

## II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

## CONSIGLIO

## DIRETTIVA 93/89/CEE DEL CONSIGLIO

del 25 ottobre 1993

relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada, nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 75 e 99,

vista la proposta della Commissione<sup>(1)</sup>,

visto il parere del Parlamento europeo<sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>(3)</sup>,

considerando che l'eliminazione delle distorsioni di concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri richiede nel contempo l'armonizzazione dei sistemi di prelievo e l'istituzione di equi meccanismi di imputazione ai trasportatori dei costi delle infrastrutture;

considerando che tali obiettivi possono essere conseguiti solo a tappe;

considerando che un certo grado d'armonizzazione in materia di accise sui carburanti è stato realizzato con l'adozione della direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali<sup>(4)</sup>, e della direttiva 92/82/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa al ravvicinamento delle aliquote di accisa sugli oli minerali<sup>(5)</sup>;

considerando che nell'attuale situazione occorre limitare l'adeguamento dei sistemi nazionali di prelievo sugli autoveicoli commerciali di tonnellaggio superiore a una determinata soglia;

considerando che, a tale scopo, è opportuno fissare aliquote minime per le tasse sugli autoveicoli che sono attualmente applicate negli Stati membri o che potrebbero eventualmente sostituirle;

considerando che alcuni Stati membri dovranno considerevolmente aumentare il livello delle tasse attualmente applicate agli autoveicoli; che per permettere un graduale adeguamento si deve prevedere un periodo transitorio durante il quale tali Stati membri potranno applicare aliquote ridotte;

considerando che alcuni trasporti nazionali locali, che non hanno grande incidenza sul mercato dei trasporti della Comunità, sono attualmente assoggettati ad aliquote ridotte delle tasse sugli autoveicoli; che, ai fini d'una transizione armoniosa, si devono autorizzare gli Stati membri a concedere deroghe temporanee alle aliquote minime;

considerando che occorre autorizzare gli Stati membri ad applicare aliquote ridotte o esenzioni per autoveicoli il cui utilizzo non sia tale da avere ripercussioni sul mercato dei trasporti della Comunità;

considerando che, per tener conto di talune situazioni particolari, occorre prevedere una procedura in forza della quale gli Stati membri possono essere autorizzati a mantenere esoneri o riduzioni supplementari;

considerando che le distorsioni di concorrenza esistenti non possono essere eliminate solo mediante l'armonizzazione delle tasse o delle accise, ma che, in attesa di forme

<sup>(1)</sup> GU n. C 79 del 26. 3. 1988, pag. 8.

GU n. C 75 del 20. 3. 1991, pag. 1.

GU n. C 311 del 27. 11. 1992, pag. 63.

<sup>(2)</sup> GU n. C 158 del 26. 6. 1989, pag. 51.

GU n. C 150 del 15. 6. 1992, pag. 324.

GU n. C 21 del 25. 1. 1993, pag. 522.

<sup>(3)</sup> GU n. C 208 dell'8. 8. 1988, pag. 32.

GU n. C 159 del 17. 6. 1991, pag. 21.

GU n. C 19 del 25. 1. 1993, pag. 74.

<sup>(4)</sup> GU n. L 316 del 31. 10. 1992, pag. 12.

<sup>(5)</sup> GU n. L 316 del 31. 10. 1992, pag. 19.

di prelievo tecnicamente ed economicamente più idonee, esse possono essere limitate prevedendo la possibilità di mantenere o introdurre pedaggi nonché di introdurre diritti di utenza per l'uso delle autostrade e, a certe condizioni, di altre strade;

considerando che è necessario che i pedaggi e i diritti di utenza non siano discriminatori, non comportino eccessive formalità, non creino ostacoli alle frontiere interne; che le aliquote dei diritti d'utenza devono essere fissate in funzione della durata dell'uso della rete stradale utilizzata;

considerando che, per garantire un'applicazione uniforme dei diritti di utenza e dei pedaggi, è opportuno stabilire talune modalità di applicazione, quali le caratteristiche delle infrastrutture alle quali tali diritti d'utenza e pedaggi sono applicabili, l'aliquota massima dei diritti d'utenza e le disposizioni generali da osservare;

