**Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni**

►**B**

# DIRETTIVA 92/106/CEE DEL CONSIGLIO

## del 7 dicembre 1992

## relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri

(GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38)

Modificata da:

| | | Gazzetta ufficiale | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n. | pag. | data |
| ►**A1** | Atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia | C 241 | 21 | 29.8.1994 |
| | (adattato dalla decisione 95/1/CE, Euratom, CECA del Consiglio) | L 1 | 1 | 1.1.1995 |

Rettificata da:

►**C1** Rettifica, GU L 72 del 25.3.1993, pag. 36 (92/106)

▼B

# DIRETTIVA 92/106/CEE DEL CONSIGLIO

## del 7 dicembre 1992

## relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75 e l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Parlamento europeo [2],

visto il parere del Comitato economico e sociale [3],

considerando che la direttiva 75/130/CEE del Consiglio, del 17 febbraio 1975, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati membri [4], è stata più volte modificata; che in occasione di nuove modifiche è opportuno, per ragioni di chiarezza, procedere al rifacimento di detta direttiva;

considerando che il mercato interno provoca un aumento del traffico e che la Comunità deve mettere in opera i mezzi necessari a gestire al meglio le proprie risorse di trasporto nell'interesse della collettività, il che implica il ricorso al trasporto combinato;

considerando che l'acuirsi dei problemi connessi alla congestione del traffico stradale, alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza della circolazione richiedono, nell'interesse della collettività, che venga potenziato il trasporto combinato in quanto alternativa al trasporto stradale;

considerando che si devono adottare provvedimenti in modo da permettere lo sviluppo, nel progresso, delle tecniche di trasporto in funzione dell'intermodalità dei trasporti nonché dei mezzi e delle esigenze specifiche degli operatori e degli utenti dei trasporti; che tali provvedimenti devono concernere i trasporti combinati che associano la strada ad altri modi di trasporto, quali ferrovia, nagivazione interna e navigazione marittima;

considerando che la liberalizzazione da ogni restrizione quantitativa e la soppressione di svariati vincoli di ordine amministrativo tuttora in vigore nel settore dei trasporti stradali può promuovere un più ampio ricorso ai trasporti combinati;

considerando che, affinché la tecnica del trasporto combinato conduca ad un effettivo decongestionamento del traffico stradale, occorre che tale liberalizzazione concerna percorsi stradali di lunghezza limitata;

considerando che la liberalizzazione dei percorsi stradali iniziali e terminali di un trasporto combinato deve essere estesa ai trasporti combinati effettuati per via marittima, a condizione che il percorso marittimo rappresenti una parte importante del trasporto combinato;

considerando che è opportuno che la Commissione presenti ogni due anni, e per la prima volta anteriormente al 1º luglio 1995, una relazione sull'applicazione della presente direttiva;

considerando che lo sviluppo del trasporto combinato sarebbe parimenti facilitato da misure di incentivazione e che è quindi opportuno ridurre le tasse sulla circolazione e detenzione dei veicoli commerciali nella

---

([1]) GU n. C 282 del 30. 10. 1992, pag. 8.
([2]) Parere reso il 20 novembre 1992 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).
([3]) Parere reso il 24 novembre 1992 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).
([4]) GU n. L 48 del 22. 2. 1975, pag. 31. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CEE) n. 881/92 (GU n. L 95 del 9. 4. 1992, pag. 1).

▼B

misura in cui siano trasportati per ferrovia, come pure esentare i tragitti iniziali e terminali su strada da ogni tariffazione obbligatoria;

considerando che è opportuno agevolare l'accesso del trasporto per conto proprio al trasporto combinato;

considerando che la presente direttiva non deve incidere sugli obblighi incombenti agli Stati membri per quanto concerne i termini per il recepimento e l'applicazione delle direttive che formano oggetto del rifacimento,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*

La presente direttiva si applica alle operazioni di trasporto combinato, salvo restando il regolamento (CEE) n. 881/92 ([1]).

Ai sensi della presente direttiva per «trasporto combinato»si intendono i trasporti di merci fra Stati membri per i quali l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di 20 piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, ►C1 allorché questo percorso supera i 100 km in linea d'aria ◄ ed effettuano su strada il tragitto iniziale o terminale:

— fra il punto di carico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale e fra il punto di scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto terminale;

— oppure in un raggio non superiore a 150 km in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco.

*Articolo 2*

Entro il 1. luglio 1993 ciascuno Stato membro esonera da qualsiasi regime di contingentamento e autorizzazione i trasporti combinati di cui all'articolo 1.

