COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 4.4.2012
SWD(2012) 82 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha a

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que simplifica a transferência no interior do Mercado Único de veículos a motor registados noutro Estado-Membro

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

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha a

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que simplifica a transferência no interior do Mercado Único de veículos a motor registados noutro Estado-Membro

1. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA — OBJETIVOS

Os problemas com o registo dos veículos a motor são um exemplo típico dos estrangulamentos referidos no documento Europa 2020 — Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo[1]. Estes problemas foram identificados no primeiro relatório sobre a cidadania da União[2] como um dos principais obstáculos com que se deparam os cidadãos ao exercerem no seu dia-a-dia os direitos consagrados pelo direito da UE. Além disso, foram apontados como uma das 20 principais preocupações em relação ao mercado único, tal como ele hoje existe, numa lista compilada pela Comissão[3].

A avaliação de impacto identifica dois problemas importantes no que diz respeito ao registo dos veículos a motor anteriormente registados noutro Estado-Membro:

(1) Quando um veículo a motor está registado num Estado-Membro e é utilizado frequentemente noutro, levanta-se a questão de saber em que Estado-Membro o veículo a motor deve estar registado. Os cidadãos que passam a residir noutro Estado-Membro, os trabalhadores transfronteiriços, as empresas de aluguer de automóveis e as pessoas que alugam um veículo a motor noutro Estado-Membro são, frequentemente, obrigados a efetuar o registo no território em que residem ou em que o veículo é utilizado, apesar de o veículo já estar registado noutro Estado-Membro. Os comerciantes de veículos automóveis usados, que são geralmente PME, são confrontados com o mesmo problema quando adquirem um veículo a motor noutro Estado-Membro. As empresas de locação financeira também se deparam com problemas em relação ao registo, quanto mais não seja quando são elas o titular do certificado de matrícula e quando o veículo a motor é utilizado por uma pessoa estabelecida noutro Estado-Membro. Por último, as empresas de aluguer de automóveis que pretendem transferir uma parte da sua frota para outro Estado-Membro por um período curto, a fim de satisfazer necessidades sazonais, são normalmente obrigadas a registar os veículos a motor em causa nesse Estado-Membro.

---

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

(2) Quando é necessário registar um veículo a motor noutro Estado-Membro, as formalidades administrativas para a obtenção de uma matrícula no Estado-Membro de destino são amiúde pesadas e causam atrasos. Os encargos adicionais devem-se principalmente ao facto de as autoridades de registo do Estado-Membro de destino terem pouca ou nenhuma informação sobre o veículo a motor em questão, excetuadas as informações que constam do certificado de matrícula. Se o veículo fosse registado novamente no mesmo Estado-Membro, as autoridades de registo poderiam basear-se nas informações constantes das suas bases de dados nacionais. Atualmente, um novo registo de um veículo a motor já registado noutro Estado-Membro envolve uma série de diligências administrativas e, mais importante ainda, vários novos controlos e verificações, nomeadamente a apresentação de um certificado de conformidade nacional e uma inspeção técnica nacional.

O objetivo geral da presente iniciativa é melhorar o funcionamento do mercado único através da eliminação de barreiras administrativas relacionadas com o procedimento de registo dos veículos a motor, o qual dificulta atualmente a livre circulação de mercadorias.

Os objetivos específicos desta iniciativa são os seguintes:

- Harmonizar, racionalizar e simplificar os procedimentos de registo dos veículos a motor anteriormente registados noutro Estado-Membro para os cidadãos, os trabalhadores, os empregadores, as empresas de aluguer de automóveis e de locação financeira e as autoridades de registo;

- Reduzir assim o ónus administrativo de todos os intervenientes sem prejudicar a segurança rodoviária nem a prevenção da criminalidade e da fraude.

Os objetivos operacionais desta iniciativa são os seguintes:

– Determinar em que Estado-Membro deve ser registado um veículo a motor transferido de um Estado para outro no interior da UE ;

– Reduzir o tempo dos procedimentos de um novo registo;

– Reduzir o ónus administrativo para os cidadãos e as empresas, limitando o número de documentos necessários para efetuar o registo e facilitando o intercâmbio de dados entre as autoridades nacionais responsáveis pelo registo.

2. SUBSIDIARIEDADE

Os aspetos transfronteiras do registo automóvel continuam a causar problemas no mercado interno. Por exemplo, foram proferidos 17 acórdãos e despachos pelo Tribunal de Justiça sobre os entraves à livre circulação de mercadorias, serviços e pessoas causados pelas questões relacionadas com o registo automóvel.

