COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 4.4.2012
SWD(2012) 82 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se simplifica el traslado dentro del mercado único de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro

{COM(2012) 164 final}
{SWD(2012) 81 final}

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se simplifica el traslado dentro del mercado único de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro

1. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA - OBJETIVOS

Los problemas con los que se enfrenta la matriculación de los vehículos de motor son un típico ejemplo de las trabas a las que se refiere la estrategia «Europa 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador»[1]. Dichos problemas ya figuraban descritos en el primer «Informe sobre la Ciudadanía de la UE»[2] entre los principales obstáculos a los que se tienen que enfrentar en su vida cotidiana los ciudadanos cuando pretenden ejercer los derechos que les otorga la legislación de la UE. En una lista que ha elaborado recientemente la Comisión[3] figuran también dichos problemas entre las veinte principales preocupaciones que plantea el actual mercado único.

En la presente evaluación de impacto se describen dos grandes problemas con que se topa la matriculación de los vehículos de motor en un Estado miembro distinto del de origen:

1) Cuando un vehículo de motor se matricula en un Estado miembro, pero se utiliza con frecuencia en otro, se plantea la cuestión de saber en qué Estado miembro habría procedido matricularlo. Los ciudadanos que se trasladan a otro Estado miembro, los trabajadores transfronterizos, las empresas de alquiler de coches y quienes adquieren en arrendamiento financiero *(leasing)* un vehículo de motor en otro Estado miembro se ven con frecuencia obligados a matricularlo en el territorio del Estado miembro en el que residen o bien en el del Estado miembro en el que hacen uso del vehículo a pesar de que ya esté éste matriculado en otro Estado miembro. Los vendedores de vehículos de motor de segunda mano, que, por lo general, son PYME, se enfrentan al mismo problema cuando adquieren un vehículo de motor en otro Estado miembro. También se topan con problemas las empresas de arrendamiento financiero cuando son ellas las titulares del permiso de circulación y el usuario del vehículo reside en otro Estado miembro. Por último, las empresas de alquiler de coches que desean trasladar por un breve período de tiempo una parte de su flota a otro Estado miembro para satisfacer demandas estacionales se ven con frecuencia obligadas a matricular los vehículos en ese Estado miembro.

---

1 COM(2010) 2020 de 3.3.2010.
2 COM(2010) 603 de 27.10.2010.
3 Véase: http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/20concerns/publication_en.pdf.

2) Cuando hay que matricular de nuevo un vehículo de motor en otro Estado miembro, los trámites administrativos suelen ser prolijos y acostumbran a generar retrasos. La carga adicional viene dada principalmente por el hecho de que las autoridades del Estado miembro de destino encargadas de la matriculación de vehículos disponen de muy poca o de ninguna información sobre el vehículo a excepción de la que figura en el permiso de circulación. Si fuera preciso matricular de nuevo el vehículo en el mismo Estado miembro, las autoridades nacionales podrían hacer uso de la información que figurara en sus bases de datos. Actualmente, matricular de nuevo un vehículo de motor ya matriculado en otro Estado miembro requiere una serie de trámites administrativos y, lo que es más importante, exige pasar nuevos controles y someterse a nuevas verificaciones tales como la presentación del certificado de conformidad o una nueva inspección técnica (ITV).

El objetivo general de la presente iniciativa es mejorar el funcionamiento del mercado interior mediante la eliminación de las trabas o barreras administrativas con las que se enfrentan las nuevas matriculaciones de vehículos, que actualmente no hacen sino frenar la libre circulación de mercancías.

Los objetivos concretos de la presente iniciativa son los siguientes:

- armonizar, racionalizar y simplificar los trámites necesarios para volver a matricular los vehículos de motor anteriormente matriculados en otro Estado miembro y ello en beneficio de los ciudadanos, de los empleados, de los empresarios, de las empresas de alquiler de coches y de arrendamiento financiero, así como de las autoridades nacionales encargadas de la matriculación de vehículos;

- reducir en consecuencia la carga administrativa de todas las partes implicadas sin que ello vaya en detrimento de la seguridad vial ni de la prevención de la delincuencia y del fraude.

