

Proposta de 1997	Efeito na DAF de 1993	Finalidade
Alíneas a), b) e c) do ponto 3 do Anexo I	Altera, respectivamente, os pontos 1, 3 e 4 do Anexo III	Faz abranger o ouro pelo âmbito do regime de capital para as operações cambiais; a alínea a) do nº 3 converte, ainda, a «fracção isenta» <i>de minimis</i> de 2 % em limiar, o que deverá acarretar requisitos de capital mais elevados.
Alíneas d) do ponto 3 do Anexo I	Substitui o ponto 7 do Anexo III	Sempre que as autoridades nacionais instituíam um modelo de cálculo de requisitos de capital para riscos cambiais, passam a ter de aplicar-se-lhe os mesmos critérios que aos modelos internos.
Alíneas a), b) e c) do ponto 4 do Anexo I	Altera os pontos 2, 4, 6 e 7 do Anexo III	Autoriza a utilização de capital de nível 3 para satisfazer os requisitos de capital para cobertura dos riscos com matérias-primas e dos riscos com a carteira de negociação cobertos segundo modelos internos.
Alíneas a) e b) do ponto 5 do Anexo I	Altera a alínea i) do ponto 2 e o nº 2 do ponto 8 do Anexo VI	Dilata o âmbito das regras em matéria de requisitos para grandes riscos aos riscos cobertos por modelos internos.
Anexo II	Adita os novos Anexos VII e VIII	O Anexo VII faz aplicar as normas de Basileia às matérias-primas, ao passo que o Anexo VIII intervém nas normas de Basileia no domínio dos modelos internos.

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos a motor e seus reboques»⁽¹⁾

(98/C 19/05)

Em 5 de Agosto de 1997, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 75º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida dos correspondentes trabalhos, a Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços, emitiu parecer em 8 de Outubro de 1997, sendo relator M. Kubenz.

Na 349ª reunião plenária realizada em 29 e 30 de Outubro de 1997 (sessão de 29 de Outubro), o Comité Económico e Social adoptou, por 99 votos a favor, 1 contra e 3 abstenções, o seguinte parecer.

1. Preâmbulo

1.1. Em 1996 encontravam-se registados na Comunidade Europeia 164 553 000 veículos de passageiros e 22 032 000 veículos utilitários, o que equivale a um total de cerca de

— 186 585 000 veículos a motor⁽²⁾ e 20 000 000⁽³⁾ reboques.

1.2. Na Alemanha, realizam-se anualmente transferências de propriedade de veículos pesados e reboques usados que correspondem a uma percentagem de cerca de 20 % do parque automóvel. Na União Europeia o montante dessas transferências eleva-se a 10 milhões.

1.3. A partir de 1 de Janeiro de 1993, o mercado interno da União Europeia é um espaço sem fronteiras internas no qual é assegurada a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais. Desde essa altura, os Estados-Membros têm vindo a aplicar a Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970⁽⁴⁾, relativa à aproximação

⁽¹⁾ JO C 202 de 2. 7. 1997, p. 13.

⁽²⁾ Dados oficiais por país da Comissão Europeia — DG III.

⁽³⁾ Estimativa do Comité Económico e Social.

⁽⁴⁾ JO L 42 de 23. 2. 1970, p. 1 (parecer do CES — JO C 48 de 16. 4. 1969, p. 14).

das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques [alterada por último pela Directiva 97/72/CEE⁽¹⁾]. A directiva implica a substituição progressiva dos sistemas nacionais de recepção de veículos dos Estados-Membros por um processo de recepção comunitário. Segundo as condições fixadas por esta directiva, e independentemente de todas as considerações fiscais, esta «recepção CEE» permite, uma vez obtida num Estado-Membro, a matrícula, a venda e a entrada em serviço do modelo de veículo novo a que se refere, em qualquer Estado-Membro, mediante apresentação de um certificado de conformidade válido [Certificate of Conformity (COC)].

1.4. Desde 1 de Janeiro de 1993, o sistema de recepção CEE é aplicável facultativamente aos veículos da categoria M1, isto é, «os veículos a motor destinados ao transporte de pessoas que incluem, para além do assento do condutor, um máximo de oito lugares sentados»⁽²⁾, tornando-se, a partir de 1 de Janeiro de 1996, obrigatório para os novos tipos de veículos particulares.