*Articolo 3*

In caso di trasporto combinato per conto terzi, il documento di trasporto che risponda almeno ai requisiti di cui all'articolo 6 del regolamento n. 11 del Consiglio, del 27 giugno 1960, riguardante l'abolizione di discriminazioni nel campo dei prezzi e delle condizioni di trasporto emanato in applicazione dell'articolo 79, paragrafo 3, del trattato che istituisce la Comunità economica europea ([2]), deve essere completato con l'indicazione delle stazioni ferroviarie di carico e scarico relative al percorso ferroviario o dei porti fluviali di imbarco o di sbarco relativi al percorso per via navigabile o dei porti marittimi di imbarco o di sbarco relativi al percorso marittimo. Tali menzioni vengono apposte prima dell'esecuzione del trasporto e confermate mediante apposizione di un timbro delle amministrazioni ferroviarie o portuali nelle stazioni ferroviarie o nei porti fluviali o marittimi di cui trattasi, al termine della parte di trasporto effettuata per ferrovia, per via navigabile o per mare.

*Articolo 4*

Tutti i vettori stradali stabiliti in uno Stato membro e che possiedono i requisiti per l'accesso alla professione e al mercato per i trasporti di merci fra Stati membri hanno il diritto di effettuare, nel quadro di un trasporto combinato tra Stati membri, tragitti stradali iniziali e/o termi-

([1]) Regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri (GU n. L 95 del 9. 4. 1992, pag. 1).

([2]) GU n. 52 del 16. 8. 1960, pag. 1121/60.

▼B

nali che costituiscono parte integrante del trasporto combinato e comprendono o meno il varco di una frontiera.

*Articolo 5*

1. La Commissione redige ogni due anni, e per la prima volta anteriormente al 1. luglio 1995, una relazione al Consiglio riguardante:

— lo sviluppo economico del trasporto combinato,

— l'applicazione del diritto comunitario in questo settore,

— l'eventuale definizione di nuove azioni destinate a promuovere il trasporto combinato.

2. Nell'elaborazione della relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione è assistita dai rappresentanti degli Stati membri per quanto riguarda la raccolta delle informazioni a tal fine necessarie.

La relazione analizza le informazioni e i dati statistici concernenti in particolare:

— le relazioni di traffico effettuate in trasporto com-binato,

— il numero di veicoli (un autotreno è considerato come un unico veicolo), casse mobili e contenitori trasportati nelle diverse relazioni di traffico,

— il tonnellaggio trasportato,

— le prestazioni eseguite in tonnellate-chilometri.

La suddetta relazione propone, ove necessario, le soluzioni che permetteranno successivamente di migliorare tali informazioni e la situazione nel settore del trasporto combinato.

*Articolo 6*

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché le tasse elencate al paragrafo 3, applicabili ai veicoli stradali (autocarri, trattori, rimorchi o semirimorchi), sempreché utilizzati in trasporto combinato, siano ridotte o rimborsate, forfettariamente o in proporzione ai percorsi che i veicoli effettuano per ferrovia, entro i limiti, alle condizioni e secondo le modalità da essi fissate, previa consultazione della Commissione.

Lo Stato di immatricolazione dei veicoli concede le riduzioni o i rimborsi di cui al primo comma sulla base dei percorsi per ferrovia effettuati all'interno del medesimo.

Tuttavia gli Stati membri possono accordare tali riduzioni o rimborsi tenendo conto dei percorsi per ferrovia effettuati parzialmente o interamente al di fuori dello Stato membro di immatricolazione dei veicoli.

2. Fatte salve le disposizioni risultanti da eventuali modifiche a livello comunitario dei sistemi nazionali di tasse sui veicoli commerciali, i veicoli utilizzati esclusivamente per la trazione stradale nei percorsi iniziali o terminali di un trasporto combinato possono essere esentati, quando sono tassati isolatamente, dalle tasse indicate al paragrafo 3.

3. Le tasse di cui ai paragrafi 1 e 2 sono le seguenti:

— Belgio:

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

— Danimarca:

*vægtafgift af motorkøretøjer mv.*;

— Germania:

*Kraftfahrzeugsteuer*;

— Francia:

*taxe spéciale sur certains véhicules routiers*;

— Grecia:

*τέλη κυκλοφορίας αυτοκινήτων;*

— Spagna:

a) *impuesto sobre actividades económicas*,

▼B

b) *impuesto sobre vehículos de tracción mecánic*a;

— Irlanda:

*vehicle excise duties*;

— Italia:

a) tassa automobilistica,

b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica;

— Lussemburgo:

*taxe sur les véhicules automoteurs*;

— Paesi Bassi:

*motorrijtuigenbelasting*;

▼A1

— Austria

*Straßenverkehrsbeitrag*;

▼B

— Portogallo:

a) *imposto de camionagem*,

b) *imposto de circulação*;

▼A1

— Finlandia

*varsinainen ajoneuvovero*/*egentlig fordonsskatt*;

— Svezia

*fordonsskatt*;

▼B

— Regno Unito:

*vehicle excise duties*.