considerando che, in quest'ambito, due o più Stati membri possono cooperare ai fini dell'introduzione di un sistema comune di diritti d'utenza, fatta salva l'osservanza di talune condizioni supplementari; che un tale sistema può tener conto della situazione geografica e economica particolare dei trasportatori di alcuni Stati membri, resa più difficile, in certi casi, dalla situazione politica instabile di alcuni paesi terzi;

considerando che bisognerebbe prevedere un calendario rigoroso per il riesame delle disposizioni della presente direttiva e, se necessario, per il loro adattamento in vista del passaggio ad un sistema di prelievi a carattere maggiormente territoriale,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### Disposizioni generali

#### Articolo 1

Gli Stati membri procedono, se necessario, a adeguare i rispettivi sistemi di tasse sugli autoveicoli nonché di pedaggi e di diritti d'utenza, secondo le disposizioni della presente direttiva.

La presente direttiva non si applica agli autoveicoli che effettuano trasporti esclusivamente nei territori non europei degli Stati membri.

Inoltre essa non si applica agli autoveicoli immatricolati nelle isole Canarie, a Ceuta e Melilla, nelle Azzorre e a Madera e che effettuano trasporti esclusivamente in questi territori o tra questi e il territorio continentale rispettivamente della Spagna o del Portogallo.

#### Articolo 2

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

— « autostrada », una strada specialmente progettata e costruita per la circolazione automobilistica che non serve le proprietà finitime, e che:

i) è dotata, salvo in punti determinati o a titolo temporaneo, di carreggiate distinte per i due sensi di marcia, separate mediante una striscia di terra non destinata alla circolazione oppure, in via eccezionale, mediante altri mezzi;

ii) non presenta intersezioni a raso con alcun'altra stradale, linea ferroviaria o sede tranviaria, o camminate per la circolazione pedonale;

iii) è espressamente segnalata come autostrada;

— « pedaggio », il pagamento di una somma determinata per l'esecuzione, da parte di un autoveicolo, di un tragitto situato fra due punti di una delle infrastrutture di cui all'articolo 7, lettera d) basata sulla distanza percorsa e sulla categoria dell'autoveicolo;

— « diritti di utenza », il pagamento di una somma determinata che dà il diritto all'utilizzazione da parte di un autoveicolo, per una durata determinata, delle infrastrutture di cui all'articolo 7, lettera d);

— « autoveicolo », un veicolo a motore o un insieme di autoarticolati, adibiti esclusivamente al trasporto di merci su strada e che abbiano un peso totale a pieno carico autorizzato pari o superiore a 12 t.

### Tasse sugli autoveicoli

#### Articolo 3

1. Le tasse sugli autoveicoli di cui all'articolo 1 sono le seguenti:

— Belgio: *taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen*

— Danimarca: *vægtafgift af motorkøretøjer m.v.*

— Germania: *Kraftfahrzeugsteuer*

— Grecia: *Τέλη κυκλοφορίας*

— Spagna:

a) *impuesto sobre vehiculos de tracción mecánica*

b) *impuesto sobre actividades económicas, unicamente per quanto riguarda l'importo dei prelievi riscossi per gli autoveicoli*

— Francia:

a) *taxe spéciale sur certains véhicules routiers*

b) *taxe différentielle sur les véhicules à moteur*

— Irlanda: *vehicle excise duties*

— Italia:

a) *tassa automobilistica*

b) *addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica*

— Lussemburgo: *taxe sur les véhicules automoteurs*

— Paesi Bassi: *motorrijtuigenbelasting*

— Portogallo :

- a) imposto de camionagem
- b) imposto de circulação

— Regno Unito : vehicle excise duty

2. Lo Stato membro che sostituisca una delle tasse di cui al paragrafo 1 con un'altra analoga ne informa la Commissione, la quale procede ai necessari adattamenti.

#### Articolo 4

Le procedure di riscossione e recupero delle tasse menzionate all'articolo 3 sono stabilite da ciascuno Stato membro.

