

Comunicação da Comissão relativa aos processos de recepção e de matrícula de veículos anteriormente matriculados noutro Estado-membro

(88/C 281/08)

I. Introdução

A presente comunicação tem como objectivo precisar os princípios de direito comunitário que regem a recepção e matrícula, nos Estados-membros, de veículos importados dos outros Estados-membros. Descreve os direitos de que os particulares importadores de veículos anteriormente matriculados noutro Estado-membro beneficiam, devido à aplicabilidade directa do direito comunitário, e as garantias de processo a que têm direito na matéria. Os princípios constantes da presente comunicação não contradizem, contudo, as restrições às importações directas ou indirectas de veículos de países terceiros que são aplicadas por alguns Estados-membros.

II. Generalidades

Todos os anos, milhares de cidadãos da Comunidade pedem a matrícula, no Estado-membro em que residem, de veículos anteriormente matriculados noutro Estado-membro.

Pode tratar-se, segundo o caso:

- de um veículo importado por ocasião de transferência de residência do requerente da matrícula,
- de um veículo em segunda mão, importado de outro Estado-membro, quer por um revendedor quer pelo próprio requerente da matrícula,
- de um veículo proveniente do mercado de veículos novos de outro Estado-membro, que o requerente da matrícula importa, quer ele próprio quer através de um intermediário, na maior parte das vezes para beneficiar de um preço de compra antes de impostos mais favorável neste Estado, sendo o veículo matriculado temporariamente nesse Estado para as necessidades da transferência por estrada.

Se bem que estas três situações apresentem importantes diferenças sob vários aspectos, e, nomeadamente do ponto de vista fiscal, põem, no entanto, problemas similares no que diz respeito às condições de recepção e de matrícula no Estado-membro de importação. No âmbito desta comunicação, entende-se por «veículo importado» qualquer veículo importado de outro Estado-membro onde se encontrava anteriormente matriculado.

Os processos de recepção e de matrícula dos veículos importados introduzidos pelos Estados-membros foram objecto, no decorrer dos últimos anos, de numerosas queixas à Comissão, pondo em causa a compatibilidade destes processos com o direito comunitário e, especialmente, os artigos 30º e 36º do Tratado CEE, relativos à livre circulação de mercadorias.

A Comissão interveio muitas vezes junto dos Estados-membros em questão para obter a adaptação dos processos em questão. Pôde assim traçar certos princípios gerais que lhe permitem apreciar a compatibilidade dos processos de recepção e de matrícula dos veículos importados, introduzidos pelos Estados-membros, com os artigos 30º e 36º do Tratado CEE.

Além disso, o Tribunal de Justiça teve ocasião de se pronunciar sobre diversos aspectos destes processos em três acórdãos recentes: o acórdão de 12 de Junho de 1986 no processo 50/85 (Schloh contra Auto Contrôle Technique), o acórdão de 11 de Junho de 1987 no processo 406/85 (Goffette e Gilliard) e o acórdão de 17 de Junho de 1987 no processo 154/85 (Comissão contra Itália). Estes acórdãos confirmaram, em grande parte, os princípios que a Comissão tinha traçado, dando precisões importantes sobre determinados aspectos especiais da questão.

A Comissão está, pois, em condições de indicar, como se tinha comprometido no seu «Livro Branco sobre a Realização do Mercado Interno» (pontos 155 e 156), os princípios que regem a aplicação dos artigos 30º e 36º do Tratado CEE aos processos de recepção e de matrícula dos veículos importados, introduzidos pelos Estados-membros.

A presente comunicação inscreve-se assim no objectivo de transparência do direito comunitário fixado pelo «Livro Branco». Pelo seu objecto, diz respeito a um aspecto importante, para os cidadãos da Comunidade, da realização do mercado interno em 1992. Importa, com efeito, como o Tribunal indicou no seu acórdão de 5 de Maio de 1982 no processo 15/81 (Gaston Schul), que as vantagens do mercado comum, que visa a eliminação de todos os entraves ao comércio intracomunitário, tendo em vista a fusão dos mercados nacionais num mercado único, atingindo condições tão próximas quanto possível das de um verdadeiro mercado interno, sejam garantidas, fora do comércio profissional, também aos particulares que se encontrem nas circunstâncias de prosseguirem operações económicas para além das fronteiras nacionais.

