



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 4.4.2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que simplifica a transferência no interior do Mercado Único de veículos a motor
registados noutra Estado-Membro**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{ SWD(2012) 81 final }
{ SWD(2012) 82 final }

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

Não obstante a crescente integração do mercado único, os problemas com o registo dos veículos a motor permanecem um obstáculo frequente no seio do mercado interno, tanto para as empresas como para os cidadãos. Os problemas com o registo dos veículos a motor foram salientados como uma das 20 principais preocupações em relação ao atual mercado único numa lista compilada pela Comissão. No «Relatório de 2010 sobre a cidadania da União — Eliminar os obstáculos ao exercício dos direitos dos cidadãos da UE»¹, a Comissão identificou os problemas com o registo de veículos como um dos principais obstáculos com que se deparam os cidadãos ao exercerem no dia-a-dia os direitos consagrados pelo direito da UE e anunciou, entre as ações previstas para eliminar tais obstáculos, a simplificação das formalidades e condições do registo de veículos já antes registados noutro Estado-Membro (ação 6 do relatório sobre a cidadania da União).

A obrigação de registar, no Estado-Membro de destino, um veículo a motor registado no Estado-Membro de origem tem sido uma fonte de queixas e de processos judiciais ao longo dos anos. Os cidadãos e as empresas que adquirem um veículo a motor noutro país e o levam consigo para o país em que residem deparam-se normalmente com procedimentos de registo complexos e árduos a que acrescem exigências em termos de formalidades burocráticas adicionais que consomem imenso tempo.

Consequentemente, os problemas com o registo de veículos a motor têm impactos negativos sobre a livre circulação de mercadorias, uma liberdade fundamental que constitui uma pedra angular da União Europeia. Este aspeto foi sublinhado na Estratégia Europa 2020 para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo², na qual se salientava que, a despeito da existência jurídica do mercado único, as empresas e os cidadãos são confrontados todos os dias com a realidade dos entraves à atividade transfronteiras.

No seu parecer de 11 de março de 2011, o Grupo de Alto Nível de Partes Interessadas Independentes sobre os Encargos Administrativos apoiou uma eventual iniciativa da Comissão com vista a simplificar as condições e as formalidades de registo. Além disso, o grupo convidou as autoridades nacionais a envidar esforços para melhorar os processos de registo o mais rapidamente possível, nomeadamente no que diz respeito ao reconhecimento mútuo da documentação necessária, e a abster-se de exigências complicadas em matéria de documentação complementar.

Todos os Estados-Membros possuem um sistema de registo para os veículos a motor. O registo constitui a autorização administrativa para a entrada dos veículos na circulação rodoviária, o que implica a sua identificação e a emissão de um número de registo. Os dados do registo são utilizados para a tributação dos veículos a motor. No final do procedimento de registo, os Estados-Membros emitem um certificado de matrícula que certifica que o veículo se encontra registado num Estado-Membro. O

¹ COM(2010) 603 de 27.10.2010.

² COM(2010) 2020 de 3.3.2010.

certificado de matrícula contém igualmente o nome e o endereço da pessoa em nome da qual o veículo é registado (o «titular» do certificado de matrícula, que não é necessariamente o proprietário do veículo a motor).

No entanto, quando o veículo a motor é registado num Estado-Membro e utilizado frequentemente noutro, ocorrem, não raro, dois problemas essenciais:

- (1) 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 a motor já estar registado noutro Estado-Membro. É este o caso, por exemplo, quando os titulares de certificados mudam a residência a título definitivo para outro Estado-Membro e levam consigo o respetivo veículo a motor. No entanto, este é um problema fastidioso para os cidadãos que vivem uma parte do ano num Estado-Membro e a outra parte noutro, bem como para os trabalhadores pendulares transfronteiriços que utilizem, no seu próprio Estado-Membro, um veículo a motor registado pelo seu empregador noutro Estado-Membro. Neste caso, o veículo a motor está registado num dos Estados-Membros, mas o titular é muitas vezes instado pelo outro Estado-Membro a aí registá-lo. 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 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.
- (2) As formalidades para um novo registo de um veículo a motor que é transferido de um Estado-Membro para outro são muitas vezes muito complicadas e morosas. A transferência de um veículo a motor por um período mais longo para outro Estado-Membro implica novas formalidades administrativas aplicáveis no Estado-Membro de destino e, em geral, também formalidades adicionais para anular o registo do veículo no Estado-Membro de origem. 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.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÕES DE IMPACTO

A presente proposta é acompanhada de um resumo da avaliação de impacto e uma avaliação de impacto, cujo projeto foi avaliado pelo Comité de Avaliação do Impacto da Comissão Europeia, o qual emitiu o seu parecer em 16 de dezembro de 2011. A avaliação de impacto final foi alterada em conformidade.