#### Articolo 5

Per quanto riguarda gli autoveicoli immatricolati negli Stati membri, le tasse di cui all'articolo 3 sono riscosse unicamente dallo Stato membro d'immatricolazione.

#### Articolo 6

1. Qualunque sia la struttura delle tasse di cui all'articolo 3, gli Stati membri stabiliscono le relative aliquote in modo che, per ogni categoria o sottocategoria di autoveicoli di cui all'allegato, esse non siano inferiori all'aliquota minima stabilita nell'allegato medesimo.

2. La Francia, la Grecia, l'Italia, il Portogallo e la Spagna sono autorizzati ad applicare fino al 31 dicembre 1997 aliquote ridotte pari almeno al 50 % delle aliquote minime stabilite nell'allegato.

3. Gli Stati membri possono applicare aliquote ridotte o esenzioni :

— per gli autoveicoli del Ministero della Difesa, della protezione civile, dei servizi di lotta antincendio e degli altri servizi di pronto intervento, delle forze dell'ordine, nonché per gli autoveicoli adibiti alla manutenzione stradale,

— per gli autoveicoli che circolano solo occasionalmente sulla pubblica via dello Stato membro d'immatricolazione e che sono utilizzati da persone fisiche o giuridiche la cui attività principale non è il trasporto di merci, a condizione che i trasporti effettuati da tali veicoli non comportino distorsioni di concorrenza e fatto salvo l'accordo della Commissione.

4. Fatto salvo il riesame previsto all'articolo 12, gli Stati membri possono applicare fino al 1° luglio 1998 deroghe speciali per gli autoveicoli aventi al massimo tre assi che sono esclusivamente adibiti ai trasporti nazionali locali.

L'applicazione delle deroghe è soggetta a regolare valutazione della Commissione, che ne riferisce al Consiglio su base annuale.

5. a) Il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare uno Stato membro a mantenere esoneri o riduzioni supple-

mentari delle tasse sugli autoveicoli per motivi inerenti a specifiche politiche di natura socioeconomica o connessi alle infrastrutture dello Stato medesimo. Tali esoneri o riduzioni possono riguardare unicamente autoveicoli immatricolati nello Stato membro in questione che effettuano trasporti esclusivamente all'interno di una parte ben delimitata del suo territorio.

b) Qualunque Stato membro che desideri mantenere un siffatto esonero o una siffatta riduzione ne informa la Commissione comunicandole inoltre tutte le informazioni pertinenti. La Commissione informa gli altri Stati membri dell'esonero o della riduzione proposti entro il termine di un mese.

Si considera che il Consiglio abbia autorizzato il mantenimento dell'esonero o della riduzione proposti se, entro un termine di due mesi a decorrere dalla data alla quale gli altri Stati membri sono stati informati conformemente al precedente comma, né la Commissione né alcuno Stato membro hanno chiesto che la questione venga esaminata dal Consiglio.

6. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 3, 4 e 5 del presente articolo nonché dell'articolo 6 della 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<sup>(1)</sup>, gli Stati membri non possono accordare alcuna esenzione o riduzione delle tasse di cui all'articolo 3 che abbia per effetto di rendere l'importo della tassa inferiore alle aliquote minime previste nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

7. Le aliquote minime di cui al paragrafo 1 restano immutate fino al 31 dicembre 1997. A decorrere da questa data il Consiglio, deliberando alle condizioni previste dal trattato adatta, se necessario, le suddette aliquote minime.

### Pedaggi e diritti d'utenza

#### Articolo 7

Gli Stati membri possono mantenere o introdurre pedaggi e/o introdurre diritti d'utenza alle seguenti condizioni :

a) i pedaggi e i diritti d'utenza non sono simultaneamente riscossi per l'uso di uno stesso tratto stradale.