Neste contexto, pareceu útil completar esta comunicação com algumas informações sobre questões que, sem estarem juridicamente ligadas ao seu objecto, surgem inevitavelmente ao particular que importa um veículo anteriormente matriculado noutro Estado-membro.

Por outro lado, convém assinalar que vários Estados-membros aplicam restrições à importação de veículos originários de países terceiros, e do Japão em especial. Tais restrições, que não teriam efeito se não fossem igualmente aplicadas aos veículos provenientes dos outros Estados-membros, não são prejudicadas pela aplicação dos princípios constantes da presente comunicação.

III. Compatibilidade dos processos de recepção e de matrícula dos veículos importados com o direito comunitário

A recepção e a matrícula num Estado-membro de um veículo anteriormente matriculado noutro Estado-membro cria dois problemas, que convém distinguir:

- o primeiro, é relativo ao controlo das características técnicas do veículo e da respectiva documentação (*infra*, A),
- o segundo, diz respeito à verificação do estado físico do veículo na altura da importação (*infra*, B).

Além disso, devem ser reconhecidas ao requerente da matrícula certas garantias de processo, se ela lhe for recusada (*infra*, C).

A. Controlo das características técnicas do veículo e da respectiva documentação (recepção)

Os veículos automóveis devem, de uma maneira geral, apresentar certas características técnicas fixadas por normas imperativas. Actualmente, estas normas estão largamente, mas não completamente, harmonizadas no plano comunitário.

O elemento fundamental da harmonização neste sector é constituído pela Directiva 70/156/CEE do Conselho ⁽¹⁾ que prevê um processo de recepção comunitário por modelo, dito «recepção CEE», a pedido do fabricante ou do seu representante. Quando estiver totalmente operacional, a «recepção CEE» marcará a conclusão do processo pelo qual um Estado-membro verifica que um modelo de veículo está conforme com as normas técnicas das directivas específicas indicadas na ficha de «recepção CEE» (cujo modelo figura no Anexo II da Directiva 70/156/CEE). Desta maneira, os veículos que satisfizerem as normas técnicas harmonizadas podem ser postos livremente em circulação em toda a Comunidade, com o certificado de conformidade emitido pelo fabricante ou seu representante que tenha pedido a «recepção CEE».

Na expectativa da adopção das três últimas directivas especiais (relativas aos pneumáticos, aos pesos e dimensões e aos vidros de segurança), os fabricantes só podem proceder a uma «recepção de âmbito nacional» dos seus modelos, que incorpora, no entanto, elementos da «recepção CEE» (recepções CEE parciais) mais ou menos numerosos segundo o caso. Para o efeito, deve ser tomado em conta o carácter «opcional» das directivas especiais que permite aos Estados-membros manter ou adoptar normas nacionais paralelamente às normas harmonizadas e — se se der o caso — aos fabricantes escolher tornar os seus modelos conformes quer com as normas harmonizadas quer com as normas nacionais.

Um veículo que, à data do pedido de matrícula num Estado-membro, já se encontre matriculado noutro Estado-membro, em princípio já terá sido submetido, nesse Estado-membro, a um controlo das suas características técnicas. Este controlo, efectuado no quadro de uma «recepção de âmbito nacional», incidiu no respeito das normas técnicas aplicáveis, harmonizadas ou nacionais, segundo o caso. O resultado deste controlo é atestado pelo certificado de conformidade com o modelo correspondente, emitido pelo fabricante ou seu representante.

Todavia, como o Tribunal indicou no seu acórdão de 11 de Junho de 1987 no processo 406/85 (Goffette e Gilliard), a criação, por um Estado-membro, de um sistema de recepção de veículos importados de outro Estado-membro em que já foram recepcionados não é, em si, incompatível com os artigos 30º e 36º do Tratado CEE, desde que certas condições sejam respeitadas. Com efeito, se os Estados-membros podem, na falta de harmonização completa no plano comunitário, invocar o artigo 36º para adoptar normas e prever controlos tendo em vista garantir a segurança rodoviária, devem, no entanto, respeitar as condições fixadas por esta norma, tais como foram interpretadas pelo tribunal. Quanto a isto, dois aspectos dos sistemas de recepção e de matrícula dos veículos importados merecem uma atenção especial:

- um, é um problema de fundo, visto que consiste na questão de saber a que normas técnicas o veículo importado deve obedecer,
- o outro, é um problema de prova, que diz respeito aos documentos relativos às características técnicas do veículo.