Los objetivos de la presente iniciativa son los siguientes:

– decidir en qué Estado miembro procede matricular un vehículo de motor que haya sido trasladado a otro Estado miembro;

– reducir el tiempo que requieren los trámites de una nueva matriculación;

– reducir la carga administrativa a que tienen que hacer frente ciudadanos y empresas limitando el número de documentos y los trámites necesarios y fomentando el intercambio de datos entre las autoridades nacionales encargadas de la matriculación de vehículos.

2. SUBSIDIARIEDAD

Los aspectos transfronterizos relacionados con la matriculación de los vehículos de motor siguen causando problemas en el mercado interior. Por ejemplo, hay diecisiete sentencias y autos del Tribunal de Justicia sobre las trabas a la libre circulación de mercancías, servicios y personas relacionadas con la matriculación de los vehículos de motor.

Los problemas que aquí se describen y las diferencias que se dan en el Derecho administrativo de cada país en materia de nueva matriculación de vehículos previamente matriculados en otro Estado miembro obstaculizan la libre circulación de dichos vehículos en la UE. Por lo tanto, de conformidad con el artículo 114 del TFUE, la UE tiene derecho a actuar con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado único de los vehículos de segunda mano adquiridos en otro Estado miembro, de los ciudadanos que trasladen un vehículo de un Estado miembro a otro Estado miembro de residencia, de los ciudadanos que hacen uso de un vehículo de motor matriculado en el Estado miembro de destino y de las empresas de alquiler de coches y, en menor medida, de las empresas de arrendamiento financiero que, a causa de los requisitos de matriculación a los que ellas mismas o sus clientes están sujetos, tienen problemas para usar dichos vehículos en otro Estado miembro. Sin embargo, para respetar el principio de subsidiariedad, la presente iniciativa no debería contemplar la posibilidad de una nueva matriculación en el mismo Estado miembro ni el cambio de titular de un vehículo de motor en el territorio del mismo Estado miembro.

Durante la consulta pública, la mayoría de los agentes de todas las categorías ha opinado que para mejorar la situación era preciso actuar a nivel de la UE. Todas las administraciones públicas que han participado en la consulta se han mostrado favorables a tomar medidas a nivel de la UE.

3. MEDIDAS

Existe una serie de opciones posibles basadas en las siguientes hipótesis:

- La primera matriculación de un vehículo de motor nuevo en la UE tiene habitualmente lugar en el Estado miembro en el que reside o en el que está establecido el solicitante o futuro titular del permiso de circulación si bien es cierto que en ocasiones los vehículos de motor nuevos son matriculados en un Estado miembro por un concesionario de vehículos de motor y, posteriormente, son adquiridos por un cliente que reside en otro Estado miembro.

- De conformidad con la normativa de la UE, los Estados miembros siguen teniendo libertad para ejercer su competencia fiscal sobre los vehículos de motor en función del territorio en el que se haga uso del vehículo o en el que resida el conductor. Corresponde, pues, percibir el impuesto de circulación bien al Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo de motor o bien al Estado miembro en el que se utilice principalmente el vehículo.

- Ninguna de esas posibilidades tiene que ver con una nueva matriculación en un mismo Estado miembro ni con el cambio de titular de un vehículo de motor dentro de un mismo Estado miembro.

Las opciones que se barajan frente a la situación actual de mantener los procedimientos de infracción y la publicación de las comunicaciones interpretativas son las siguientes:

3.1. Opción 1: una sola matrícula a lo largo de todo el ciclo de vida del vehículo de motor («matrícula única»)

Con esta opción los vehículos de motor se matricularían una sola vez en la UE a lo largo de todo su ciclo de vida. Los vehículos mantendrían su matrícula inicial hasta el final de su vida útil. Aunque el vehículo pasara a un nuevo titular, se mantendría la matrícula inicial.

Esta opción resultaría muy negativa para la inspección técnica y para la seguridad vial, para la policía de tráfico y para la delincuencia relacionada con los vehículos de motor, para las compañías de seguros, para el mercado de segunda mano y para el cobro de los impuestos de matriculación y de circulación, pero tendría repercusiones positivas para los demás afectados.

