut effectuer en compte propre, par dérogation à la définition établie par ladite directive, le trajet routier terminal pour transporter à destination la marchandise, en utilisant un tracteur qui lui appartient ou qu'elle a acheté à tempérament ou loué conformément à la directive 84/647/CEE

[1] JO n° 70 du 6. 8. 1962, p. 2005/62. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 881/92 (JO n° L 95 du 9. 4. 1992, p. 1).

▼B

du Conseil, du 19 décembre 1984, relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route [1] et qui est conduit par ses employés, alors que la remorque ou la semi-remorque est immatriculée par l'entreprise expéditrice ou louée par elle.

Le trajet routier initial d'un transport combiné que l'entreprise expéditrice effectue en utilisant un tracteur qui lui appartient ou qu'elle a acheté à tempérament ou loué conformément à la directive 84/647/CEE et qui est conduit par ses employés, alors que la remorque ou la semi-remorque est immatriculée par l'entreprise destinataire de la marchandise transportée ou louée par elle, est également considéré, par dérogation à la directive du 23 juillet 1962, comme une opération de transport pour compte propre lorsque le trajet routier terminal est effectué pour compte propre, conformément à cette dernière directive, par l'entreprise destinataire.

Article 10

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1er juillet 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 11

1. La directive 75/130/CEE [2] est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition et d'application figurant à l'annexe partie A.

2. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe partie B.

Article 12

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

---

[1] JO nº L 335 du 22. 12. 1984, p. 72. Directive modifiée par la Directive 90/398/CEE (JO nº L 202 du 31.7.1980, p. 46).

[2] Y compris les actes qui l'ont modifiée, à savoir la disposition pertinente de l'acte d'adhésion de 1985 et les directives 79/5/CEE, 82/3/CEE, 82/603/CEE, 86/544/CEE et 91/224/CEE.

▼B

ANNEXE

PARTIE A

Délais de transposition et d'application

Directive	Date limite de transposition ou d'application
75/130/CEE (JO nº L 48 du 22. 2. 1975, p. 31)	30 juin 1975
79/ 5/CEE (JO nº L 5 du 9. 1. 1979, p. 33)	1er juillet 1979
82/ 3/CEE (JO nº L 5 du 9. 1. 1 982, p. 12)	—
82/603/CEE (JO nº L 247 du 23. 8. 1982, p. 6)	1er avril 1983
86/544/CEE (JO nº L 320 du 15. 11. 1986, p. 33)	1er juillet 1987
91/224/CEE (JO nº L 103 du 23. 4. 1991, p. 1)	1er janvier 1992

PARTIE B

Tableau de correspondance

Présente directive	Directive 75/130/CEE
Article 1er	Article 1er
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 6
Article 5	Article 7
Article 6	Article 8
Article 7	Article 9
Article 8	Article 11
Article 9	Article 12
Article 10	—
Article 11	—
Article 12	Article 13
Annexe	—