1.5. Para veículos novos, e no caso de transferência de propriedade, é emitido um certificado de matrícula com base no processo de recepção e após a atribuição oficial da chapa de matrícula nacional.

1.6. O certificado de matrícula também permite ao proprietário ou ao revendedor do veículo aliená-lo no mercado interno ou, no caso de mudança de residência, num outro país da União Europeia⁽³⁾.

2. Introdução

2.1. Esta proposta de directiva visa harmonizar a configuração e o conteúdo do certificado de matrícula na União Europeia.

2.2. Do mesmo passo, são estabelecidas disposições baseadas no artigo 75º do Tratado que institui a Comunidade Europeia (política comum dos transportes).

2.3. A directiva persegue, com a harmonização, os seguintes objectivos:

- facilitar, para os veículos matriculados num Estado-Membro, a circulação rodoviária no território dos outros Estados-Membros, através da simplificação do controlo dos certificados de matrícula pelas autoridades nacionais competentes;
- permitir, em circulação rodoviária, a verificação da aplicação da Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução⁽⁴⁾;

- melhorar o funcionamento do mercado interno facilitando, aquando da matrícula de um veículo noutra Estado-Membro, a compreensão dos documentos de matrícula;

- melhorar o funcionamento do mercado interno facilitando, aquando da matrícula de um veículo noutra Estado-Membro, a verificação da titularidade do proprietário do veículo.

3. Observações na generalidade

3.1. O Comité saúda a proposta da Comissão no sentido da harmonização dos certificados de matrícula.

4. Observações na especialidade

4.1. O Comité congratula-se especialmente com o facto de a configuração do certificado de matrícula observar as normas estabelecidas pela Convenção de Viena⁽⁵⁾.

4.2. Chama, no entanto, a atenção para a necessidade de transpor, pelo menos o âmbito de aplicação da regulamentação da UNECE⁽⁶⁾, para a legislação da União Europeia, uma vez que a mesma é actualmente aceite fora da UE, sobretudo nos países da Europa Oriental.

4.3. O Comité advoga a implantação de um sistema electrónico em toda a UE que permita o acesso a todas as informações sobre a matrícula de um veículo através do número do chassis.

4.3.1. No que respeita à utilização do certificado de matrícula na circulação rodoviária nacional, certos Estados-Membros (Dinamarca, Reino Unido e Suécia) não exigem que o condutor de um veículo possua o certificado de matrícula correspondente. Concretamente, aquando de um controlo rodoviário nesses Estados-Membros, as autoridades nacionais competentes utilizam um sistema que permite o acesso ao ficheiro nacional de matrículas que contém, entre outras, todas as informações constantes do certificado de matrícula.

4.3.2. Neste momento, a Comissão está a estudar o projecto TADIA, com o qual será possível o intercâmbio, ao nível europeu, das informações constantes do certificado de conformidade emitido de acordo com o sistema de recepção CE (COC). Talvez este projecto pudesse servir de base ao controle electrónico de veículos.

4.3.3. Como solução transitória e até se chegar ao controlo de veículos electrónico directo, recomendar-se-ia a utilização de cartões plastificados munidos de um *chip* com as informações respectivas. Esta solução poderia ser introduzida imediatamente sem a fase intermédia do papel.

⁽¹⁾ JO L 18 de 21. 1. 1997, p. 7 (parecer do CES — JO C 49 de 24. 2. 1992, p. 5).

⁽²⁾ Vide Anexo II à Directiva 70/156/CEE.

⁽³⁾ Vide «Comunicação interpretativa da Comissão relativa aos processos de recepção e de matrícula de veículos anteriormente matriculados noutra Estado-Membro» (JO C 143 de 15. 5. 1996, p. 4).

⁽⁴⁾ JO L 237 de 24. 8. 1991, p. 1 (parecer do CES — JO C 301 de 13. 11. 1995).