Con esta opción también se eliminarían los costes administrativos que actualmente soportan empresas, ciudadanos y administraciones públicas. Todo ello supondría un ahorro de 1 500 millones de euros al año. También se eliminarían las pérdidas de beneficios porque a partir de ese momento los vehículos podrían circular ininterrumpidamente. Ello supondría un ahorro de 336 millones de euros al año. Con esta opción también se eliminaría el coste que tienen que soportar las empresas de alquiler de coches (636 millones de euros) porque de este modo podrían trasladar libremente y sin cortapisas sus vehículos a otro Estado miembro.

3.2. Opción 2: el titular conservaría su matrícula en toda la UE, pero el cambio de titular requeriría una nueva matriculación del vehículo

Con esta opción cada titular de un permiso de circulación conservaría su matrícula hasta que el vehículo pasara a otro titular. Es decir, que no habría que matricular de nuevo el vehículo aunque el titular trasladara su residencia a otro Estado miembro. Sin embargo, en este caso el titular tendría que informar de ello a las autoridades del Estado miembro de residencia, quienes a su vez tendrían que informar a las del Estado miembro en el que se hubiera matriculado el vehículo. Sin embargo, si el vehículo pasara a otro titular, habría que matricularlo de nuevo. Esta opción se subdivide en tres subopciones: la 2a (número de trámites), la 2b (los ciudadanos que trasladaran su residencia a otro Estado miembro podrían conservar su matrícula inicial, pero tendrían que notificar su nueva residencia a las autoridades del Estado miembro en el que tuvieran su anterior residencia) y la 2c (los ciudadanos que trasladaran su residencia a otro Estado miembro podrían conservar su matrícula inicial, pero tendrían que notificar su residencia a las autoridades de su nuevo Estado miembro de residencia).

Esta opción tendría un impacto negativo para la inspección técnica y para la seguridad vial, para la policía de tráfico, para las compañías de seguros y para la fiscalidad. Tendría, sin embargo, un impacto positivo para los ciudadanos que trasladaran su residencia a otro Estado miembro, para los trabajadores transfronterizos, para las empresas de alquiler de coches, para las empresas de arrendamiento financiero y para las autoridades nacionales encargadas de la matriculación de vehículos. El impacto sería neutro para el mercado de los vehículos de motor de segunda mano y para la delincuencia relacionada con vehículos.

El ahorro estimado oscilaría entre los 2 472 millones de euros al año de la subopción 2a, los 2 385 millones de euros al año de la subopción 2b y los 2 343 millones de euros al año de la subopción 2c.

3.3. Opción 3: matriculación en el Estado miembro del titular del vehículo y nueva matriculación simplificada

Cuando el titular trasladara su residencia a otro Estado miembro o cuando el vehículo pasara a otro titular de otro Estado miembro, tendría que matricularse de nuevo el vehículo de motor, pero mediante un procedimiento simplificado. Este procedimiento simplificado limitaría los trámites y el número de controles estableciendo de antemano una lista con los documentos que podrían solicitarse o no y la prohibición expresa de solicitar documentos no incluidos en dicha lista;

No se han estimado efectos negativos con esta opción. Esta opción tendría un impacto neutro para la fiscalidad de los vehículos, para la policía de tráfico, para la seguridad vial y para las compañías de seguros, y un impacto positivo para los demás grupos afectados.

Los costes administrativos se verían reducidos porque con esta opción se eliminaría la necesidad de tener que cancelar la matrícula y se reduciría el tiempo y los costes necesarios para tramitar la nueva matrícula. A corto plazo, las administraciones públicas todavía tendrían que gestionar las bajas de matrícula.

Todo ello supondría un ahorro de 1 171 millones de euros al año.

3.4. Opción 4: matriculación en el Estado miembro en el que se utilice principalmente el vehículo y nueva matriculación simplificada

Con esta opción el vehículo de motor se tendría que matricular en el Estado miembro en el que se utilizara principalmente incluso cuando el titular del permiso de circulación residiera permanentemente o estuviera afincado en otro Estado miembro. Sin embargo, se simplificaría el procedimiento de matriculación del mismo modo que con la opción 3.