*Articolo 7*

Quando un rimorchio o un semirimorchio, appartenente ad un'impresa che esegue trasporti per conto proprio, è trainato su uno dei percorsi terminali da un veicolo trattore appartenente ad un'impresa che esegue trasporti in conto terzi, il trasporto così eseguito è esentato dalla presentazione del documento di cui all'articolo 3; deve tuttavia essere prodotto un altro documento comprovante il percorso eseguito o da eseguire per ferrovia, per via navigabile o per mare.

*Articolo 8*

Il tragitto stradale iniziale o terminale effettuato nel quadro di un trasporto combinato è esentato da qualsiasi tariffazione obbligatoria.

*Articolo 9*

Qualora nel quadro di un trasporto combinato l'impresa mittente effettui il tragitto stradale iniziale per conto proprio ai sensi della prima direttiva del Consiglio, del 23 luglio 1962, relativa all'emanazione di norme comuni per taluni trasporti di merci su strada ([1]), l'impresa destinataria della merce trasportata può effettuare per conto proprio, in deroga alla definizione stabilita dalla succitata direttiva, il tragitto stradale terminale per portare a destinazione la merce, utilizzando un veicolo trattore che le appartiene o che ha acquistato a rate o noleggiato conformemente alla direttiva 84/647/CEE del Consiglio, del 19 dicembre 1984, relativa all'utilizzazione dei veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada ([2]), guidato da suoi dipendenti, mentre il rimorchio o il semirimorchio è immatricolato a nome dell'impresa mittente o noleggiato da quest'ultima.

([1]) GU n. 70 del 6. 8. 1962, pag. 2005/62. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CEE) n. 881/92 (GU n. L 95 del 9.4.1992, pag. 1).

([2]) GU n. L 335 del 22. 12. 1984, pag. 72. Direttiva modificata dalla direttiva 90/398/CEE (GU n. L 202 del 31.7.1990, pag. 46).

▼B

Il tragitto stradale iniziale di un trasporto combinato effettuato dall'impresa mittente utilizzando un veicolo trattore che le appartiene o che ha acquistato a rate o noleggiato conformemente alla direttiva 84/647/CEE, guidato da suoi dipendenti, mentre il rimorchio o il semirimorchio è immatricolato a nome dell'impresa destinataria della merce o noleggiato da quest'ultima, è parimenti considerato, in deroga alla direttiva del 23 luglio 1962, un'operazione di trasporto per conto proprio, qualora il tragitto stradale terminale sia effettuato per conto proprio dall'impresa destinataria conformemente a quest'ultima direttiva.

*Articolo 10*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1. luglio 1993. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 11*

1. La direttiva 75/130/CEE [1]è abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento e di applicazione di cui all'allegato, parte A.

2. I riferimenti fatti alla direttiva abrogata devono intendersi come fatti alla presente direttiva e devono leggersi secondo la tabella di corrispondenza di cui all'allegato, parte B.

*Articolo 12*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

[1] Compresi gli atti che l'hanno modificata, ossia le pertinenti disposizioni dell'atto di adesione del 1985 e le direttive 79/5/CEE, 82/3/CEE, 82/603/CEE, 86/544/CEE e 91/224/CEE.

▼B

*ALLEGATO*

**PARTE A**

**Termini di recepimento o di applicazione**

| Direttiva | Data limite di recepimento o di applicazione |
|---|---|
| 75/130/CEE (GU n. L 48 del 22. 2. 1975, pag. 31) | 30 giugno 1975 |
| 79/ 5/CEE (GU n. L 5 del 9. 1. 1979, pag. 33) | 1º luglio 1979 |
| 82/ 3/CEE (GU n. L 5 del 9. 1. 1 982, pag. 12) | — |
| 82/603/CEE (GU n. L 247 del 23. 8. 1992, pag. 6) | 1º aprile 1983 |
| 86/544/CEE (GU n. L 320 del 15. 11. 1986, pag. 33) | 1º luglio 1987 |
| 91/224/CEE (GU n. L 103 del 23. 4. 1991, pag. 1) | 1º gennaio 1992 |

**PARTE B**

**Tabella di correspondenza**

| Presente direttiva | Direttiva 75/130/CEE |
|---|---|
| Articolo 1 | Articolo 1 |
| Articolo 2 | Articolo 2 |
| Articolo 3 | Articolo 3 |
| Articolo 4 | Articolo 6 |
| Articolo 5 | Articolo 7 |
| Articolo 6 | Articolo 8 |
| Articolo 7 | Articolo 9 |
| Articolo 8 | Articolo 11 |
| Articolo 9 | Articolo 12 |
| Articolo 10 | — |
| Articolo 11 | — |
| Articolo 12 | Articolo 13 |
| Allegato | — |