⁽⁵⁾ Convenção sobre a circulação rodoviária, feita em Viena em 8 de Novembro de 1968, incluindo as alterações que entraram em vigor a 3 de Setembro de 1993. Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE).

⁽⁶⁾ UNECE — Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.

4.3.4. Na caso da utilização de papel, deveria, pelo menos, ser possível a leitura electrónica das informações (p. ex. através de sistemas de código de barra).

4.4. O Comité concorda que é absolutamente necessário que o certificado de matrícula se componha de duas partes.

4.4.1. Em regra, o condutor não é obrigado nem precisa de trazer consigo no veículo a parte II do documento de matrícula. Este facto representa um obstáculo à revenda de veículos roubados, visto ser impossível a sua aquisição de boa-fé sem a apresentação da parte II. Trata-se de um método que tem dado provas na Alemanha e nos Países Baixos, estudando a Bélgica a possibilidade de aplicá-lo igualmente.

4.4.2. Com a emissão dos documentos de matrícula em duas partes dispõe-se, além disso, de uma prova de propriedade análoga ao título de propriedade já comum em alguns Estados-Membros.

4.5. *Artigos 6º e 7º da directiva*

4.5.1. O Comité considera oportuno que o comité estabelecido pela Directiva 96/447/CEE, alterando a Directiva 91/439/CEE⁽¹⁾ relativa à carta de condução, proceda às alterações necessárias para adaptar os anexos ao progresso técnico, de conformidade com o procedimento definido no artigo 7º.

4.6. *Artigo 8º da directiva*

4.6.1. Os prazos para a aplicação da directiva parecem suficientes e apropriados.

4.7. *Anexo I da directiva*

4.7.1. Com vista à maior uniformização do formato dos documentos de matrícula, era preferível não estabelecer limites máximos quanto às suas dimensões, mas sim indicar o formato exacto tal como sucede na directiva relativa à carta de condução na UE. Previne-se assim que diversos formatos nacionais escapem à uniformização almejada e evita-se problemas de legibilidade electrónica.

⁽¹⁾ JO L 235 de 17. 9. 1996, p. 1.

4.7.2. Para não ocuparem espaço, as informações que apenas se destinam ao controlo dos veículos nas inspecções oficiais, poderiam ser igualmente codificadas. Tal é perfeitamente viável com um modelo uniforme que permita a leitura electrónica.

4.7.3. Entre as medidas que asseguram um grau de protecção mais elevado contra falsificações, recomenda-se o aditamento de um novo ponto, relativo à impressão de hologramas, ao Anexo I — Parte I — Ponto 2 e ao Anexo I — Parte II — Ponto 2 da directiva.

4.7.4. Sugere-se que nas exigências colocadas à qualidade do papel, se adopte, no mínimo, o mesmo critério da carta de condução europeia, para aumentar a durabilidade dos certificados de matrícula e diminuir a possibilidade de fraude.

4.8. *Anexo I — Parte I — Ponto 7 e Anexo I — Parte II — Ponto 7*

4.8.1. A sua redacção deveria ser a seguinte:

«O certificado de matrícula pode dar informações adicionais, em forma de código de barra, desde que estas constem do certificado de conformidade (COC) emitido pelo fabricante com base na recepção CEE, ou possam ser deduzidas por simples cálculo.»

4.9. *Reboques*

4.9.1. Se houver vários reboques matriculados em nome do mesmo titular, este podia trazer consigo uma lista dos mesmos passada pelos serviços de registo de automóveis, que apresentaria no caso de controle, em vez do certificado de matrícula.

4.10. A directiva não abrange os processos especiais existentes ao nível nacional, os quais se mantêm inalterados. Seria, todavia, conveniente permitir a utilização dos documentos de recepção uniformizados para os veículos não matriculados com a recepção CEE.

4.10.1. Na situação actual, tal é aplicável a todas as categorias de veículos para os quais ainda não é possível a recepção CEE, bem como aos veículos que ainda se encontrem matriculados individualmente segundo processos de recepção nacionais, depois da entrada em vigor da recepção CEE para veículos da categoria M1 e de todas as outras categorias de veículos com um processo individual de homologação.

Bruxelas, 29 de Outubro de 1997.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS