

Comunicação interpretativa da Comissão relativa aos procedimentos de matrícula de veículos a motor provenientes de outro Estado-Membro

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2007/C 68/04)

1. INTRODUÇÃO

Na União Europeia, a aquisição e a transferência transfronteiriças de veículos a motor tornaram-se muito mais fáceis do que há alguns anos, devido especialmente a três importantes desenvolvimentos.

- a) Os diferentes sistemas de homologação nacionais foram substituídos pelo sistema de homologação CE de veículos completos (WVTA) ⁽¹⁾, aplicável, com carácter obrigatório, à maioria dos automóveis de passageiros e motociclos desde Janeiro de 1998 e Junho de 2003, respectivamente. Por conseguinte, a fim de serem colocadas no mercado, estas categorias de veículos a motor devem cumprir todas as directivas de homologação CE aplicáveis, e os Estados-Membros não podem recusar a venda, a matrícula ou a entrada em circulação de tais veículos. Uma proposta de uma nova «directiva-quadro» ⁽²⁾ está actualmente a ser analisada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho. Uma vez adoptada, os veículos comerciais (autocarros e camionetas, furgonetas e camiões) serão abrangidos pelo sistema de homologação CE de modelos completos de veículos. Uma homologação CE uniforme em todo o território da União Europeia permite que a matrícula dos veículos a motor seja mais rápida e fácil em todos os Estados-Membros.
- b) O novo regulamento de isenção por categoria relativo à aplicação das normas da concorrência às vendas e à assistência pós-venda a veículos a motor ⁽³⁾ aumentou as possibilidades de os consumidores europeus beneficiarem, na prática, do mercado único e assim poderem aproveitar plenamente os diferenciais de preços entre os vários Estados-Membros. Os consumidores podem, por exemplo, utilizar agora sem limitações os serviços de intermediários ou de mandatários para adquirirem os veículos a motor onde for mais conveniente. Os distribuidores têm maior liberdade para operar fora do território nacional e vender veículos a consumidores de outros Estados-Membros (as denominadas «vendas activas», para além das «vendas passivas», no âmbito das quais os consumidores tomam a iniciativa de procurar o distribuidor).
- c) A Comunidade Europeia (CE) introduziu um certificado de matrícula harmonizado para veículos a motor ⁽⁴⁾. O principal objectivo é facilitar a livre circulação dos veículos matriculados num Estado-Membro na rede rodoviária de outros Estados-Membros, bem como a reintrodução em circulação dos veículos anteriormente matriculados noutra Estado-Membro.

Não obstante, um número considerável de cidadãos e empresas ainda recebem adquirir um veículo a motor noutra Estado-Membro, uma vez que temem ter de enfrentar formalidades administrativas desnecessárias e custos adicionais no seu país de origem. Além disso, a transferência de veículos a motor para outro Estado-Membro ainda constitui uma fonte de queixas, especialmente devido a procedimentos de homologação e matrícula onerosos. Actualmente, 20 % dos processos por infracção em curso, ao abrigo dos artigos 28.º a 30.º do Tratado, e 7 % de casos SOLVIT referem-se à matrícula de veículos a motor ⁽⁵⁾.

A presente comunicação tem por objectivo fornecer uma panorâmica abrangente e actualizada dos princípios do direito comunitário aplicáveis à matrícula de veículos num Estado-Membro diferente do Estado onde o veículo foi adquirido e à transferência de matrículas entre Estados-Membros, à luz da evolução recente da legislação europeia e da jurisprudência do Tribunal de Justiça. Todavia, a presente comunicação não

⁽¹⁾ Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 161 de 14.6.2006, p. 12).

⁽²⁾ Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à homologação dos veículos a motor e seus reboques, sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, COM(2003) 418, alterada pela COM(2004) 738.

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 1400/2002 da Comissão, de 31 de Julho de 2002, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel (JO L 203 de 1.8.2002, p. 30). Regulamento alterado pelo Acto de Adesão de 2003.

⁽⁴⁾ Directiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO L 138 de 1.6.1999). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/103/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

⁽⁵⁾ http://europa.eu.int/solvit/site/about/index_en.htm

apresenta uma panorâmica dos princípios do direito comunitário aplicáveis em matéria de impostos sobre a matrícula de veículos e de circulação rodoviária ⁽¹⁾, que são presentemente regidos pelos artigos 25.º ou 90.º do Tratado CE ⁽²⁾.

A presente comunicação substitui integralmente a comunicação interpretativa da Comissão relativa aos processos de recepção e de matrícula de veículos anteriormente matriculados noutro Estado-membro ⁽³⁾. É de sublinhar, porém, que só o Tribunal de Justiça Europeu tem autoridade para deliberar de forma definitiva em matéria de interpretação do direito comunitário.

A presente comunicação assume particular relevância para as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela homologação e matrícula de veículos a motor e ajudá-las-á a aplicar correctamente o direito comunitário. A Comissão elaborará um guia para os consumidores, no qual serão explicados os processos de transferência e matrícula de veículos na UE.

De todo o modo, a Comissão continuará a acompanhar atentamente a correcta aplicação dos princípios do direito comunitário aplicáveis à matrícula e transferência de veículos a motor.

2. TERMINOLOGIA

A presente comunicação abrange a primeira matrícula dos veículos a motor, assim como a matrícula dos veículos a motor matriculados previamente noutro Estado-Membro, independentemente de serem novos ou usados.

Para efeitos da presente comunicação, entende-se por «veículo a motor»:

- qualquer veículo a motor destinado a circular na via pública, completo ou incompleto, com um mínimo de quatro rodas e uma velocidade máxima de projecto superior a 25 km/h, bem como os seus reboques, com excepção de veículos que se desloquem sobre carris, dos tractores agrícolas e florestais, de todas as máquinas móveis e dos veículos comerciais pesados ⁽⁴⁾, ou
- qualquer veículo a motor com duas ou três rodas, duplas ou não, destinado a circular em estrada ⁽⁵⁾.

Um veículo a motor é «previamente matriculado noutro Estado-Membro» quando tiver obtido uma autorização administrativa para a entrada em circulação no trânsito rodoviário, um processo que implica a sua identificação e a emissão de um número de matrícula. Por conseguinte, a presente comunicação abrange igualmente os veículos a motor com matrículas temporárias ou de curto prazo e os veículos a motor com matrículas «profissionais».

O período durante o qual um veículo esteve matriculado num Estado-Membro antes da sua transferência para outro Estado-Membro é irrelevante.

3. MATRICULAR UM VEÍCULO A MOTOR NO ESTADO-MEMBRO DE RESIDÊNCIA

3.1. O que é o Estado-Membro de residência para efeitos de matrícula?

Segundo o Tribunal de Justiça, a matrícula aparece como o corolário natural do exercício da competência fiscal no sector dos veículos a motor. Facilita a fiscalização tanto ao Estado-Membro em que foi efectuada a matrícula como aos outros Estados-Membros, dado que a matrícula num Estado-Membro constitui prova de pagamento, nesse Estado, dos impostos sobre os veículos a motor ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Os princípios do direito comunitário actualmente aplicáveis aos impostos sobre a matrícula de veículos e à circulação rodoviária constam de um documento elaborado pela Comissão sobre os direitos e obrigações do cidadão europeu em matéria de fiscalidade das transferências intracomunitárias de veículos automóveis e da sua utilização transfronteiriças, publicado em:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm

⁽²⁾ A Comissão adoptou uma proposta de directiva relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros [COM(2005) 261 de 5.7.2006]. A presente proposta prevê a abolição gradual dos impostos sobre a matrícula de veículos durante um período transitório de cinco a dez anos, bem como um sistema de reembolso do montante residual do imposto quando um veículo a motor matriculado num Estado-Membro for transferido, a título permanente, para ser matriculado noutro Estado-Membro.

⁽³⁾ JO C 143 de 15.5.1996, p. 4.

⁽⁴⁾ Ver artigo 1.º da Directiva 70/156/CEE do Conselho.

⁽⁵⁾ Mais precisamente, qualquer motociclo abrangido pelo âmbito de aplicação (artigo 1.º) da Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e que revoga a Directiva 92/61/CEE do Conselho (JO L 124 de 9.5.2002, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/30/CE da Comissão (JO L 106 de 27.4.2005, p. 17).

⁽⁶⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 21 de Março de 2002, Cura Anlagen GmbH contra Auto Service Leasing GmbH (ASL), Processo C-451/99 (Col. 2002, p. I-03193) (<http://curia.europa.eu/pt/content/juris/index.htm>).

Cada indivíduo deve matricular o seu veículo no Estado-Membro em que é normalmente residente. O artigo 7.º da Directiva 83/182/CEE ⁽¹⁾ e artigo 6.º da Directiva 83/183/CEE ⁽²⁾ definem normas precisas para a determinação da residência normal em situações em que as pessoas em causa vivam e conduzam temporária ou permanentemente num Estado-Membro diferente do seu. Contudo, a jurisprudência do Tribunal de Justiça sustenta que o critério quantitativo ao qual este artigo se refere (viver mais de 185 dias por ano num dado lugar) não pode ser tomado como o critério principal se houver outros factores que alterem a situação.

Segundo o Tribunal de Justiça, quando uma pessoa tem simultaneamente vínculos pessoais e profissionais em dois Estados-Membros, o lugar da sua residência normal, determinado no âmbito de uma apreciação global em função de todos os elementos de facto relevantes, é o local onde se situa o centro permanente dos interesses dessa pessoa; na hipótese de esta apreciação global não permitir essa localização, deve ser dada preferência aos vínculos pessoais ⁽³⁾.

3.2. As diferentes etapas para obtenção de uma matrícula de um veículo a motor

A legislação nacional em vigor nos Estados-Membros prevê (no máximo) três etapas diferentes para matricular um veículo a motor no Estado-Membro de destino:

- **a homologação das características técnicas do veículo a motor**, que, na maioria dos casos, corresponde à homologação CE. Alguns modelos de veículos a motor, contudo, estão ainda sujeitos a procedimentos de homologação de âmbito nacional,
- **controlo técnico dos veículos usados**, cujo objectivo é verificar, com o intuito de proteger a saúde e a vida das pessoas, se um dado veículo a motor se encontra realmente em bom estado de manutenção à data da matrícula,
- **a matrícula do veículo a motor**, ou seja, a autorização administrativa para a entrada do veículo na circulação rodoviária, o que implica a sua identificação e a emissão de um número de matrícula.

3.3. A homologação das características técnicas do veículo a motor

3.3.1. Homologação CE

Todos os automóveis de passageiros construídos em série e homologados desde 1996, os motociclos homologados desde Maio de 2003 e os tractores homologados desde 2005 estão, em princípio, sujeitos à homologação CE. Trata-se de um procedimento através do qual um Estado-Membro certifica que um modelo de veículo cumpre todos os requisitos europeus de segurança e de protecção do ambiente aplicáveis. A homologação CE é válida em todos os Estados-Membros.

Quando um fabricante de um modelo de veículo a motor apresenta, nos termos da Directiva 70/156/CEE, o seu **pedido de homologação CE** à entidade homologadora de um Estado-Membro, que concede a homologação CE de modelo se o veículo cumprir todas as disposições das directivas aplicáveis ⁽⁴⁾, esta última envia às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros um exemplar do certificado de homologação de cada modelo de veículo em relação ao qual tenha sido concedido, recusado ou revogado um certificado de homologação.

O fabricante, na sua qualidade de titular da homologação CE, emite um **certificado de conformidade CE** que comprova que o veículo foi fabricado em conformidade com o modelo de veículo homologado. O certificado de conformidade CE deve acompanhar cada novo veículo homologado. Além disso, as normas CE aplicáveis à concorrência exigem que os fabricantes emitam certificados de conformidade CE atempadamente e de forma não discriminatória, independentemente do destino e/ou da origem do veículo (ou seja, sem ter em conta se o veículo é vendido a um consumidor de outro Estado-Membro ou adquirido pelo agente de um distribuidor de outro Estado-Membro).

⁽¹⁾ Directiva 83/182/CEE do Conselho, de 28 de Março de 1983, relativa às isenções fiscais aplicáveis na Comunidade, em matéria de importação temporária de certos meios de transporte (JO L 105 de 23.4.1983, p. 59). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/98/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 129).

⁽²⁾ Directiva 83/183/CEE do Conselho, de 28 de Março de 1983, relativa às isenções fiscais aplicáveis às importações definitivas de bens pessoais de particulares provenientes de um Estado-Membro (JO L 105 de 23.4.1983, p. 64). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/12/CEE (JO L 76 de 23.3.1992, p. 1).

⁽³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 12 de Julho de 2001, Paraskevas Louloudakis contra Elliniko Dimosio, Processo C-262/99 (Col. 2001, p. I-05547).

⁽⁴⁾ As directivas aplicáveis constam do anexo IV, parte I, da Directiva 70/156/CEE.

Os Estados-Membros só podem matricular ou permitir a comercialização ou a entrada em circulação de veículos novos com homologação CE com base na sua construção e funcionamento se esses veículos vierem acompanhados de um certificado de conformidade CE válido.

A legislação europeia não exige que o certificado de conformidade seja conservado com o veículo após a matrícula. Na maioria dos Estados-Membros, o certificado de conformidade CE é arquivado pelas entidades competentes quando o veículo é matriculado.

Não se pode requerer que os veículos novos com homologação CE acompanhados de um certificado de conformidade válido voltem a ser sujeitos a um novo processo de homologação das suas características técnicas ou para verificação da conformidade com requisitos técnicos adicionais relativos à sua construção e ao seu funcionamento, a não ser que tenham sido manifestamente modificados após a saída de fábrica. Por conseguinte, não é permitida a legislação nacional que subordine a matrícula de veículos a motor munidos de um certificado de conformidade CE válido à apresentação de um certificado nacional que ateste a sua conformidade com as exigências nacionais relativas, por exemplo, às emissões de gases de escape ⁽¹⁾.

3.3.2. Homologação nacional

Nos termos da legislação comunitária em vigor, as seguintes categorias de veículos a motor não são abrangidas pela homologação CE:

- veículos comerciais (autocarros, furgonetas e camiões) e seus reboques,
- veículos produzidos em pequenas séries,
- veículos homologados numa base individual.

Um novo veículo a motor que não seja abrangido pela homologação CE pode ser sujeito à homologação de âmbito nacional no Estado-Membro de destino, antes de poder ser matriculado. Da homologação nacional resultará um certificado de conformidade nacional, que serve, entre outros fins, para matricular o veículo a motor.

A homologação nacional pode ser uma homologação nacional de modelo ou uma homologação nacional individual:

- a **homologação nacional de modelo** e a homologação nacional de modelos de veículos produzidos em pequenas séries destinam-se a assegurar a conformidade do modelo de veículo com os requisitos técnicos nacionais aplicáveis. Tem como resultado a emissão de um certificado de conformidade nacional de modelo emitido pelo fabricante, no qual se atesta que o veículo em causa foi fabricado em conformidade com o modelo de veículo homologado,
- a **homologação nacional individual** consiste na certificação de conformidade de um veículo específico (único ou não) com as disposições nacionais aplicáveis. Este procedimento aplica-se, em especial, a veículos importados individualmente de países terceiros e que não cumpram os requisitos europeus de homologação, assim como a veículos únicos.

A homologação nacional e os procedimentos de homologação individual de veículos a motor que vão ser usados ou matriculados pela primeira vez na UE não são normalmente abrangidos pelo âmbito de aplicação do direito comunitário.

Não obstante, os procedimentos de homologação nacionais de veículos a motor que já tenham obtido uma homologação nacional noutro Estado-Membro e dos veículos a motor que já tenham sido matriculados noutro Estado-Membro devem cumprir o disposto nos artigos 28.º e 30.º do Tratado CE. Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, a existência de tais procedimentos nacionais não é, em si, necessariamente contrária ao teor dos referidos artigos.

Todavia, estas homologações devem, pelo menos, satisfazer as seguintes condições processuais para cumprirem o disposto nos artigos 28.º e 30.º do Tratado CE ⁽²⁾:

- a) Os procedimentos de homologação nacionais devem, em qualquer caso, ser fundamentados em critérios **objectivos, não discriminatórios e conhecidos antecipadamente**, de modo a enquadrar o exercício do poder de apreciação das autoridades nacionais, a fim de este não ser utilizado de modo arbitrário;

⁽¹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 29 de Maio de 1997, Processo administrativo interposto por VAG Sverige AB, Processo C-329/95 (Col. 1997, p. I-02675).

⁽²⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 22 de Janeiro de 2002, Canal Satélite Digital SL contra Administración General del Estado, e Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), Processo C-390/99 (Col. 2002, p. I-00607).

- b) Tais procedimentos não podem **sobrepôr-se aos controlos** que já foram efectuados no âmbito de outros processos, quer nesse mesmo Estado-Membro quer noutro Estado-Membro. Daí decorre que as entidades nacionais competentes não têm o direito de exigir ensaios técnicos quando esses ensaios já tenham sido realizados noutro Estado-Membro e as referidas entidades têm acesso a esses resultados, ou quando possam ser colocados à sua disposição mediante pedido. O estrito respeito desta obrigação exige uma atitude activa da parte do organismo nacional ao qual é apresentado um pedido de homologação de um veículo a motor ou de reconhecimento, nesse âmbito, da equivalência de um certificado emitido por um organismo de homologação de outro Estado-Membro. Essa atitude activa também se impõe, aliás, sendo esse o caso, a este último organismo e cabe, a este respeito, aos Estados-Membros garantir que os organismos de homologação competentes cooperem mutuamente, a fim de facilitar os procedimentos a seguir para obter o acesso ao mercado nacional do Estado-Membro de importação ⁽¹⁾;
- c) O procedimento adoptado deve ser facilmente acessível, deve poder ser concluído em prazos razoáveis e, se conduzir a um indeferimento, a decisão de indeferimento deve poder ser objecto de recurso judicial. O procedimento deve ser previsto expressamente numa medida de aplicação geral que seja vinculativa para as autoridades nacionais. Além disso, um procedimento de homologação nacional não cumpre os princípios fundamentais da livre circulação de mercadorias se a sua duração e os custos desproporcionados que acarrete dissuadirem o proprietário do veículo a motor de requerer a sua homologação.

Os requisitos técnicos aplicáveis no Estado-Membro de destino não devem impor modificações desnecessárias do veículo a motor. O facto de o veículo a motor já ter sido matriculado noutro Estado-Membro significa que as entidades competentes consideraram que esse veículo a motor cumpria os requisitos técnicos aí aplicáveis. Por conseguinte, a homologação de um veículo a motor já homologado noutro Estado-Membro, independentemente de o veículo já ter sido ou não matriculado, só pode ser recusada pelas entidades nacionais competentes se o veículo a motor constituir um risco genuíno para a saúde pública. Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, os Estados-Membros, ao exercerem o seu poder de apreciação relativo à protecção da saúde pública, devem respeitar o princípio da proporcionalidade. Os meios escolhidos devem, portanto, ser limitados ao que for efectivamente necessário para assegurar a protecção da saúde pública ou para cumprir exigências imperativas relativas, por exemplo, à segurança rodoviária, e devem ser proporcionais ao objectivo assim prosseguido, o qual não poderia ser alcançado por medidas menos restritivas das trocas intracomunitárias ⁽²⁾. Uma vez que o artigo 30.º do Tratado CE prevê uma excepção, de interpretação estrita ⁽³⁾, à regra da livre circulação de mercadorias no interior da Comunidade, **compete às autoridades nacionais que a invocam demonstrar, em cada caso concreto, que a aplicação da sua regulamentação é necessária para proteger efectivamente os interesses mencionados no artigo 30.º do Tratado CE** e, nomeadamente, que a homologação do veículo a motor em questão representa um risco real para a saúde pública ou a segurança rodoviária.

Neste caso, não seria racional defender que, só por um veículo ter sido homologado segundo as regras de outro Estado-Membro e apresentar eventualmente (mas não necessariamente) certas características técnicas diferentes das características prescritas pela legislação do Estado-Membro de destino ou daquelas que apresenta o modelo correspondente homologado nesse Estado, isto constituiria um risco grave para a saúde e a vida das pessoas ou para o ambiente.

Na prática, tal exige que as entidades competentes do Estado-Membro de destino adoptem as seguintes medidas:

- a) As características técnicas de um veículo a motor previamente homologado e matriculado noutro Estado-Membro devem primeiro ser avaliadas à luz das normas técnicas em vigor no Estado-Membro de destino. Contudo, não com base nas normas actuais em vigor, mas com base nas normas que estavam em vigor (no Estado-Membro de destino) aquando da homologação no Estado-Membro de origem;
- b) As entidades competentes devem ter em conta o ensaio realizado e os certificados emitidos pelas entidades competentes de outros Estados-Membros e pelo fabricante ⁽⁴⁾. A realização de ensaios adicionais só pode ser imposta quando os ensaios forem necessários para fornecer às entidades competentes as informações que não constam dos certificados;
- c) Com base nisto, as entidades competentes determinarão quais os pontos em que o veículo a motor em causa não está em conformidade com as normas técnicas aplicáveis no Estado-Membro de destino à data da primeira homologação do veículo na UE;

⁽¹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 10 de Novembro de 2005, Comissão das Comunidades Europeias contra República Portuguesa, Processo C-432/03 (Col. 2005, p. I-09665).

⁽²⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 5 de Fevereiro de 2004, Comissão das Comunidades Europeias contra República Francesa, Processo C-24/00 (Col. 2004, p. I-01277).

⁽³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 5 de Fevereiro de 2004, Processo-crime contra John Greenham e Léonard Abel, Processo C-95/01 (Col. 2004, p. I-01333).

⁽⁴⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 16 de Outubro de 2003, Comissão das Comunidades Europeias contra República Italiana, Processo C-455/01 (Col. 2003, p. I-12023).

- d) As entidades competentes só podem, consequentemente, aplicar normas técnicas nacionais que sejam proporcionais por uma das razões imperativas reconhecidas pelo Tribunal como requisitos imperativos, ou mencionadas no artigo 30.º do Tratado CE. É conveniente sublinhar que aplicar regras técnicas nacionais desproporcionadas a um veículo a motor específico infringiria o direito comunitário, que, em qualquer caso, tem precedência sobre a legislação nacional.

3.4. Controlo técnico dos veículos usados

O objectivo do controlo técnico é verificar se **um dado veículo a motor se encontra realmente em bom estado de manutenção à data da matrícula**. Não obstante, o facto de um veículo a motor ter sido utilizado na via pública desde o último controlo técnico pode justificar um controlo técnico aquando da matrícula noutro Estado-Membro.

Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça ⁽¹⁾, os Estados-Membros podem consequentemente exigir que **veículos a motor matriculados previamente no mesmo ou noutro Estado-Membro sejam sujeitos a controlo técnico** antes de serem matriculados, desde que esta inspecção seja obrigatória para qualquer transferência de propriedade de qualquer veículo a motor semelhante ou para qualquer mudança de titular do certificado de matrícula, independentemente de o veículo a motor ter sido matriculado no mesmo ou noutro Estado-Membro. Os controlos técnicos antes de o veículo ser matriculado devem, pelo menos, cumprir as mesmas condições processuais que a homologação das características técnicas do veículo a motor, a saber:

- a) Devem ser fundamentados em critérios **objectivos, não discriminatórios e conhecidos antecipadamente**, de modo a enquadrar o exercício do poder de apreciação das autoridades nacionais, a fim de este não ser utilizado de modo arbitrário;
- b) Os controlos técnicos **não podem sobrepor-se aos controlos** que já foram efectuados no âmbito de outros processos, quer nesse mesmo Estado-Membro quer noutro Estado-Membro. Quando um veículo tiver sido submetido à inspecção técnica num Estado-Membro, o princípio da equivalência e do reconhecimento mútuo, consagrado pelo n.º 2 do artigo 3.º da Directiva 96/96/CE do Conselho ⁽²⁾, exige que todos os outros Estados-Membros reconheçam o certificado emitido nessa ocasião, sem que isso os impeça de exigir ensaios adicionais para fins de legalização no seu território, desde que estes ensaios não estejam já cobertos pelo referido certificado ⁽³⁾;
- c) A Comissão considera que o procedimento de controlo técnico deve ser facilmente acessível e deve poder ser concluído em prazos razoáveis. Restringir o controlo técnico dos veículos importados a centros de inspecção específicos e designados separadamente pode constituir um entrave ao comércio entre os Estados-Membros.

3.5. Matrícula de veículos a motor

Ao matricular um veículo a motor, o Estado-Membro autoriza a sua entrada na circulação rodoviária, o que implica a identificação do veículo a motor e a emissão de um número de matrícula correspondente.

3.5.1. Primeira matrícula dos veículos a motor

Para veículos a motor novos com homologação CE e adquiridos noutro Estado-Membro, o Estado-Membro de matrícula deve solicitar, para além de dados pessoais específicos da pessoa ou organização que requer a matrícula ao abrigo do código comunitário harmonizado C ⁽⁴⁾, o **certificado de conformidade CE** ⁽⁵⁾.

Para veículos com uma homologação não comunitária, o Estado-Membro pode solicitar a apresentação dos certificados de homologação de âmbito nacional relevantes ou de homologação nacional individual (ver n.º 3.3.2).

⁽¹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 12 de Junho de 1986, Bernardt Schloh contra Sprl Auto Contrôle Technique, Processo C-50/85, n.º 14-16; Processo C-451/99, n.ºs 62-64.

⁽²⁾ JO L 46 de 17.2.1997, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁽³⁾ Processo C-451/99.

⁽⁴⁾ Tal como previsto nos anexos I e II da Directiva 1999/37/CE.

⁽⁵⁾ Ver o n.º 1 do artigo 7.º da Directiva 70/156/CEE.

A Comissão considera que os Estados-Membros têm direito a verificar, no momento da matrícula, se o IVA foi correctamente liquidado.

Quando um *comerciante autorizado* noutro Estado-Membro vende um veículo a motor, tem a obrigação de emitir uma factura. Para fins de IVA, há duas possibilidades:

- a) O veículo a motor é «novo», se a entrega se efectuar no prazo de seis meses a contar da data da primeira entrada em circulação ou se a sua quilometragem for inferior a 6000 quilómetros. O IVA é devido no Estado-Membro para o qual o veículo seja transportado, em conformidade com o artigo 2.º da Directiva 2006/112/CE do Conselho, de 28 de Novembro de 2006, relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado ⁽¹⁾ (a directiva relativa ao IVA). As entregas de meios de transporte novos estão isentas no Estado-Membro de origem em que o comerciante esteja estabelecido [alínea a) do n.º 2 do artigo 138.º da directiva relativa ao IVA]. Em conformidade com esta disposição, para obter essa isenção, é necessário comprovar que os meios de transporte novos foram expedidos ou transportados para fora do respectivo território, mas na Comunidade, com destino ao adquirente, pelo vendedor, pelo adquirente ou por conta destes;
- b) O veículo a motor não é «novo»: quando uma pessoa singular se desloca a outro Estado-Membro para adquirir o veículo a motor e efectua ela mesma o transporte de regresso (ou efectua diligências para que tal seja feito), a aquisição inclui a taxa de IVA paga no ponto de venda e o resultado é a tributação na «origem». O IVA será devido no Estado-Membro em que o vendedor esteja estabelecido. Quando o vendedor de automóveis comprar o veículo a um comprador inicial que, em particular, não tenha deduzido o IVA incluído no preço de compra do veículo a motor, é aplicável o regime especial para bens em segunda mão ou «regime de margem de lucro» (artigo 312.º e seguintes da directiva relativa ao IVA).

Quando uma *pessoa singular* vende o seu veículo a motor, esse veículo pode ser, para efeitos de IVA:

- a) «Novo» (para uma definição de «veículo novo» ver a alínea a) acima). Nesse caso, o IVA será devido no Estado-Membro para qual o veículo é transportado (artigo 2.º da directiva relativa ao IVA). Para evitar a dupla tributação, a pessoa singular que vendeu o «veículo novo» tem direito a deduzir o IVA incluído no preço de compra no Estado-Membro de origem, ou a receber um reembolso, até ao limite do montante do imposto devido se a entrega não estivesse isenta no Estado-Membro de origem (artigo 172.º da directiva relativa ao IVA).
- b) Não «novo». A transacção não é abrangida pelo âmbito de aplicação do IVA, logo não será devido qualquer montante de IVA.

A Comissão considera que as autoridades nacionais podem igualmente exigir, no momento da matrícula, uma **prova de cobertura de seguro**.

3.5.2. Veículos a motor matriculados previamente noutro Estado-Membro

No caso de veículos a motor matriculados previamente noutro Estado-Membro, o Estado-Membro de matrícula pode solicitar apenas a apresentação dos seguintes documentos:

- a) **O original ou uma cópia do certificado de matrícula não harmonizado e emitido noutro Estado-Membro:** muitos dos veículos matriculados antes de 2004 ainda possuem um certificado de matrícula não harmonizado. No direito comunitário, não está prevista qualquer obrigação de transmitir o original ou uma cópia deste tipo de certificado emitido noutro Estado-Membro às autoridades nacionais responsáveis pela matrícula no Estado-Membro de destino. Contudo, a Comissão considera que a legislação nacional pode obrigar o adquirente a apresentar uma cópia do certificado de matrícula emitido no Estado-Membro de origem antes de matricular o veículo a motor, com o intuito de evitar a duplicação de controlos administrativos ou de reduzir a criminalidade relacionada com os veículos;
- b) **O certificado de matrícula harmonizado:** o certificado de matrícula harmonizado emitido por um Estado-Membro deve ser reconhecido pelos demais Estados-Membros para nova matrícula noutro Estado-Membro ⁽²⁾. Quando um comprador adquire um veículo a motor com um certificado de matrícula harmonizado, recebe, em todos os casos, a parte I do certificado de matrícula anterior e a parte II, se esta tiver sido emitida. A parte I do certificado de matrícula anterior e a parte II (se emitida) devem ser apresentadas às entidades responsáveis pela matrícula de veículos no Estado-Membro de destino, para que essas entidades possam retirar a(s) parte(s) do certificado de matrícula anterior. No prazo de dois meses, devem informar as autoridades do Estado-Membro que emitiram o certificado em causa da sua revogação. Além disso, esse certificado tem de ser devolvido a essas mesmas autoridades, a pedido destas, no

⁽¹⁾ JO L 347 de 11.12.2006, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 2007/133/CE (JO L 57 de 24.2.2007, p. 12).

⁽²⁾ Artigo 4.º da Directiva 1999/37/CE.

prazo de seis meses depois de ter sido revogado. Se o certificado de matrícula for composto das partes I e II ⁽¹⁾ e faltar a parte II, as autoridades competentes do Estado-Membro em que tenha sido pedida a nova matrícula podem decidir, em casos excepcionais, matricular de novo o veículo, mas apenas depois de terem obtido confirmação, escrita ou por via electrónica, por parte das autoridades competentes do Estado-Membro onde o veículo estava anteriormente matriculado de que o requerente tem direito a matricular de novo o veículo num outro Estado-Membro ⁽²⁾;

c) O certificado de conformidade CE ou o certificado de conformidade nacional:

— as autoridades nacionais não podem solicitar o certificado de conformidade CE para os veículos matriculados previamente noutro Estado-Membro se o certificado de matrícula anterior do veículo for inteiramente conforme ao modelo da Directiva 1999/37/CE. Nos termos do artigo 4.º da directiva, o certificado de matrícula emitido por um Estado-Membro deve ser reconhecido pelos demais Estados-Membros para nova matrícula nesses Estados,

— não obstante, as autoridades nacionais podem solicitar o certificado de conformidade CE de veículos matriculados previamente noutro Estado-Membro se o certificado de matrícula não harmonizado emitido pelo outro Estado-Membro não lhes permitir identificar o veículo a motor com suficiente exactidão,

— se o veículo a motor não possuir certificado de conformidade CE, as autoridades nacionais podem solicitar um certificado de conformidade nacional;

d) Prova de pagamento do IVA, se o veículo for novo, para efeitos de tributação do IVA (ver n.º 3.5.1.);

e) Um certificado de seguro;

f) Um **certificado de controlo técnico**, se o controlo técnico for obrigatório para todas as matrículas de veículos a motor previamente matriculados no mesmo ou noutro Estado-Membro.

4. TRANSFERIR UM VEÍCULO A MOTOR PARA OUTRO ESTADO-MEMBRO

Um veículo a motor pode obviamente ser colocado num reboque ou num camião e ser transportado para outro Estado-Membro. Contudo, muitos veículos a motor são conduzidos até ao Estado-Membro de destino.

A maioria dos Estados-Membros especifica que, regra geral, um veículo a motor não pode ser conduzido em vias públicas sem apresentar um número de matrícula. A situação mais frequente é o veículo a motor ser conduzido com as chapas de matrícula do Estado-Membro de origem ou do Estado-Membro de destino.

Além disso, a responsabilidade civil deve continuar a ser coberta por um seguro ⁽³⁾ e é aconselhável que os condutores conservem a «Carta Verde», ou seja, o certificado internacional de seguro ⁽⁴⁾ consigo quando utilizarem o seu veículo. Todavia, na sequência da assinatura do acordo multilateral ⁽⁵⁾ pelos 25 Estados-Membros (e também por Andorra, pela Croácia, pelo Liechtenstein, pela Noruega e pela Suíça), a chapa de matrícula dos veículos é o equivalente a um certificado de seguro. Esse acordo autoriza os veículos a motor com uma chapa de matrícula de um destes países a circular livremente nesta área sem que sejam efectuadas quaisquer verificações do certificado de seguro automóvel de responsabilidade civil obrigatório nas fronteiras.

⁽¹⁾ Em conformidade com o considerando 7 da Directiva 1999/37/CE, os Estados-Membros utilizam um certificado de matrícula composto por uma parte única ou por duas partes distintas, e, «por agora, estes dois sistemas devem continuar a coexistir». Por conseguinte, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º da directiva, o certificado de matrícula é composto, quer por uma única parte, em conformidade com o anexo I, quer por duas partes, em conformidade com os anexos I e II. A referência à parte II só é aplicável aos Estados-Membros que adoptem o sistema do certificado de matrícula com duas partes distintas (parte I e parte II).

⁽²⁾ N.º 2 do artigo 5.º da Directiva 1999/37/CE.

⁽³⁾ Directiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade (JO L 103 de 2.5.1972, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 149 de 11.6.2005, p. 14).

⁽⁴⁾ Qualquer condutor pode obter uma Carta Verde da seguradora que tenha emitido o seu seguro obrigatório de responsabilidade civil para veículos automóveis. O sistema da Carta Verde foi introduzido em 1953 sob a égide da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa e é gerido pelo Conselho dos Serviços Nacionais. A Carta Verde certifica que o condutor tem, no mínimo, a cobertura obrigatória mínima de seguro contra terceiros requerida pela legislação dos países visitados (para mais informações, ver: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

⁽⁵⁾ Acordo entre os serviços nacionais de seguros dos Estados-Membros do Espaço Económico Europeu e outros Estados associados, de 30 de Maio de 2002, incluído em anexo à Decisão 2003/564/CE da Comissão, de 28 de Julho de 2003, sobre a aplicação da Directiva 72/166/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis (JO L 192 de 31.7.2003, p. 23).

Há duas maneiras de conduzir legitimamente um veículo a motor até ao Estado-Membro de destino: ou o veículo a motor apresenta uma chapa de matrícula oficial ou uma chapa de matrícula temporária.

4.1. Conduzir o veículo a motor com chapas de matrícula profissionais

Os sistemas de matrículas profissionais existem na maioria dos Estados-Membros, a fim de permitir que os retalhistas conduzam os veículos a motor em vias públicas durante um período muito curto sem serem obrigados a matriculá-los oficialmente. Os sistemas de matrículas profissionais são reservados aos fabricantes, às empresas que efectuam montagem, aos distribuidores e vendedores e são aplicáveis aos veículos a motor de que estes são proprietários.

A maioria dos Estados-Membros não emite certificados de matrícula profissionais propriamente ditos, que impliquem a identificação do veículo a motor. Fornecem geralmente outro tipo de documento, que permite estabelecer uma relação entre as chapas de matrícula e o titular, e/ou exigem que o titular mantenha um livro de registo diário no qual as deslocações feitas com a chapa de matrícula sejam registadas.

A alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º da Convenção de Viena sobre a circulação rodoviária ⁽¹⁾ especifica que as partes contratantes não podem proibir a circulação de veículos a motor matriculados por outra parte contratante, desde que o condutor esteja munido de um certificado de matrícula. As partes contratantes devem igualmente reconhecer os certificados de matrícula emitidos por outras partes contratantes em conformidade com a convenção. Contudo, a convenção não contém qualquer disposição que exija que ou permita que as partes contratantes possam proibir a livre circulação de veículos que não cumpram os termos da convenção.

Tendo em conta a liberdade de circulação de mercadorias na Comunidade ⁽²⁾, a circulação intracomunitária de veículos a motor que apresentem um número de matrícula profissional emitido noutra Estado-Membro é regido pelo Tratado CE ⁽³⁾ e, em particular, pelas disposições do artigo 28.º. Os eventuais entraves devem ser justificados em conformidade com o artigo 30.º do Tratado CE ou com um dos requisitos imperativos aceites pelo Tribunal de Justiça.

O princípio de que cada Estado-Membro deve adoptar todas as medidas apropriadas para assegurar que a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos baseados normalmente no seu território é coberta por um seguro também é aplicável aos veículos com chapas de matrícula profissionais. Essas medidas devem determinar o âmbito da cobertura e as modalidades de seguro. Todavia, os Estados-Membros podem isentar desta obrigação os veículos com chapas de matrícula profissionais (derrogações à disposição anteriormente citada), se tais chapas de matrícula constarem de uma lista elaborada pelo Estado-Membro em causa e que tenha sido notificada aos restantes Estados-Membros, bem como à Comissão. Nesse caso, os outros Estados-Membros conservam o direito de exigir que a pessoa responsável pelo veículo seja titular de uma Carta Verde válida, ou que celebre um contrato de seguro de fronteira, nas condições fixadas pelo Estado-Membro em questão ⁽⁴⁾. Não obstante, uma nova alteração da Directiva 72/166/CEE, introduzida pela quinta directiva relativa ao seguro automóvel, a Directiva 2005/14/CE ⁽⁵⁾, indica que os veículos isentos da obrigação de seguro pelo facto de possuírem uma chapa de matrícula especial sejam tratados do mesmo modo que os veículos relativamente aos quais não tenha sido satisfeita a obrigação de seguro. As vítimas de sinistros causados por tais veículos terão o direito de solicitar uma indemnização ao organismo de indemnização do Estado-Membro em que ocorreu o acidente. O dito organismo deve ter posteriormente direito de regresso contra o fundo de garantia estabelecido no Estado-Membro em que o veículo tem o seu estacionamento habitual.