A presente proposta deverá levar a uma simplificação administrativa muito substancial para as empresas, os cidadãos e as autoridades de registo. A redução do ónus administrativo traduz-se numa poupança de, pelo menos, 1 445 milhões de euros por ano.

Entre março e maio de 2011 foi efetuada através da iniciativa IPM – elaboração interativa de políticas (A Sua Voz na Europa) – uma consulta pública das partes interessadas, a qual consistiu em questionários adaptados para os cidadãos, os operadores económicos e as autoridades públicas. Pode consultar-se no anexo 1 da avaliação de impacto um resumo dos resultados da consulta pública, o qual está igualmente disponível no sítio Web Europa³. As normas mínimas da Comissão foram respeitadas. Foi organizada uma conferência em 21 de junho de 2011 para apresentar os resultados preliminares da consulta pública, tendo em vista proporcionar um fórum de debate e intercâmbio de informação entre os diferentes interessados e, em especial, para as autoridades públicas responsáveis pelo registo nos Estados-Membros.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1 Objetivos da proposta

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 a harmonização, a racionalização e a simplificação dos procedimentos de registo dos veículos a motor 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. Além disso, esta iniciativa visa reduzir o ónus administrativo de todos os intervenientes sem prejudicar a segurança rodoviária nem a prevenção da criminalidade e da fraude.

Os objetivos operacionais a atingir pela presente iniciativa são os seguintes:

- Determinar em que Estado-Membro um veículo a motor transferido entre Estados-Membros deve ser registado;
- Reduzir a duração dos procedimentos de um novo registo;
- Reduzir o ónus administrativo para os cidadãos e as empresas, limitando o número de documentos necessários ao procedimento de registo e facilitando o intercâmbio de dados entre as autoridades de registo nacionais.

³ http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm

3.2. Base jurídica – Forma do ato jurídico

Os problemas e as diferenças que se verificam atualmente nas regras administrativas nacionais no que diz respeito ao registo dos veículos a motor registados noutro Estado-Membro entravam a livre circulação desses veículos no interior da UE. A UE tem, por conseguinte, o direito de tomar medidas apoiadas na base jurídica do artigo 114.º do TFUE, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado único dos veículos a motor usados adquiridos noutro Estado-Membro. Além disso, a presente proposta será igualmente benéfica 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 aos seus clientes, se deparam com obstáculos à utilização transfronteiras desses veículos.

O instrumento jurídico proposto tem a forma de um regulamento pelas seguintes razões. Um regulamento é diretamente aplicável em todos os Estados-Membros, sem necessidade de transposição para os diferentes direitos nacionais. Uma vez que o instrumento legislativo só se aplica às situações transfronteiras no interior da UE, um regulamento permitirá assegurar a segurança jurídica e a simplificação no mercado interno. Para além disso, um regulamento é um instrumento mais eficaz para organizar o intercâmbio eletrónico de informações entre as autoridades de registo nacionais. Por último, não existe o risco de sobre-regulamentação por parte dos Estados-Membros quando o ato jurídico assume a forma de um regulamento.

3.3 O teor da proposta

O artigo 1.º confirma o princípio de que os Estados-Membros têm o direito de isentar do registo certas categorias de veículos a motor. O facto de um veículo a motor ter sido registado noutro Estado-Membro não implica que o mesmo veículo a motor deva estar sujeito a obrigações de registo no Estado-Membro para o qual foi transferido. O artigo 1.º também salienta expressamente que os veículos a motor registados em países terceiros não são abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente proposta. Além disso, a proposta está concebida por forma a excluir o registo de veículos a motor que tenham sido registados no mesmo Estado-Membro. Os novos registos de veículos a motor dentro do mesmo Estado-Membro continuam sujeitos às regras nacionais do Estado-Membro e não serão afetados pela presente proposta. Além disso, os Estados-Membros continuam a ser livres de exercer o seu poder tributário no que diz respeito aos veículos a motor, em conformidade com o direito da União.

O artigo 2.º contém as definições que seguem de perto as definições vigentes previstas no direito da União e, em especial, na Diretiva 1999/37/CE, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos⁴. Esta diretiva aplica-se aos veículos a motor que estão sujeitos à Diretiva-Quadro 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e

⁴ JO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos⁵ e à Diretiva 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 Diretiva 92/61/CEE do Conselho⁶, mas não se aplica aos tratores agrícolas ou florestais. No entanto, a Diretiva 1999/37/CE não prevê uma harmonização exaustiva de acordo com um recente acórdão do Tribunal de Justiça⁷.