Tuttavia, gli Stati membri possono parimenti applicare pedaggi, su reti in cui sono riscossi diritti d'utenza, per l'utilizzazione di ponti, tunnel e valichi di montagna ;

b) fatte salve le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2, lettera e) e dell'articolo 9, essi sono applicati senza alcuna discriminazione, diretta o indiretta, a causa della nazionalità del trasportatore oppure dell'origine o della destinazione del trasporto ;

<sup>(1)</sup> GU n. L 368 del 17. 12. 1992, pag. 38.

c) i pedaggi e i diritti d'utenza sono applicati, riscossi e il loro pagamento è controllato in modo da intralciare il meno possibile la fluidità del traffico, evitando controlli o verifiche obbligatori alle frontiere interne della Comunità; a tale fine gli Stati membri cooperano tra loro per creare per i trasportatori la possibilità di pagare i diritti d'utenza, in particolare al di fuori degli Stati membri in cui questi sono applicati;

d) i pedaggi e i diritti d'utenza sono percepiti solo per l'uso di autostrade, di altre strade a corsie multiple le cui caratteristiche siano analoghe a quelle delle autostrade, di ponti, tunnel e valichi di montagna.

Tuttavia, in uno Stato membro sprovvisto di rete generale di autostrade o di strade a doppia corsia (carreggiate separate) aventi caratteristiche analoghe, essi possono essere riscossi per l'utenza della categoria di strade più elevata in detto Stato membro.

Previa consultazione della Commissione, conformemente alla procedura stabilita dalla decisione del Consiglio del 21 marzo 1962, relativa all'istituzione di una procedura di esame e di consultazione preventivi per alcune disposizioni legislative, regolamentari o amministrative previste dagli Stati membri nel settore dei trasporti<sup>(1)</sup>, essi possono essere riscossi anche su altre sezioni della rete stradale principale, in particolare quando ragioni di sicurezza lo richiedano;

e) uno Stato membro può stabilire che gli autoveicoli immatricolati nel suo territorio siano assoggettati a diritti d'utenza per l'utilizzazione di tutta la sua rete stradale;

f) i diritti d'utenza sono fissati dagli Stati membri interessati in un importo non superiore a 1 250 ecu all'anno comprese le spese amministrative; nei limiti di questo massimale, gli Stati membri sono autorizzati a fissare le aliquote dei diritti d'utenza in funzione della tassa nazionale sugli autoveicoli.

Questo massimale sarà riesaminato il 1° gennaio 1997 e, successivamente, ogni due anni; il Consiglio, deliberando alle condizioni previste dal trattato, procede, se del caso, agli adattamenti necessari;

g) le aliquote dei diritti d'utenza sono proporzionali alla durata dell'utilizzazione delle relative infrastrutture.

Uno Stato membro è autorizzato ad applicare unicamente aliquota annue, per gli autoveicoli immatricolati nel suo territorio;

h) le aliquote dei pedaggi sono connesse ai costi di costruzione, esercizio e sviluppo della rete d'infrastrutture di cui trattasi.

#### Articolo 8

1. Due e più Stati membri possono cooperare ai fini dell'introduzione di un sistema comune dei diritti

d'utenza applicabile ai loro territori. Tali Stati membri associano strettamente la Commissione ai lavori volti a stabilire un sistema comune di diritti d'utenza, nonché al successivo funzionamento ed all'eventuale modifica del sistema stesso.

2. Nel rispetto dell'articolo 7, il sistema comune di cui al paragrafo 1 è soggetto alle seguenti disposizioni:

a) i diritti d'utenza annuali comuni sono fissati dagli Stati membri partecipanti in un importo non superiore all'aliquota indicata all'articolo 7, lettera f);

b) il pagamento dei diritti d'utenza comuni dà accesso alla rete definita da ciascuno Stato membro partecipante conformemente all'articolo 7, lettera d);

c) altri Stati membri possono aderire al sistema comune;

d) gli Stati membri partecipanti elaborano un criterio di ripartizione che permetta di assegnare a ciascuno di loro un'equa parte delle entrate provenienti dai diritti d'utenza;

e) gli Stati membri partecipanti possono applicare, fino al 31 dicembre 1997 al più tardi, un'appropriata riduzione delle aliquote dei diritti d'utenza per gli autoveicoli immatricolati in taluni Stati membri le cui economie presentano differenze di sviluppo e che sono svantaggiati dalla loro particolare situazione geografica, aggravata eventualmente dal disordine politico di taluni paesi terzi.