1. Normas técnicas às quais o veículo importado deve obedecer

Os Estados-membros não podem sujeitar a matrícula de um veículo importado de outro Estado-membro, onde foi anteriormente recepcionado e matriculado, à condição de ser conforme com um modelo recepcionado no seu território ou que corresponda estritamente à normas em vigor no seu território.

Com efeito, como o Tribunal indicou no seu acórdão de 28 de Janeiro de 1986 no processo 188/84 (Comissão contra França), seria contrário ao princípio da proporcionalidade o facto de uma regulamentação nacional exigir que os produtos importados obedeam literal e exactamente às normas ou características técnicas prescritas para os produtos fabricados no Estado-membro em causa, quando estes produtos importados garantem o mesmo nível de segurança para os utilizadores. Além disso, segundo uma jurisprudência constante do Tribunal, compete às autoridades nacionais que invocam o artigo 36º do Tratado CEE demonstrar, em cada caso específico, que é necessária uma medida que entrava o comércio intracomunitário

(¹) JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

para proteger efectivamente um interesse visado por esta norma e, nomeadamente, que a importação do produto em causa apresentaria um risco grave para a saúde e a vida das pessoas.

Neste caso, não seria racional defender que, só porque um veículo foi recepcionado noutro Estado-membro e apresenta eventualmente, mas não necessariamente, certas características técnicas diferentes das características prescritas pela legislação do Estado-membro de importação ou daquelas que apresenta o modelo correspondente recepcionado neste Estado, isto constitui um risco grave para a saúde e a vida das pessoas.

Daqui resulta que os Estados-membros se podem opor, por razões ligadas às características técnicas do veículo, à recepção e à matrícula de um veículo anteriormente recepcionado e matriculado noutro Estado-membro apenas por razões de segurança que lhes compete precisar e justificar. O facto de um veículo recepcionado e matriculado noutro Estado-membro não corresponder a um modelo recepcionado no Estado-membro de importação ou apresentar características técnicas diferentes das prescritas pela legislação deste Estado não constitui, em si, uma justificação adequada, em relação ao artigo 36º do Tratado CEE, de uma recusa de recepção e matrícula do veículo em causa.

2. Documentos relativos às características técnicas do veículo

No seu acórdão supracitado no processo 406/85 (Goffette e Gilliard), o Tribunal de Justiça afirmou que «os artigos 30º e 36º do Tratado CEE devem ser interpretados no sentido de que, no estado actual da evolução do direito comunitário, a criação, num Estado-membro, de um sistema de recepção para os veículos importados de outro Estado-membro, onde já foram recepcionados ou aprovados, só está em conformidade com o Tratado CEE se:

- o processo de controlo não comportar despesas ou prazos desproporcionados e as autoridades públicas assegurarem que estas condições são devidamente respeitadas quando o fabricante ou os seus representantes forem encarregados de efectuar os controlos necessários,
- for permitido ao importador substituir as operações de controlo pela apresentação de documentos elaborados no Estado-membro de exportação, na medida em que estes documentos contenham as informações necessárias com base nos controlos já efectuados.»

a) Alternativa

Daqui resulta que, no que respeita à documentação relativa às características técnicas do veículo que o requerente tem de fornecer para fundamentar o seu pedido, os Estados-membros devem oferecer a alternativa entre:

- a apresentação de um documento, emitido pelo fabricante ou seu representante no Estado-membro de importação, que situe o veículo em relação ao modelo mais próximo recepcionado neste Estado,
- a apresentação dos documentos (certificado de conformidade e documentos aos quais este se refere, certificado de matrícula) emitidos no Estado-membro de exportação, desde que contenham as informações necessárias.

Além disso, nos dois casos, devem ser respeitadas determinadas condições que se especificam a seguir.

b) Intervenção do fabricante ou do seu representante

Quando os Estados-membros delegam aos fabricantes ou aos seus representantes determinadas funções de direito público, como a emissão de documentos necessários para a recepção e a matrícula de um veículo importado, devem assegurar que estas pessoas exerçam as ditas funções de maneira compatível com as exigências da livre circulação de mercadorias na Comunidade. Em especial, convém que os fabricantes ou os seus representantes emitam os documentos que lhes forem pedidos:

- sem convocação do veículo, visto que a sua intervenção diz respeito às características técnicas do veículo no momento em que é posto pela primeira vez em circulação e não ao estado físico do veículo no momento da importação,
- sem exigir a comunicação dos documentos comerciais relativos ao veículo (factura de compra, pagamento do IVA, etc.),
- por um preço e em prazos razoáveis: segundo a Comissão, o custo não deve, em caso algum, exceder 100 ECUs e o prazo não deve exceder três semanas.

c) Reconhecimento dos documentos firmados no Estado-membro de exportação

Se os documentos firmados no Estado-membro de exportação contiverem as informações necessárias para a matrícula no Estado-membro de importação, este deve aceitar esses documentos na forma e modalidades segundo as quais eles são legais no Estado-membro em que foram firmados. Em especial, os Estados-membros não podem sujeitar o reconhecimento dos documentos emitidos nos outros Estados-membros à condição de serem legalizados ou autenticados, ou à condição de respeitarem um modelo determinado pelo Estado-membro de importação (ver acórdão do Tribunal de 17 de Junho de 1987 no processo 154/85 — Comissão contra Itália).

B. Verificação do estado físico do veículo (controlo técnico)

A Directiva 77/143/CEE do Conselho ⁽¹⁾ prevê diferentes medidas para harmonizar o controlo técnico dos veículos a motor. Esta directiva, porém, só se aplica a determinadas categorias de veículos e não abrange, actualmente, os automóveis [ver, no entanto, a proposta de directiva neste sentido ⁽²⁾]. No estado actual do direito comunitário, pertence, pois, aos Estados-membros regular o controlo técnico dos veículos não abrangidos pela directiva supracitada, sem prejuízo das disposições do Tratado CEE.

Como o Tribunal realçou no seu acórdão de 12 de Junho de 1986 no processo 50/85 (Schloh contra Auto Contrôle Technique), os controlos técnicos constituem formalidades que tornam mais difícil e onerosa a matrícula dos veículos importados e revestem, por conseguinte, o carácter de medidas de efeito equivalente a uma restrição quantitativa, na acepção do artigo 30º do Tratado CEE. Todavia, o artigo 36º do Tratado CEE pode justificar tais formalidades, por razões relativas à protecção da saúde e da vida das pessoas, logo que se estabeleça, por um lado, que o controlo técnico em causa é necessário para atingir o objectivo visado e, por outro lado, que não constitui nem uma discriminação arbitrária nem uma restrição disfarçada no comércio entre Estados-membros.

Tendo em conta a primeira condição, o Tribunal indicou que um controlo técnico pode ser considerado como necessário à protecção da saúde e da vida das pessoas se o veículo em causa tiver sido anteriormente posto em circulação (na prática: se o veículo foi matriculado anteriormente no Estado-membro de exportação, mesmo a título provisório). Com efeito, o controlo técnico apresenta então a utilidade de verificar se este veículo não foi nem acidentado nem modificado e que se encontra em bom estado de manutenção.

Tendo em conta a segunda condição, o Tribunal sublinhou que o controlo técnico dos veículos importados não poderia ser justificado nos termos do artigo 36º do Tratado CEE, se se verificasse que este controlo não era imposto aos veículos de origem nacional apresentados nas mesmas condições à matrícula. Semelhante situação indicaria, com efeito, que a medida litigiosa não se inspira realmente num cuidado de protecção da saúde e da vida das pessoas, mas constitui na realidade uma discriminação arbitrária no comércio entre Estados-membros.

Daqui resulta que, no estado actual do direito comunitário, os Estados-membros só podem proceder a uma verificação do estado físico de veículos matriculados anteriormente noutro Estado-membro, tendo em vista a sua matrícula, se tal verificação for igualmente aplicada, nas mesmas condições, no caso de mudança de matrícula de um veículo matriculado anteriormente nos seus territórios.

C. Garantias de processo para o requerente da matrícula

A Comissão verificou várias vezes que, quaisquer que sejam os motivos que fundamentem uma recusa de matrícula de um veículo matriculado anteriormente noutro Estado-membro, estes motivos não são dados claramente a conhecer ao requerente da matrícula. A ignorância do problema exacto que levanta a matrícula do seu veículo e, por conseguinte, a incapacidade em que se encontra de poder a ele remediar constituem para o requerente da matrícula uma dificuldade pelo menos tão importante como a solução do problema em questão.

Quanto a isto, a Comissão refere-se ao artigo 14º da Directiva 70/156/CEE que estabelece que «qualquer decisão de recusa ou revogação de recepção, recusa de matrícula ou proibição de venda ou utilização, tomada por força das normas adoptadas em execução da presente directiva, será fundamentada de forma precisa. Será notificada ao interessado, com a indicação das vias de recurso previstas na legislação em vigor nos Estados-membros e dos prazos nos quais estes recursos podem ser interpostos.»

Este artigo figura entre as normas gerais da Directiva 70/156/CEE, cuja entrada em vigor não é afectada pelo atraso na execução da «recepção CEE». A Comissão considera, pois, que as garantias de processo previstas por este artigo devem ser reconhecidas a qualquer requerente de matrícula, seja qual for o fundamento jurídico desta.

IV. Exemplos

Para precisar o modo como os princípios acima indicados devem ser aplicados na prática, dão-se a seguir alguns exemplos a título indicativo:

1. X, residente no Estado-membro A, desloca-se ao Estado-membro B para comprar um veículo novo. Encomenda a um distribuidor estabelecido em B um veículo destinado ao mercado do Estado-membro A. O veículo é-lhe, pois, entregue com um certificado de conformidade com um modelo homologado no Estado-membro A. Neste caso, as autoridades do Estado-membro A são obrigadas a proceder à matrícula nas mesmas condições que se o veículo tivesse sido comprado num distribuidor estabelecido no Estado-membro A.
2. Y, residente no Estado-membro A, compra no Estado-membro B um veículo novo destinado ao mercado do Estado-membro B (quer dizer, conforme com um modelo homologado no Estado-membro B). O veículo é matriculado em B, numa série provisória (chapas «em trânsito»), e importado em A. Y contacta o representante oficial do fabricante do veículo no Estado-membro A e pede-lhe um certificado de conformidade ou um documento análogo. O representante do fabricante verifica que o veículo é semelhante a um modelo homologado em A com algumas diferenças de pormenor: o veículo está, nomeadamente, equipado

⁽¹⁾ JO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47.

⁽²⁾ JO nº C 133 de 31. 5. 1986, p. 3.

com uma panela de escape catalítica de três vias, conforme com as novas normas europeias, enquanto que os veículos semelhantes comercializados em A não estão equipados com tal dispositivo de escape. O representante do fabricante emite pois um documento que certifica que o veículo corresponde ao modelo homologado em A, sob reserva de alguns pontos que ele indica. Y apresenta esse documento com o seu pedido de matrícula. Como os pontos assinalados pelo representante do fabricante não levantam nenhum problema de segurança, o veículo deve ser matriculado sem demora.

3. Z transfere o seu domicílio do Estado-membro B para o Estado-membro A. Pede portanto a matrícula em A do seu veículo pessoal, que estava matriculado em B há três anos. Junta ao pedido de matrícula os documentos de que dispõe: certificado de conformidade emitido em B (e eventualmente o documento descritivo ao qual o certificado se refere) e o certificado de matrícula em B. As autoridades do Estado-membro A verificam que o veículo em causa difere do modelo mais próximo homologado em A: cilindrada do motor diferente (1 100 cc em vez de 1 000 cc), quatro portas em vez de duas, relações de caixa de velocidade mais compridas. Estas diferenças não levantam nenhum problema de segurança e não podem, pois, atrasar a matrícula. Em contrapartida, verifica-se que o veículo não está equipado com uma luz de nevoeiro da retaguarda, sendo este acessório obrigatório no Estado-membro A. Este problema é notificado a Z que manda instalar uma luz de nevoeiro. O veículo é novamente apresentado à matrícula e deve, desta vez, ser matriculado sem demora.

V. Questões diversas ligadas à importação de um veículo anteriormente matriculado noutro Estado-membro

A. Em que Estado-membro se deve matricular um veículo?

Os regimes fiscais aplicáveis aos veículos ainda variam consideravelmente entre os Estados-membros da Comunidade. O Estado-membro no qual um particular matricula o seu veículo não pode ser deixado à sua livre escolha, para evitar que todos os veículos sejam matriculados no Estado-membro em que o nível de tributação seja o mais fraco.

Em princípio, cada um deve matricular o seu veículo no Estado-membro em que tiver a sua residência normal. Se o veículo tiver sido adquirido ou importado nas condições gerais de imposição do mercado desse Estado-membro, poderá ser importado temporariamente nos outros Estados-membros, isento dos impostos aplicados por estes Estados, nas condições fixadas pela Directiva 83/182/CEE do Conselho (1).

Esta directiva define a «residência normal» como «o lugar onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais ou, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, em consequência de vín-

culos pessoais indicativos de relações estreitas entre ela própria e o local onde vive». Além disso, são previstas regras mais específicas para o caso de uma pessoa cujos vínculos profissionais se situem num local diferente do dos seus vínculos pessoais.

Um Estado-membro que conceda uma isenção à importação temporária de um veículo não pode, evidentemente, exigir a matrícula deste veículo no seu território.

B. Quais os impostos devidos pela importação de um veículo?

A resposta a esta questão depende evidentemente das circunstâncias em que o veículo for importado.

Se o veículo for importado por ocasião de uma transferência de residência normal do proprietário do veículo, o direito comunitário prevê uma isenção dos impostos sobre a compra do veículo, contanto que o veículo tenha sido adquirido nas condições gerais de imposição do mercado interno de outro Estado-membro e que tenha sido realmente destinado ao uso do interessado, nesse Estado, há pelo menos seis meses [ver Directiva 83/183/CEE do Conselho (2)].

Se o veículo foi comprado no Estado-membro de exportação para ser importado e matriculado noutro Estado-membro, foi normalmente isento dos impostos sobre a compra no Estado-membro de exportação e será consequentemente tributado na importação no Estado-membro de importação [ver Sexta Directiva 77/388/CEE do Conselho (3)]. Neste caso, o veículo só pode ser evidentemente matriculado, no Estado-membro de exportação, a título provisório (chapas «alfândega», «trânsito», etc.).

Em todos os outros casos e, em especial, no caso de um veículo comprado como veículo em segunda mão, qualquer imposto sobre o veículo no Estado-membro de importação deve tomar em consideração o IVA já pago sobre o veículo no Estado-membro de exportação, de modo a evitar qualquer dupla tributação [ver comunicação da Comissão sobre os acordãos do Tribunal de 5 de Maio de 1982 e de 21 de Maio de 1985 — processos Gaston Schul — relativos à importação por um particular de produtos comprados noutro Estado-membro a um particular (4)].

A Comissão estabeleceu como objectivo prioritário aproximar as taxas do IVA, reduzindo a diferença entre as taxas aplicadas pelos Estados-membros (5), ver proposta.

C. Qual é o prazo de validade da matrícula provisória?

É ao Estado-membro que emite uma matrícula a título provisório (chapas «alfândegas», «trânsito», etc.) que cabe fixar o prazo da validade desta matrícula, que varia portanto segundo os Estados-membros e segundo a série

(2) JO n.º L 105 de 23. 4. 1985, p. 59.

(3) JO n.º L 145 de 13. 6. 1977, p. 1.

(4) JO n.º C 13 de 21. 1. 1986, p. 2.

(5) JO n.º C 250 de 18. 9. 1987, p. 3.

(1) JO n.º L 105 de 23. 4. 1983, p. 59.

de matrícula de que se trata. A Comissão considera, além disso, que as autoridades do Estado-membro de importação não podem dar início a um processo com fundamento no facto de o prazo de validade de uma matrícula a título provisório ter sido excedido quando o atraso relativo à matrícula definitiva do veículo lhes for imputável.

D. Um veículo importado beneficia da garantia do fabricante?

As empresas da rede de distribuição de cada fabricante asseguram normalmente a garantia, bem como o serviço gratuito e o serviço relativo à assistência por anomalias técnicas, na medida mínima prevista pelo fabricante, e isto, seja qual for o lugar de compra do veículo no mercado comum [ver Regulamento (CEE) nº 123/85 da Comissão (*)] contra apresentação dos documentos relativos à garantia, assinados por um membro da rede oficial de distribuição.

(*) JO nº L 15 de 18. 1. 1985, p. 16.

E. Que fazer em caso de dificuldade aquando da importação ou da matrícula?

Qualquer pessoa que verifique que os princípios enunciados na presente comunicação não são respeitados, ou que encontre dificuldades aquando da importação ou da matrícula de um veículo proveniente de outro Estado-membro, é convidada a contactar a Comissão, dirigindo-se:

- quer directamente ao seu Secretariado-Geral, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelas,
- quer a um dos gabinetes de informação da Comissão, cuja lista figura a seguir.

Além disso, os princípios enunciados na presente comunicação podem ser invocados perante qualquer tribunal nacional num processo relativo à recepção ou à matrícula de um veículo importado. Os artigos 30º e 36º do Tratado CEE figuram, com efeito, entre as disposições do Tratado que têm um efeito directo e que criam, para os particulares, direitos que os tribunais nacionais devem garantir.

Gabinetes de imprensa e de informação

Alemanha

Bonn

Zitelmannstraße 22
5300 Bonn
Tel. 23 80 41
Telex 886648 EUROP D
Telecopiador 23 80 48

Berlin (antena do gabinete de Bona)

Kurfürstendamm 102
1000 Berlin 31
Tel. 892 40 28
Telex 184015 EUROP D
Telecopiador 892 20 59

Munich (antena do gabinete de Bona)

Erhardtstraße 27
8000 München
Tel. 202 10 11
Telex 5 218 135
Telecopiador 202 10 15

Bélgica

Bruxelles

Rue Archimède 73, 1040 Bruxelles
Archimedestraat 73, 1040 Brussel
Tel. 235 11 11
Telex 26657 COMINF B
Telecopiador 235 01 66

Dinamarca

København

Højbrohus
Østergade 61
Postbox 144
1004 København K
Tel. 14 41 40
Telex 16402 COMEUR DK
Telecopiador 11 12 03

Espanha

Madrid

Calle de Serrano 41
5ª planta
Madrid 1
Tel. 435 17 00/435 15 28
Telex 46818 OIPE E
Telecopiador 276 03 87

França

Paris

61, rue des Belles-Feuilles
75782 Paris Cedex 16
Tel. 45 01 58 85
Telex Paris 611019 F COMEUR
Telecopiador 47 27 26 07

Marseille (antena do gabinete de Paris)

C.M.C.I./Bureau 320
2, rue Henri Barbusse
F-13241 Marseille CEDEX 01
Tel. 91 46 00
Telex 402 538 EURMA
Telecopiador 90 98 07

Grécia*Athina*

2 Vassilissis Sofias
Caixa postal 11002
Athina 10674
Tel. 724 39 82 (3 linhas)
Telex 219324 ECAT GR
Telecopiador 722 37 15

Irlanda*Dublin*

39 Molesworth Street
Dublin 2
Tel. 71 22 44
Telex 93827 EUCO EI
Telecopiador 71 26 57

Itália*Roma*

Via Poli 29
00187 Roma
Tel. 678 97 22
Telex 610184 EUROMA I
Telecopiador 679 16 58

Milano (antena do gabinete de Roma)

Corso Magenta 61
20123 Milano
Tel. 80 15 05/6/7/8
Telex 316002 EURMIL I
Telecopiador 481 85 43

Luxemburgo*Luxembourg*

Bâtiment Jean Monnet
Rue Alcide De Gasperi
2920 Luxembourg
Tel. 430 11
Telex 3423/3446/3476 COMEUR LU
Telecopiador 43 01 44 33

Países Baixos*Den Haag*

Lange Voorhout 29
Den Haag
Tel. 46 93 26
Telex 31094 EURCO NL
Telecopiador 64 66 19

Portugal*Lisboa*

Centro Europeu Jean Monnet
Rua do Salitre, 56
1200 Lisboa
Tel. 1 54 11 44
Telex 0404/18810 COMEUR P
Telecopiador 155 43 97

Reino Unido*London*

8, Storey's Gate
London SW1P 3AT
Tel. 222 81 22
Telex 23208 EURUK G
Telecopiador 222 09 00

Belfast (antena do gabinete de Londres)

Windsor House
9/15 Bedford Street
Belfast BT2 7EG
Tel. 4 07 08
Telex 74117 CECBEL G
Telecopiador 24 82 41

Cardiff (antena do gabinete de Londres)

4 Cathedral Road
Cardiff CF1 9SG
Tel. 37 16 31
Telex 497727 EUROPA G
Telecopiador 39 54 89

Edinburgh (antena do gabinete de Londres)

7 Alva Street
Edinburgh EH2 4PH
Tel. 225 20 58
Telex 727420 EUEDING
Telecopiador 26 41 05

Suíça*Genève*

Case postale 195
37-39 rue de Vermont
1211 Genève 20
Tel. 34 97 50
Telex 28261 et 28262 ECOM CH
Telecopiador 34 23 31