O artigo 3.º estabelece que os Estados-Membros só podem exigir o registo no seu território de um veículo registado noutra Estado-Membro se o titular do certificado de matrícula tiver a sua residência normal no território desse Estado-Membro. O artigo 3.º propõe vários critérios para determinar a residência normal. Para as pessoas singulares consideradas fora do âmbito da sua atividade profissional, os critérios propostos são os estabelecidos no artigo 7.º da Diretiva 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 transporte⁸. Para as empresas, os critérios propostos referem-se ao local de estabelecimento ou local de atividade, o que significa que, relativamente aos veículos registados em nome de uma empresa no Estado-Membro de estabelecimento e utilizados por um empregado que tenha a sua residência habitual noutra Estado-Membro, este Estado-Membro não pode exigir o registo no seu território. Deste modo, evita-se a necessidade de uma apreciação caso a caso no Estado-Membro da residência normal do trabalhador para determinar se um veículo de empresa é utilizado principalmente para fins privados ou profissionais e se as viagens entre o domicílio e o trabalho contam como utilização privada ou profissional.

O artigo 4.º estabelece uma regra clara e simples: se o titular do certificado de matrícula transferir a sua residência normal para outro Estado-Membro, deverá requerer o registo do seu veículo no prazo de seis meses após a sua chegada. Durante esse período, a utilização do veículo não pode ser restringida pelo Estado-Membro de chegada. O artigo 4.º contém igualmente uma simplificação drástica dos procedimentos de registo dos veículos a motor já registados anteriormente noutra Estado-Membro. É aplicável a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça em matéria de livre circulação de mercadorias, segundo a qual os Estados-Membros deverão facilitar o comércio intracomunitário reconhecendo a prova emitida noutra Estado-Membro de que conste, por exemplo, que um veículo registado no território desse Estado-Membro foi aprovado numa inspeção técnica. O Tribunal de Justiça indicou igualmente que este princípio de reconhecimento mútuo da informação em matéria de registo e de inspeção técnica deve ser complementado através da cooperação entre as autoridades dos Estados-Membros em relação a eventuais dados que faltem⁹. O artigo 4.º organiza ainda esta cooperação de forma eletrónica, obrigando a autoridade de registo automóvel a procurar os dados no registo automóvel do Estado-Membro em que o veículo a motor foi registado através da aplicação informática referida no artigo 7.º e no anexo II. Este princípio de

⁵ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁶ JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

⁷ Acórdão do Tribunal de Justiça de 6 de outubro de 2011, Philippe Bonnarde/Agence de Services et de Paiement, Processo C-443/10.

⁸ JO L 105 de 23.4.1983, p. 59.

⁹ Acórdão de 20 de setembro de 2007, Comissão das Comunidades Europeias/Reino dos Países Baixos, Processo C-297/05.

cooperação administrativa através de meios eletrónicos também funciona no sentido inverso: quando um Estado-Membro regista um veículo registado anteriormente noutro Estado-Membro, o artigo 4.º obriga a autoridade de registo do Estado-Membro de destino do veículo a motor a informar a autoridade de registo do Estado-Membro do registo anterior. Por último, o artigo 4.º da presente proposta permite controlos adicionais do veículo a motor em certos casos específicos.

O artigo 5.º define precisamente em que casos as autoridades de registo têm o direito de recusar o registo de um veículo a motor registado anteriormente noutro Estado-Membro. O objetivo principal do artigo 5.º é prevenir a fraude e assegurar a segurança rodoviária, dado que um novo registo de um veículo a motor registado noutro Estado-Membro é, por vezes, utilizado para legalizar veículos roubados ou a documentação de veículos. Os veículos roubados são frequentemente vendidos com a identidade alterada, por exemplo, através da «clonagem» (isto é, um veículo é roubado e, em seguida, as marcações da sua identidade genuína são retiradas e mudadas para refletir a identidade de um veículo legítimo em circulação, de modo que o veículo roubado assume a identidade do veículo legítimo e passam a existir dois veículos em circulação com o mesmo número de registo automóvel) ou da «troca de identidade» (isto é, a identidade de um veículo roubado é trocada com a de um veículo gravemente danificado). Estas ações só podem ser evitadas com uma estreita cooperação entre as autoridades de registo. Por conseguinte, este artigo deverá igualmente contribuir para a aplicação dos seguintes atos:

- Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida¹⁰. Esta diretiva obriga os Estados-Membros a, nomeadamente, tomar as medidas necessárias para garantir que todos os veículos em fim de vida sejam transferidos para instalações de tratamento autorizadas. De acordo com a diretiva, os Estados-Membros devem criar um sistema segundo o qual a apresentação de um certificado de destruição constitua um requisito indispensável para o cancelamento do registo de um veículo em fim de vida. O certificado será entregue ao titular e/ou proprietário quando o veículo em fim de vida for transferido para uma instalação de tratamento.
- Decisão 2004/919/CE do Conselho, de 22 de dezembro de 2004, relativa à criminalidade automóvel com repercussões transfronteiras¹¹, a qual visa alcançar uma melhor cooperação no interior da União Europeia com o objetivo de prevenir e combater a criminalidade automóvel transfronteiras, sendo dada especial atenção à relação entre o furto e o tráfico de automóveis. A decisão obriga os Estados-Membros a garantir que as suas autoridades competentes tomam as providências necessárias para impedir o uso indevido e o furto de documentos de registo automóvel. A decisão obriga a que os serviços nacionais de registo automóvel sejam informados pelos serviços de aplicação da lei se houver conhecimento do furto de um veículo em vias de registo. A decisão visa também prevenir o uso indevido dos certificados de matrícula dos veículos: cada Estado-Membro deve garantir que as suas autoridades competentes tomam as providências necessárias para recuperar do proprietário ou detentor do veículo o respetivo certificado de matrícula, se o veículo tiver sofrido danos

¹⁰ JO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

¹¹ JO L 389 de 30.12.2004, p. 28.

graves na sequência de um sinistro (perda total). O certificado de matrícula deve ser igualmente recuperado sempre que, no decurso de uma ação de controlo realizada pelo serviço de aplicação da lei, se suspeitar da violação das marcas de identificação do veículo, nomeadamente do seu número de identificação.

O artigo 6.º garante que o comércio intra-UE de veículos usados é facilitado através de regras harmonizadas para o registo temporário de veículos a motor. Estas regras são necessárias, em primeiro lugar, para as pessoas que adquirem um veículo a motor noutro Estado-Membro, a fim de lhes permitir conduzir o veículo para o seu próprio Estado-Membro com vista ao seu registo final nesse Estado-Membro. Quando um veículo a motor já registado num Estado Membro é vendido a uma pessoa estabelecida noutro Estado-Membro, o vendedor vai provavelmente anular o registo do veículo a motor no momento em que o veículo é vendido. O vendedor não vai provavelmente autorizar o comprador a conduzir o veículo a motor com o número de registo anterior. Por conseguinte, é indispensável um sistema de registo temporário para melhorar o funcionamento do mercado de veículos automóveis usados e para assegurar que o vazio entre o registo no primeiro Estado-Membro e o novo registo no segundo é temporariamente preenchido. Um sistema de registo temporário permite igualmente às autoridades de registo salvaguardar a qualidade dos dados nos seus registos, de modo a que possam ser facilmente trocados através do *software* referido no artigo 7.º O artigo 6.º propõe que a validade do registo temporário seja limitada a 30 dias, de modo que seja compatível com o disposto no artigo 15.º da Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade¹². O artigo 15.º da Diretiva 2009/103/CE organiza a cobertura dos veículos automóveis enviados de um Estado-Membro para outro, indicando que, em tais casos, o Estado-Membro em que se situa o risco é considerado o Estado-Membro de destino 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. Se o veículo estiver envolvido num acidente durante este período e não estiver segurado, o organismo responsável pela indemnização no Estado-Membro de destino será responsável pela indemnização prevista no artigo 10.º da Diretiva 2009/103/CE.

O artigo 7.º da proposta organiza o intercâmbio eletrónico de dados de registo de veículos entre os Estados-Membros, para efeitos de um novo registo de um veículo a motor. O artigo 7.º autoriza a Comissão a adotar atos de execução para os procedimentos comuns e as especificações para a aplicação informática, incluindo o formato para o intercâmbio de dados, os procedimentos técnicos para a consulta eletrónica e o acesso aos registos eletrónicos nacionais, os procedimentos para o acesso e os mecanismos de segurança. O intercâmbio eletrónico de dados de registo automóvel entre os Estados-Membros deve ser efetuado em conformidade com o Quadro Europeu de Interoperabilidade (QEI)¹³.

¹² JO L 263 de 7.10.2009, p. 11.

¹³ COM(2010) 744 de 16.12.2010.