Os problemas e as diferenças que se verificam atualmente nas regras administrativas nacionais no que diz respeito ao registo dos veículos a motor registados anteriormente noutro Estado-Membro entravam a livre circulação desses veículos no interior da UE. A UE tem, por conseguinte, o direito de tomar medidas com base no

artigo 114.º do TFUE, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado único para os veículos a motor em segunda mão adquiridos noutro Estado-Membro, para os cidadãos que transferem um veículo a motor para outro Estado-Membro de residência, para os cidadãos que utilizam um veículo a motor registado no Estado-Membro de emprego, bem como para as empresas de aluguer de automóveis (e, numa menor medida, para as empresas de locação financeira) que, devido a exigências de registo, em relação a elas próprias ou ao seus clientes, se deparam com obstáculos à utilização transfronteiras desses veículos. A fim de respeitar o princípio da subsidiariedade, a iniciativa não deve, no entanto, considerar opções que abranjam os novos registos de veículos registados no mesmo Estado-Membro ou a transferência de um veículo a motor no interior do mesmo Estado-Membro.

Durante a consulta pública, uma maioria significativa em cada categoria de partes interessadas considerou que devem ser tomadas medidas a nível da UE para melhorar a atual situação. Todas as autoridades públicas que participaram na consulta são a favor de medidas a nível da UE.

3. OPÇÕES ESTRATÉGICAS

As opções estratégicas foram elaboradas com base nos seguintes pressupostos:

- O primeiro registo de um veículo a motor novo na UE é geralmente efetuado no Estado-Membro de residência/estabelecimento do requerente (ou seja, do futuro titular do certificado de matrícula), mas os veículos a motor novos também são, por vezes, registados por um vendedor num Estado-Membro e, posteriormente, comprados por um cliente residente noutro Estado-Membro.

- Os Estados-Membros continuam a ser livres de exercer o seu poder tributário no que diz respeito aos veículos a motor com base no território em que o veículo é efetivamente utilizado, ou na residência do condutor, em conformidade com o direito da UE. Por exemplo, são cobrados impostos de circulação pelo Estado-Membro em que o veículo a motor está registado ou no Estado-Membro em que o veículo é essencialmente utilizado.

- Nenhuma das opções abrange os novos registos de veículos registados no mesmo Estado-Membro ou a transferência de um veículo a motor no interior do mesmo Estado-Membro.

As opções estratégicas a avaliar em relação à opção de base (ou seja, prosseguir com processos por infração e publicar comunicações interpretativas), são as seguintes:

3.1. Opção 1: Registo único para a totalidade do ciclo de vida do veículo a motor («Registo Único»)

Nesta opção, o veículo a motor é registado uma vez na UE para todo o seu ciclo de vida. Os veículos a motor mantêm o seu registo inicial até atingirem o estatuto de fim de vida. Quando o veículo for transferido para um novo titular, o registo inicial é mantido.

Esta opção teria vastos impactos negativos na segurança rodoviária (inspeção técnica), na aplicação do código da estrada e na criminalidade automóvel, no seguro automóvel, no mercado de usados e na cobrança de taxas de matrícula e impostos de circulação. Teria efeitos positivos sobre os outros grupos-alvo.

A opção 1 permitiria eliminar os custos administrativos do cenário de base para as empresas e os cidadãos, bem como para as autoridades públicas. A poupança anual seria de 1 500 milhões de euros. A perda de lucros seria também eliminada, porque o veículo poderia passar a ser utilizado sem interrupção. Daqui resultaria uma poupança anual de cerca de 336 milhões de euros. Os custos específicos para as empresas de aluguer de automóveis também desapareceriam com esta opção estratégica (636 milhões de euros), uma vez que poderiam transferir veículos a motor de um país para outro país sem restrições.

3.2. Opção 2: o titular mantém o seu registo em toda a UE, mas uma transferência do veículo para um novo titular exige um novo registo

Nesta opção, cada titular (ou seja, o titular do certificado de matrícula) mantém o seu próprio registo até o veículo ser transferido para outro titular. Por outras palavras, os veículos a motor não devem voltar a ser registados se o titular mudar a residência para outro Estado-Membro. Todavia, nesse caso, deve informar as autoridades do novo Estado-Membro, as quais, por sua vez, devem informar as suas congéneres no Estado-Membro de registo. No entanto, uma transferência do veículo para outro titular exige um novo registo. Esta opção foi subdividida na subopção 2a (sem formalidades), subopção 2b (os cidadãos que mudam a residência para outro Estado-Membro podem manter o registo inicial do veículo, mas teriam de informar as autoridades de registo do Estado-Membro de residência anterior sobre a sua nova residência) e subopção 2c (os cidadãos que mudam a residência para outro Estado-Membro podem manter o registo inicial do veículo, mas teriam de informar as autoridades de registo do seu novo Estado-Membro sobre a sua nova residência).