Esta opción tendría un impacto positivo en las empresas de alquiler de coches y en la policía de tráfico. El principal problema que plantea es su imprecisión y las dificultades que en la práctica podría entrañar sobre todo para las personas o para las empresas que utilizan vehículos en diferentes Estados miembros. Habría que clarificar y definir con mayor precisión el concepto de «uso principal y permanente» o el de «uso real y permanente». Por lo tanto, esta opción tendría un impacto negativo en los ciudadanos, en los trabajadores transfronterizos, en los empresarios, en las empresas de arrendamiento financiero y en la fiscalidad de los vehículos. Tendría, por el contrario, un impacto neutro en las autoridades nacionales encargadas de la matriculación, en la delincuencia relacionada con vehículos y en las compañías de seguros.

Todo ello supondría un ahorro de 1 171 millones de euros al año.

3.5. Opción 5: mejorar el intercambio electrónico de información entre las autoridades nacionales encargadas de la matriculación

Con esta opción las autoridades encargadas de la matriculación del Estado miembro de destino centralizarían electrónicamente mediante el sistema EUCARIS la información técnica del vehículo y los últimos datos referentes a su matriculación en el Estado miembro de origen.

Esta opción tendría un impacto positivo para los ciudadanos que se llevaran consigo su vehículo al nuevo país de residencia, así como para las autoridades encargadas de la matriculación, para la delincuencia relacionada con vehículos y para el mercado de vehículos de motor de segunda mano. No se ha estimado impacto negativo alguno. Por último, esta opción tendría un impacto neutro para los trabajadores transfronterizos y para las empresas de alquiler de coches y de arrendamiento financiero, para la fiscalidad de los vehículos de motor, para las compañías de seguros y para la policía de tráfico.

Todo ello supondría un ahorro de 274 millones de euros al año.

4. COMPARACIÓN DE LAS OPCIONES

A continuación se resumen los impactos de las cinco opciones en la reducción de la carga administrativa:

Opciones	**1**	**2a**	**2b**	**2C**	**3**	**4**	**5**
Ciudadanos y empresas	1 400	1 400	1 359	1 360	890	890	133
Administraciones públicas	100	100	78	56	776	53	29
Costes administrativos totales (A)	**1 500**	**1 500**	**1 437**	**1 416**	**943**	**943**	**162**
Pérdida de beneficios (B)	**336**	**336**	**336**	**336**	**224**	**224**	**112**
Ahorro en el alquiler de coches con devolución en otra oficina	418	418	409	407	0	0	0
Ahorro en disminución de la demanda	202	202	188	169	0	0	0
Ahorro en la demanda de temporada alta	16	16	15	15	4	4	0
Ahorro adicional de las empresas de alquiler de coches (C)	**636**	**636**	**612**	**591**	**4**	**4**	**0**
TOTAL (A+B+C)	**2 472**	**2 472**	**2 385**	**2 343**	**1 171**	**1 171**	**274**

La situación actual genera importantes costes, administrativos y de todo tipo, para los ciudadanos, las empresas y las administraciones públicas. Desde este punto de vista todas las opciones implicarían una mejora significativa de la situación y una reducción de los costes y, principalmente, de la carga administrativa que tienen que soportar todos los grupos afectados.

En el siguiente cuadro comparativo se resume el impacto cualitativo de las cinco opciones aquí descritas:

Opciones	1	2a	2b	2C	3	4	5
Grupos afectados							
Ciudadanos que trasladan su residencia	+	+	+	+	+	0	+
Mercado de segunda mano	+	0	0	0	+	0	+

Trabajadores transfronterizos	+	+	+	+	+	-	0
Empresas de arrendamiento financiero *(leasing)*	+	+	+	+	+	-	0
Empresas de alquiler	+	+	+	+	+	+	0
Autoridades encargadas de la matriculación	+	+	+	+	+	0	+
Otros impactos							
Inspección técnica	-	-	0	0	0	0	0
Policía de tráfico	-	-	0	0	0	+	0
Compañías de seguros	-	-	-	-	0	0	0
Fiscalidad	-	-	-	-	0	0	0
Delincuencia relacionada con vehículos	-	0	0	0	+	0	+
+ = impacto positivo - = impacto negativo 0 = impacto neutro							

El cuadro muestra que ninguna de las opciones da respuesta a todos los problemas.