O artigo 8.º visa facilitar o comércio intra-UE de veículos usados realizado pelas empresas através de regras harmonizadas para o «registo profissional» de veículos a motor. Atualmente, existem sistemas de «registo profissional» na maioria dos Estados-Membros a fim de permitir aos retalhistas conduzirem os veículos a motor em vias públicas durante um período muito curto sem serem obrigados a registá-los oficialmente. Os sistemas de «registo profissional» são normalmente reservados a fabricantes, empresas de montagem, distribuidores e vendedores e são aplicáveis aos veículos a motor de que estes são proprietários ou para efeitos de ensaio. A maioria dos Estados-Membros não emite certificados de matrícula profissionais propriamente ditos que impliquem a identificação do veículo a motor. Fornecem frequentemente outro tipo de documento, que permite estabelecer uma relação entre as chapas de matrícula e o respetivo 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. Contudo, a prática demonstra que a maioria dos «registos profissionais» não é reconhecida pelos outros Estados-Membros, em geral devido à ausência de um certificado de matrícula formal, pelo que a maior parte dos distribuidores e comerciantes profissionais se abstém de recorrer a registos profissionais fora do seu território nacional. O objetivo do artigo 8.º é pôr termo a estes entraves ao comércio intra-UE de veículos automóveis usados através de um sistema comum em que os «registos profissionais» concedidos a fabricantes, empresas de montagem, distribuidores e vendedores estabelecidos num Estado-Membro sejam reconhecidos nos outros Estados-Membros. O artigo 8.º autoriza a Comissão a adotar atos de execução para definir o formato e o modelo do certificado de matrícula profissional para veículos automóveis.

O artigo 9.º obriga os Estados-Membros a notificar à Comissão os nomes e os dados de contacto das autoridades de registo automóvel que são responsáveis pela gestão dos registos automóveis oficiais no seu território e pela aplicação do presente regulamento. A Comissão publicará em seguida uma lista das autoridades de registo automóvel e eventuais atualizações dessa lista no seu sítio Web. Além disso, o artigo 9.º obriga as autoridades de registo automóvel a assegurar que as informações do registo automóvel no Estado-Membro da autoridade competente e o nome e os dados de contacto da autoridade são facilmente acessíveis ao público.

Os artigos 10.º e 11.º delegam poderes à Comissão para adotar as alterações aos anexos I e II em função do progresso técnico, em especial para ter em conta alterações pertinentes à Diretiva 1999/37/CE ou alterações a outros atos da União diretamente relevantes para a atualização dos anexos I e II. Estes artigos também delegam à Comissão poderes para estabelecer as condições a cumprir pelas empresas que utilizam certificados de matrícula automóvel profissionais, por forma a satisfazer as exigências de boa reputação e de capacidade profissional, e especificar o prazo de validade dos certificados de matrícula automóvel profissionais:

- O anexo I deve corresponder ao conteúdo do certificado de matrícula harmonizado previsto na Diretiva 1999/37/CE, no que se refere aos dados dos veículos. Uma vez que nem os dados pessoais do titular do certificado de matrícula anterior nem os dados pessoais de qualquer outra pessoa mencionada no certificado (por exemplo, o proprietário, o utilizador, etc.) são necessários para efeitos de novo registo, estes dados não são retidos no anexo I, embora façam parte das informações obrigatórias a constar do certificado de matrícula harmonizado previsto na Diretiva 1999/37/CE. Porém, não são de excluir

futuras alterações, por exemplo, ao teor do certificado de conformidade que serve de base para o primeiro registo. Tais alterações poderão ser a consequência, por exemplo, de alterações à Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos. A delegação de poderes deve permitir à Comissão adaptar o anexo I a tais alterações.

- O anexo II refere-se expressamente à aplicação informática que exigirá, provavelmente, várias atualizações técnicas no futuro a fim de ter em conta a evolução tecnológica no domínio das tecnologias da informação. A delegação de poderes deve permitir à Comissão adaptar o anexo II em conformidade.
- A delegação de poderes deve permitir à Comissão estabelecer as condições a cumprir pelas empresas que utilizam certificados de matrícula automóvel profissionais, por forma a satisfazer as exigências de boa reputação e de capacidade profissional, tal como estabelecido no artigo 8.º, n.º 1, alínea c). Deverá igualmente permitir à Comissão especificar a duração da validade dos certificados de matrícula automóvel profissionais.

O artigo 12.º estabelece o procedimento de comité para a aplicação dos artigos 7.º e 8.º, ou seja, os atos de execução para os processos comuns e as especificações para a aplicação informática referidos no artigo 7.º, incluindo o formato para o intercâmbio de dados, os procedimentos técnicos de consulta eletrónica e o acesso aos registos eletrónicos nacionais, os procedimentos para o acesso e os mecanismos de segurança, bem como os atos jurídicos de execução para definir o formato e o modelo do certificado de matrícula automóvel profissional. Estes atos de execução devem ser de âmbito geral, de modo a que seja aplicável o procedimento de exame em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão¹⁴.