Esta opção teria impactos negativos na segurança rodoviária (inspeção técnica) e na aplicação do código da estrada, no seguro automóvel e na tributação dos veículos a motor. Contudo, esta opção teria impactos positivos nos cidadãos que mudam a residência para outro Estado-Membro, nos trabalhadores transfronteiriços, nas empresas de locação financeira, nas empresas de aluguer de automóveis e nas autoridades de registo. Teria um impacto neutro no mercado de veículos automóveis usados e na criminalidade automóvel.

A poupança anual estimada varia entre 2,472 milhões de euros (subopção 2a), 2,385 milhões de euros (subopção 2b) e 2,343 milhões de euros (subopção 2c).

3.3. Opção 3: registo no Estado-Membro do titular do veículo e novo registo simplificado

Quando o titular transfere a sua residência para outro Estado-Membro ou quando o veículo é transferido para outro titular noutro Estado-Membro, o veículo a motor teria de ser registado de novo, mas seria aplicado um procedimento de registo simplificado. Este procedimento simplificado limitaria a burocracia e o número de controlos através de uma lista detalhada de documentos que podem ou não ser exigidos e uma proibição expressa de exigir documentos complementares.

Não foram identificados impactos negativos relativamente a esta opção. Teria um impacto neutro em termos de tributação automóvel, aplicação do código da estrada, segurança rodoviária e seguro automóvel e um impacto positivo nos outros grupos afetados.

Os custos administrativos seriam reduzidos devido ao facto de esta opção eliminar a necessidade da anulação do registo e reduziria o tempo e os custos necessários ao novo registo. No curto prazo, as autoridades públicas continuariam a ter de efetuar os procedimentos de anulação do registo.

Esta opção permitiria uma poupança anual estimada em 1,171 milhões de euros.

3.4. Opção 4: registo no Estado-Membro em que o veículo a motor é utilizado principalmente e novo registo simplificado

Nesta opção, o veículo a motor seria registado no Estado-Membro de utilização principal, mesmo quando o titular do certificado de matrícula residisse permanentemente ou estivesse estabelecido noutro Estado-Membro. O procedimento de registo seria, no entanto, simplificado como na opção 3.

Esta opção teria impactos positivos nas empresas de aluguer de automóveis e na aplicação do código da estrada. A principal dificuldade desta opção é a sua imprecisão e as dificuldades que pode causar na prática, especialmente para as pessoas ou as empresas que utilizam veículos em diferentes Estados-Membros. Os conceitos de «utilização essencial numa base permanente» ou «utilização efetiva numa base permanente» necessitariam de uma maior clarificação e de uma definição muito precisa. Por conseguinte, teria impactos negativos nos cidadãos, nos trabalhadores transfronteiriços, nos empregadores, nas empresas de locação financeira e na tributação automóvel. Esta opção teria impactos neutros nas autoridades de registo, na criminalidade automóvel e no seguro automóvel.

Esta opção permitiria uma poupança anual estimada em 1,171 milhões de euros.

3.5. Opção 5: otimizar o intercâmbio eletrónico de informação entre as autoridades de registo nacionais

Esta opção prevê que as informações técnicas sobre o veículo a motor e os dados de registo mais recentes no Estado-Membro de origem fossem eletronicamente recolhidos pelas autoridades de registo no Estado-Membro de destino, através do atual sistema «EUCARIS».

A opção 5 teria impactos positivos sobre os cidadãos que levassem o respetivo veículo para o país de residência, as autoridades de registo, a criminalidade automóvel e o mercado de veículos automóveis usados. Não foram identificados impactos negativos. Por último, esta opção teria um impacto neutro sobre os trabalhadores transfronteiriços, as empresas de locação financeira e as empresas de aluguer de automóveis, a tributação automóvel, a aplicação do código da estrada e o seguro automóvel.

Esta opção permitiria uma poupança anual estimada em 274 milhões de euros.

4. COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES

Os impactos das várias opções sobre a redução do ónus administrativo podem ser resumidos do seguinte modo:

Opções	**1**	**2a**	**2b**	**2c**	**3**	**4**	**5**
Cidadãos e empresas	1 400	1 400	1 359	1 360	890	890	133
Autoridades públicas	100	100	78	56	776	53	29
Total dos custos administrativos (A)	**1 500**	**1 500**	**1 437**	**1 416**	**943**	**943**	**162**
Perda de lucros (B)	**336**	**336**	**336**	**336**	**224**	**224**	**112**
Poupança em custos com alugueres num só sentido	418	418	409	407	0	0	0
Poupança relativa à perda de procura	202	202	188	169	0	0	0
Poupança relativa aos picos de procura sazonal	16	16	15	15	4	4	0
Total da poupança adicional para as empresas de aluguer de automóveis (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**

O cenário de base gera importantes custos administrativos e outros custos para os cidadãos, as empresas e as autoridades públicas. Nesta perspetiva, todas as opções levariam a uma melhoria significativa da situação e a uma redução dos custos (em especial o ónus administrativo) para todos os intervenientes.