#### Articolo 9

Un regime speciale per le zone frontaliere può essere introdotto dagli Stati membri interessati, previa consultazione della Commissione, secondo la procedura stabilita dalla decisione del Consiglio del 21 marzo 1962.

#### Disposizioni finali

#### Articolo 10

La presente direttiva non pregiudica l'applicazione da parte degli Stati membri:

a) delle tasse o diritti specifici:

— riscossi all'atto dell'immatricolazione dell'autoveicolo, oppure

— gravanti sugli autoveicoli o i carichi di peso o di dimensioni fuori della norma;

b) dei pedaggi di parcheggio e diritti specifici relativi alla circolazione urbana;

c) dei tributi regolatori specificamente destinati a combattere le situazioni di congestione stradale circoscritte a determinati luoghi e momenti.

<sup>(1)</sup> GU n. 23 del 3. 4. 1962, pag. 720/62. Decisione modificata dalla decisione del Consiglio del 22 novembre 1973 (GU n. L 347 del 17. 12. 1973, pag. 48).

*Articolo 11*

1. Per l'applicazione della presente direttiva il valore dell'ecu nelle diverse valute nazionali viene fissato una volta all'anno. I tassi da applicare sono quelli che sono fissati il primo giorno lavorativo di ottobre e che sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*; essi sono applicabili a decorrere dal 1° gennaio dell'anno civile successivo.

2. Gli Stati membri hanno la facoltà di mantenere gli importi in vigore al momento dell'adeguamento annuale di cui al paragrafo 1, se la conversione di tali importi espressi in ecu comporta una modifica espressa in moneta nazionale inferiore al 5% ovvero a 5 ecu, tenendo conto dell'importo più basso.

*Articolo 12*

1. Entro il 31 dicembre 1997 la Commissione riferisce al Consiglio sull'attuazione della presente direttiva, tenendo conto dell'evoluzione della tecnologia e della congestione stradale.

Per consentire alla Commissione di stendere tale relazione, gli Stati membri le forniscono, al più tardi il 1° giugno 1997, le informazioni necessarie.

Questa relazione è, se del caso, corredata di proposte per l'instaurazione di un regime d'imputazione dei costi basato sul principio della territorialità, nel cui quadro le frontiere nazionali non abbiano un ruolo preponderante.

2. Inoltre gli Stati membri che introducono sistemi elettronici di riscossione di pedaggi e/o di diritti d'utenza devono tener conto dell'opportunità di rendere operabili tra loro questi sistemi.

*Articolo 13*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1995. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del 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. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

*Articolo 14*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 25 ottobre 1993.

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

Ph. MAYSTADT

## ALLEGATO

## ALIQUOTE MINIME DA APPLICARE PER LE TASSE DI CIRCOLAZIONE SUGLI AUTOVEICOLI

## Autoveicoli

Numero di assi e peso totale massimo autorizzato a pieno carico (in tonnellate)		Tassa minima (in ECU/anno)	
Pari o superiore	Inferiore	Sospensione pneumatica o riconosciuta equivalente (*) all' (agli) asse(i) motore	Altri sistemi di sospensione dell' (degli) asse(i) motore
<i>2 assi</i>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<i>3 assi</i>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<i>4 assi</i>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

(\*) Sospensione riconosciuta equivalente secondo la definizione dell'allegato III della direttiva 92/7/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, che modifica la direttiva 85/3/CEE del Consiglio relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali (GU n. L 57 del 2. 3. 1992, pag. 29).

## Complessi (autoarticolati e autotreni)

Numero di assi e peso totale massimo autorizzato a pieno carico (in tonnellate)		Tassa minima (in ECU/anno)	
Pari o superiore	Inferiore	Sospensione pneumatica o riconosciuta equivalente (!) all' (agli) asse(i) motore	Altri sistemi di sospensione dell' (degli) asse(i) motore
<i>2 + 1 assi</i>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
<i>2 + 2 assi</i>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<i>2 + 3 assi</i>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<i>3 + 2 assi</i>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<i>3 + 3 assi</i>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

(!) Vedi nota alla pagina precedente.