O artigo 13.º organiza a avaliação do presente regulamento, da qual deverá resultar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho quatro anos após a entrada em vigor do regulamento. A avaliação deve identificar possíveis problemas e deficiências do regulamento e poderá ser o ponto de partida para ações futuras, incluindo uma eventual proposta no sentido de alterar o regulamento, tendo em vista uma maior simplificação administrativa para os cidadãos e as empresas e uma melhor integração do mercado único dos veículos automóveis usados.

O artigo 14.º especifica que o regulamento é aplicável um ano após a sua entrada em vigor.

¹⁴ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A incidência orçamental da presente proposta é indicada na ficha financeira anexa à proposta. A presente proposta apenas exige dotações administrativas. Não exige a utilização de dotações operacionais.

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁵,

Após consulta da Autoridade Europeia para a Proteção de Dados,

Deliberando nos termos do processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Todos os Estados-Membros possuem um sistema de registo automóvel para os veículos a motor que constitui a autorização administrativa para os veículos entrarem na circulação rodoviária, através do qual cada veículo é identificado e lhe é atribuído o número de registo. Todavia, muitas das regras nacionais relativas ao registo automóvel são contraditórias, complexas e onerosas. Consequentemente, os problemas com o registo de veículos criam entraves no mercado interno e geram problemas para a livre circulação, no interior da União, dos veículos a motor registados noutro Estado-Membro.
- (2) O «Relatório de 2010 sobre a cidadania da União — Eliminar os obstáculos ao exercício dos direitos dos cidadãos da UE»¹⁶ identificou os problemas com o registo dos veículos como um dos principais obstáculos com que se deparam os cidadãos ao exercerem no seu dia-a-dia os direitos consagrados pelo direito da União. Nesse relatório, a Comissão sublinhou a necessidade de eliminar esse obstáculo

¹⁵ JO C ... de ..., p. .

¹⁶ COM(2010) 603 de 27.10.2010.

simplificando as formalidades e as condições para o registo de veículos já registados noutro Estado-Membro.

- (3) A Diretiva 1999/37/CE, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos¹⁷ harmoniza a forma e o conteúdo do certificado de matrícula, a fim de facilitar a sua compreensão e, assim, facilitar, a livre circulação rodoviária de veículos registados num Estado-Membro no território de outros Estados-Membros. Nos termos desta diretiva, o certificado de matrícula emitido por um Estado-Membro deve ser reconhecido pelos demais Estados-Membros quer para identificação do veículo em circulação internacional quer para o novo registo noutro Estado-Membro. No entanto, a Diretiva 1999/37/CE não contém quaisquer disposições para determinar o Estado-Membro competente para o registo e as formalidades e os procedimentos aplicáveis. Consequentemente, a fim de eliminar as barreiras à livre circulação dos veículos a motor no interior do mercado interno, é necessário estabelecer regras harmonizadas específicas para a determinação do Estado-Membro em que os veículos a motor devem ser registados e para os procedimentos simplificados relativos a um novo registo dos veículos a motor registados noutro Estado-Membro.
- (4) As regras nacionais dos Estados-Membros exigem muitas vezes que as empresas e os cidadãos estabelecidos no seu território aí registem um veículo a motor registado por um terceiro estabelecido noutro Estado-Membro, incluindo os casos em que o veículo não é essencialmente utilizado de modo permanente num Estado-Membro que exige o registo e não há intenção de o utilizar dessa forma. Por conseguinte, é necessário determinar em que Estado-Membro um veículo a motor deve ser registado se for detido por uma pessoa estabelecida ou residente num Estado-Membro que não seja o Estado-Membro em que o proprietário está estabelecido ou reside. Nestas circunstâncias, importa que os Estados-Membros reconheçam mutuamente o registo válido noutro Estado-Membro.
- (5) O registo de veículos a motor registados noutro Estado-Membro é dificultado pela sobrecarga de formalidades de registo nos Estados-Membros, em especial pela obrigação de apresentar estes veículos a ensaios complementares, a fim de permitir a avaliação do seu estado geral antes do registo ou para os identificar. Por conseguinte, é necessário reduzir essas formalidades a fim de garantir a livre circulação dos veículos a motor e reduzir o ónus administrativo para os cidadãos, as empresas e as autoridades de registo. Em especial para os cidadãos ou empresas que adquirem um veículo a motor registado noutro Estado-Membro, importa prever um procedimento de registo simplificado que inclua o reconhecimento de documentos e dos ensaios de inspeção técnica emitidos noutro Estado-Membro e que organize a cooperação administrativa entre as autoridades competentes em relação ao intercâmbio de dados em falta.
- (6) O presente regulamento deve ter em conta a Decisão 2004/919/CE do Conselho, de 22 de dezembro de 2004¹⁸, relativa à criminalidade automóvel com repercussões transfronteiras, cujo objetivo consiste em melhorar a cooperação, no interior da União, com vista a prevenir e combater a criminalidade automóvel transfronteiras. De acordo com esta decisão, cada Estado-Membro deve garantir que as suas autoridades competentes tomam as providências necessárias para impedir o uso indevido e o furto

¹⁷ JO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

¹⁸ JO L 389 de 30.12.2004, p. 28.

de documentos de registo automóvel. Por conseguinte, o presente regulamento deve permitir aos Estados-Membros recusar o registo de um veículo a motor registado noutro Estado-Membro nos casos de criminalidade automóvel, incluindo o uso indevido e o furto de documentos de registo automóvel.

- (7) O presente regulamento deve prosseguir a simplificação administrativa para os cidadãos, as empresas e as autoridades de registo, nomeadamente através do intercâmbio eletrónico de dados relativos ao registo de veículos. É necessário, por conseguinte, para a simplificação administrativa das formalidades de registo, que os Estados-Membros concedam uns aos outros o direito de acesso aos respetivos dados de registo automóvel, a fim de melhorar o intercâmbio de informações e acelerar os procedimentos de registo.
- (8) O tratamento de dados pessoais nos termos do presente regulamento é regido pela Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados¹⁹. O Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados²⁰ é aplicável ao tratamento, pela Comissão, dos dados pessoais no contexto do presente regulamento.
- (9) A transferência de um veículo a motor registado num Estado-Membro para outro Estado-Membro, tendo em vista o seu registo por este Estado-Membro, exige um registo temporário amplamente acessível, a fim de garantir a segurança da circulação rodoviária e a transmissão de dados de registo automóvel fiáveis por via eletrónica. É, assim, necessário criar um sistema mediante o qual os veículos a motor possam ser registados temporariamente.
- (10) A transferência de veículos a motor para outro Estado-Membro por empresas de distribuição de veículos a motor ou que prestem serviços de ensaio ou de reparação e manutenção de veículos é geralmente efetuada com números de registo profissionais nacionais. No entanto, é frequente estes números de registo profissionais não serem reconhecidos nos outros Estados-Membros, pelo que o comércio profissional transfronteiras de veículos automóveis usados por parte das empresas, em especial nas regiões fronteiriças, está a ser dificultado. Por conseguinte, é necessário adotar um sistema mediante o qual as empresas de distribuição de veículos a motor ou que prestem serviços de ensaio, reparação e manutenção de veículos possam transferir esses veículos para outro Estado-Membro com um número de registo profissional.
- (11) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, designadamente a redução das formalidades de registo, a fim de garantir a livre circulação dos veículos a motor registados noutro Estado-Membro e a redução dos encargos administrativos para os cidadãos, as empresas e as autoridades de registo, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros devido às regras nacionais contraditórias, mas podem, devido à sua escala e efeitos, ser mais bem alcançados a nível da União, a

¹⁹ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

²⁰ JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos.

- (12) O presente regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.
- (13) A fim de alcançar o objetivo de intercâmbio de informações entre os Estados-Membros através de meios interoperáveis, devem ser delegados na Comissão os poderes para adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que diz respeito às alterações aos anexos I e II do presente regulamento em função do progresso técnico, em especial a fim de ter em conta as alterações pertinentes à Diretiva 1999/37/CE ou alterações a outros atos da União diretamente relevantes para a atualização dos anexos I e II do presente regulamento, no que diz respeito às condições a cumprir pelas empresas que utilizam certificados de matrícula automóvel profissionais, por forma a satisfazer as exigências de boa reputação e de capacidade profissional, bem como no que respeita à duração da validade dos certificados de matrícula automóvel profissionais. É particularmente importante que a Comissão proceda às devidas consultas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível dos peritos. Ao preparar e elaborar os atos delegados, a Comissão deve garantir a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (14) Por forma a garantir condições uniformes para a execução do presente regulamento, devem ser conferidas à Comissão competências de execução para estabelecer os procedimentos comuns e as especificações da aplicação informática necessária ao intercâmbio eletrónico de dados de registo automóvel, incluindo o formato para o intercâmbio de dados, os procedimentos técnicos para a consulta eletrónica e o acesso aos registos eletrónicos nacionais, os procedimentos de acesso e os mecanismos de segurança, e para definir o formato e o modelo do certificado de matrícula automóvel profissional. Estas competências devem ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão²¹,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º
Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável aos seguintes veículos:
- (a) quaisquer veículos a motor ou reboques a que se refere o artigo 3.º da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²²;