Comparando los efectos cuantificables y los no cuantificables se obtienen los siguientes resultados en comparación con la situación actual:

Comparación de impactos							
Opciones	**1**	**2a**	**2b**	**2c**	**3**	**4**	**5**
Ahorro (millones de €)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

Se llega, pues, a la conclusión preliminar de que todas las opciones permiten un ahorro considerable; ello no obstante, las opciones 1, 2a, 2b y 4 tendrían un impacto negativo especialmente por lo que se refiere a las compañías de seguros y a la fiscalidad de los vehículos de motor.

Por lo tanto, se recomienda optar por las opciones que únicamente tendrían un impacto positivo o un impacto neutro, a saber:

- la opción 3: matriculación en el Estado miembro del titular del vehículo y nueva matriculación simplificada;

- la opción 5: mejorar el intercambio electrónico de información entre las administraciones nacionales responsables de la matriculación.

La combinación de las opciones 3 y 5 generaría un ahorro relativamente importante de 1 445 euros y al mismo tiempo tendría un impacto positivo o neutro en todos los grupos afectados.

Por lo que se refiere al tipo de acto normativo, la evaluación de impacto se decanta por el reglamento.

5. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Los problemas descritos en la presente evaluación de impacto todavía no han sido abordados por el Derecho derivado de la UE. Se regulan, por lo tanto, por las disposiciones del TFUE. Los diferentes sistemas nacionales de matriculación y los problemas a los que se tienen que enfrentar los ciudadanos y las empresas son muy variados, especialmente por lo que se refiere a los vehículos matriculados en otro Estado miembro. Por lo tanto, es importante poner en marcha un sistema de seguimiento y evaluación coherentes sin crear, no obstante, una carga administrativa adicional para los ciudadanos, las empresas y las autoridades nacionales encargadas de la matriculación. En la actualidad, apenas existen estadísticas precisas sobre los grupos o actividades directamente afectados por los problemas relacionados con la matriculación de los vehículos de motor, que son, principalmente, los ciudadanos que trasladan sus vehículos a otro Estado miembro o el mercado de vehículos de segunda mano. Tampoco se dispone de estadísticas precisas sobre el número de trámites ni sobre los plazos necesarios para matricular de nuevo un vehículo en otro Estado miembro. Sin embargo, el sistema de información EUCARIS sí ofrece estadísticas, que podrían utilizarse como indicadores.

Sugerimos, pues, que se utilicen los siguientes indicadores y métodos de control para poder evaluar el acto normativo a los cuatro años de su entrada en vigor:

<table>
<tr><th>Grupos afectados por los problemas</th><th>Indicadores/método de seguimiento</th></tr>
<tr><td>Compradores de vehículos de segunda mano en otro Estado miembro</td><td rowspan="4">- Número de denuncias
- Número de casos tratados por SOLVIT
- Número de asuntos judiciales
- Número de reclamaciones a los centros europeos del consumidor
- Matriculación: número de bajas y nuevas altas
- Consulta pública sobre las cargas administrativas</td></tr>
<tr><td>Ciudadanos que se trasladan con su vehículo a otro Estado miembro</td></tr>
<tr><td>Ciudadanos que residan una parte del año en otro Estado miembro</td></tr>
<tr><td>Ciudadanos que se trasladan con su vehículo de empresa a trabajar en otro Estado miembro</td></tr>
<tr><td>Empresas de alquiler y de arrendamiento financiero de vehículos</td><td>Estudio específico sobre el sector</td></tr>
<tr><td>Autoridades nacionales encargadas de la matriculación</td><td>Estudio específico sobre las autoridades nacionales encargadas de la matriculación</td></tr>
<tr><td>Todos los grupos afectados</td><td>Estadísticas de EUCARIS</td></tr>
</table>