Os impactos qualitativos das opções podem ser resumidos do seguinte modo no seguinte quadro de comparação qualitativa:

Opções	1	2a	2b	2c	3	4	5
Grupos-alvo							
Cidadãos que transferem a residência	+	+	+	+	+	0	+
Mercado de usados	+	0	0	0	+	0	+
Trabalhadores transfronteiriços	+	+	+	+	+	-	0
Empresas de locação financeira	+	+	+	+	+	-	0
Empresas de aluguer de automóveis	+	+	+	+	+	+	0
Autoridades de registo	+	+	+	+	+	0	+

Outros impactos							
Inspeção técnica	-	-	0	0	0	0	0
Aplicação do código da estrada	-	-	0	0	0	+	0
Seguro automóvel	-	-	-	-	0	0	0
Questões tributárias	-	-	-	-	0	0	0
Criminalidade automóvel	-	0	0	0	+	0	+
+ = impacto positivo - = impacto negativo 0 = impacto neutro							

O quadro mostra que nenhuma das opções resolve todos os problemas.

Uma comparação dos impactos quantificáveis e não quantificáveis leva aos seguintes resultados, em comparação com a opção de base:

Comparação de todos os impactos							
Opções	**1**	**2a**	**2b**	**2c**	**3**	**4**	**5**
Poupança (milhões de euros)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

A conclusão preliminar é de que todas as opções levam a poupanças significativas, mas também que, não obstante estas poupanças, as opções 1, 2a, 2b e 4 apresentam impactos negativos muito importantes, especialmente no que se refere ao seguro automóvel e à tributação automóvel.

Por conseguinte, recomenda-se que se selecionem apenas as opções estratégicas que só apresentam impactos positivos e neutros, a saber:

- Opção 3: registo no Estado-Membro do titular do veículo e novo registo simplificado.

- Opção 5: otimização do intercâmbio eletrónico de informação entre as autoridades de registo nacionais.

A combinação das opções 3 e 5 levaria a uma poupança relativamente elevada de, pelo menos, 1 445 milhões de euros e, ao mesmo tempo, teria um impacto positivo ou neutro sobre todos os grupos-alvo.

No que diz respeito à forma do instrumento legislativo, a avaliação de impacto recomenda um regulamento.

5. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO

Os diferentes problemas descritos na presente avaliação de impacto não estão abrangidos pelo direito derivado da UE. Por conseguinte, são regidos pelas disposições do TFUE. Os sistemas nacionais e os problemas encontrados por cidadãos e empresas são muito diferentes, especialmente para os veículos registados anteriormente noutro Estado-Membro. Por conseguinte, é importante criar um sistema coerente de avaliação e acompanhamento sem, no entanto, criar um ónus administrativo adicional para os cidadãos, as empresas e as autoridades de registo nacionais. Hoje em dia são praticamente inexistentes as estatísticas precisas sobre determinados grupos-alvo diretamente afetados pelos problemas atuais relativos ao registo automóvel, especialmente os que afetam os cidadãos que transferem os seus veículos para outros Estados da União ou o mercado dos veículos usados. Também não existem estatísticas precisas sobre a dimensão das dificuldades e o tempo necessário para efetuar um novo registo noutro Estado-Membro. No entanto, a aplicação informática «EUCARIS» produz estatísticas que podem ser utilizadas como indicadores.

Sugere-se a utilização dos seguintes indicadores e métodos de monitorização tendo em vista uma avaliação do instrumento legislativo, no prazo de quatro anos após o prazo para a sua aplicação:

<table>
<tr><th>Quem foi afetado pelos problemas?</th><th>Indicadores/método de monitorização</th></tr>
<tr><td>Cidadãos que adquirem um veículo a motor usado noutro Estado-Membro</td><td rowspan="4">- Número de queixas;
- Número de processos SOLVIT;
- Número de processos judiciais;
- Número de pedidos aos Centros Europeus do Consumidor;
- Número de novos registos e de anulação de registos;
- Consulta pública em especial sobre os encargos administrativos.</td></tr>
<tr><td>Cidadãos que transferem a residência e o respetivo veículo para outro Estado-Membro</td></tr>
<tr><td>Cidadãos que vivem parte do ano noutro Estado-Membro</td></tr>
<tr><td>Cidadãos que trabalham além-fronteiras com um automóvel da empresa</td></tr>
<tr><td>Empresas de locação financeira e de aluguer de automóveis</td><td>Inquérito dirigido especificamente a este setor</td></tr>
<tr><td>Autoridades de registo nacionais</td><td>Inquérito especificamente dirigido às autoridades de registo nacionais</td></tr>
<tr><td>Todos os grupos-alvo</td><td>Estatísticas EUCARIS.</td></tr>
</table>