4.2. Veículo a motor com uma chapa de matrícula temporária

Muitos Estados-Membros puseram em vigor um sistema de matrícula temporária, por forma a que o veículo a motor pudesse circular durante um período curto antes da obtenção da matrícula final ou da sua saída de território nacional. A matrícula temporária tem lugar geralmente no Estado-Membro de origem do veículo. Contudo, a Comissão considera que o princípio geral da liberdade de circulação de mercadorias e a directiva relativa aos documentos de matrícula dos veículos implicam que o Estado-Membro de origem deve igualmente aceitar a utilização — no seu território — de chapas de matrícula e certificados temporários emitidos pelo Estado-Membro de destino.

⁽¹⁾ Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, de 8 de Novembro de 1968, alterada.

⁽²⁾ Ver n.º 18 do Acórdão do Tribunal de Justiça, de 23 de Outubro de 2003, Administration des douanes et droits indirects contra Rioglass SA e Transremar SL, Processo C-115/02 (Col. 2003, p. I-12705).

⁽³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 2 de Outubro de 2003, Processo-crime contra Marco Grilli, Processo C-12/02 (Col. 2003, p. I-11585).

⁽⁴⁾ Alínea b) do artigo 4.º da Directiva 72/166/CEE.

⁽⁵⁾ Alínea b) do n.º 3 do artigo 1.º A ser aplicada pelos Estados-Membros o mais tardar até 11 de Junho de 2007.

Para uma matrícula temporária:

- os Estados-Membros podem emitir um **certificado de matrícula temporário que não difira, ou que difira apenas ligeiramente, do modelo constante da Directiva 1999/37/CE**. Nesse caso, os restantes Estados-Membros têm a obrigação de reconhecer o certificado de matrícula temporário emitido por um Estado-Membro para identificação do veículo em circulação internacional, desde que o condutor se faça acompanhar da parte I do certificado de matrícula nos termos do n.º 1 do artigo 5.º da directiva ⁽¹⁾,
- alternativamente, o **certificado de registo temporário pode diferir substancialmente do modelo previsto na Directiva 1999/37/CE**. Os demais Estados-Membros devem, em princípio, reconhecer o certificado em conformidade com os artigos 28.º e 30.º do Tratado CE.

A livre circulação de um veículo a motor com chapa e certificado de matrícula temporários só pode ser impedida por razões de segurança rodoviária (tais como as capacidades de condução do condutor, o cumprimento das regras locais do código da estrada ou relacionadas com o controlo técnico do veículo), em caso de suspeita plausível de furto ou quando as autoridades que efectuem controlos rodoviários tenham dúvidas justificadas sobre a validade do certificado.

Além disso, recomenda-se aos condutores que se façam acompanhar da «Carta Verde» que confirme uma cobertura de seguro, pelo menos, correspondente ao nível mínimo obrigatório exigido pela legislação do país visitado. Durante o trajecto e até à matrícula definitiva no Estado-Membro de destino, o veículo tem de estar coberto por uma apólice de seguro emitida por um segurador autorizado a operar no Estado de origem do veículo. No entanto, uma nova regra ⁽²⁾, que tem de ser transposta pelos Estados-Membros até 11 de Junho de 2007, o mais tardar, determina que, sempre que um veículo seja enviado de um Estado-Membro para outro, deve considerar-se que o Estado-Membro em que se situa o risco é o Estado-Membro de destino, imediatamente a partir da data da aceitação da entrega pelo adquirente por um prazo de 30 dias, mesmo que o veículo não tenha sido formalmente registado no Estado-Membro de destino. Esta disposição permitirá ao adquirente do veículo obter a cobertura do seguro no seu Estado-Membro de residência, apesar de o veículo ainda apresentar uma chapa de matrícula estrangeira (matrícula temporária do país de origem). Na prática, tal significa que o seguro deve ser celebrado no país de destino. O seguro pode ser proposto por seguradoras estabelecidas no Estado-Membro de destino, ou estabelecidas noutros Estados-Membros, que prestem serviços no Estado-Membro de destino ao abrigo da liberdade de prestação de serviços ou da liberdade de estabelecimento.

5. VIAS DE RECURSO

Qualquer decisão de recusa de homologação ou de matrícula de um veículo a motor adoptada pelas autoridades nacionais deve ser notificada à parte interessada, com indicação das vias de recurso previstas na legislação em vigor nos Estados-Membros e dos prazos fixados para esses recursos ⁽³⁾.

Para além das vias de recurso formais disponíveis a nível nacional, aos quais pode recorrer o requerente da matrícula, os cidadãos e as empresas podem procurar uma solução para os problemas relacionados com a homologação ou a matrícula de veículos através da rede SOLVIT ⁽⁴⁾. A utilização do sistema SOLVIT é gratuita.

É igualmente possível recorrer directamente à Comissão Europeia e apresentar uma queixa contra um Estado-Membro. A Comissão — se considerar que um Estado-Membro não cumpriu as obrigações que lhe incumbem nos termos do Tratado CE — pode dar início a um processo por infracção contra o Estado-Membro em causa nos termos do artigo 226.º do Tratado CE.

⁽¹⁾ A Directiva 1999/37/CE aplica-se igualmente a certificados de matrícula temporários, que devem ser reconhecidos pelos Estados-Membros ao abrigo do artigo 1.º, da alínea b) do artigo 2.º e do artigo 4.º

⁽²⁾ O novo artigo 4.º introduzido na terceira directiva 90/232/CEE do Conselho (JO L 129 de 19.5.1990, p. 33) relativa ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis pela Directiva 2005/14/CE.

⁽³⁾ Artigo 12.º da Directiva 70/156/CEE.

⁽⁴⁾ <http://europa.eu.int/solvit/>