²¹ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

²² JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

- (b) quaisquer veículos a motor de duas ou três rodas, duplas ou não, destinados a circulação rodoviária, tal como referido no artigo 1.º da Diretiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²³.
2. O presente regulamento não é aplicável ao registo de veículos a motor registados num país terceiro.
3. O presente regulamento não prejudica o direito dos Estados-Membros de isentarem veículos a motor do registo em conformidade com a Diretiva 1999/37/CE.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Registo», a autorização administrativa para a entrada de um veículo na circulação rodoviária, durante a qual o veículo é identificado e um número de ordem, designado por número de registo, lhe é atribuído;
- 2) «Veículo registado noutra Estado-Membro», um veículo com um certificado de matrícula válido emitido por outro Estado-Membro;
- 3) «Titular do certificado de matrícula», a pessoa em nome da qual o veículo é registado num Estado-Membro;
- 4) «Registo automóvel profissional», a autorização administrativa para a entrada de veículos na circulação rodoviária, durante a qual os veículos são identificados e e um número de ordem, designado por número de registo profissional, é atribuído e pode ser utilizado por veículos diferentes.

Artigo 3.º
Local de registo dos veículos registados noutra Estado-Membro

1. Um Estado-Membro só pode exigir o registo no seu território de um veículo registado noutra Estado-Membro se o titular do certificado de matrícula tiver a sua residência normal no seu território.
2. O Estado-Membro em que o titular do certificado de matrícula tem a sua residência normal é qualquer um dos seguintes:
- (a) Para as sociedades ou outras entidades dotadas ou não de personalidade jurídica, o Estado-Membro em que a administração central está situada;
- (b) Para uma sucursal, agência ou qualquer outro estabelecimento de uma sociedade ou de outra entidade, o Estado-Membro em que a sucursal, a agência ou o outro estabelecimento está situado;

²³ JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

- (c) Para uma pessoa singular no exercício da sua atividade profissional, o Estado-Membro que é o seu principal local de atividade;
- (d) Para qualquer outra pessoa singular:
 - i) O local 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 vínculos pessoais indicadores da ligação entre ela própria e o local onde vive;
 - ii) Para uma pessoa cujos vínculos profissionais se situem num local diferente do local onde possui os seus vínculos pessoais, e que, por esse facto, viva alternadamente em locais distintos situados em dois ou mais Estados-Membros, o local dos seus vínculos pessoais, desde que aí se desloque regularmente.

A condição estabelecida na subalínea ii) não é aplicável se a pessoa em causa efetuar uma estada num Estado-Membro para cumprir uma missão de duração determinada. A frequência de uma universidade ou de uma escola não implica a mudança da residência normal.

Artigo 4.º

Procedimento de registo para veículos registados noutro Estado-Membro

1. Se o titular do certificado de matrícula transferir a sua residência normal para outro Estado-Membro, deve requerer o registo de um veículo registado noutro Estado-Membro no prazo de seis meses após a sua chegada.

Durante o período a que se refere o primeiro parágrafo, a utilização do veículo não deve ser restringida.
2. O pedido de registo de um veículo registado noutro Estado-Membro deve ser apresentado a uma autoridade de registo automóvel e incluir as partes relevantes do certificado de matrícula, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, da Diretiva 1999/37/CE, ou qualquer outra prova de registo anterior noutro Estado-Membro.
3. Após a receção do pedido de registo de um veículo registado noutro Estado-Membro, a autoridade de registo competente deve imediatamente reunir as informações sobre os elementos de informação definidos no anexo I diretamente da autoridade de registo do Estado-Membro em que o veículo está registado, em conformidade com o artigo 7.º, e transferir os dados para seu próprio registo.
4. As autoridades de registo automóvel só podem efetuar controlos físicos do veículo registado noutro Estado-Membro antes do registo num dos seguintes casos:
 - (a) Se as informações apresentadas pelo requerente durante o processo de registo do veículo não forem encontradas no registo do Estado-Membro em que o veículo é suposto estar registado;

- (b) Se as informações apresentadas pelo requerente durante o processo de registo forem diferentes das informações contidas no registo automóvel do Estado-Membro em que o veículo está registado;
 - (c) Se as autoridades de registo automóvel tiverem motivos razoáveis para considerar que as disposições técnicas em relação às quais o veículo foi homologado nos termos dos artigos 23.º ou 24.º da Diretiva 2007/46/CE, ou nos termos do artigo 15.º da Diretiva 2002/24/CE, não são equivalentes às suas disposições nacionais;
 - (d) Se forem necessárias inspeções técnicas em caso de mudança de propriedade do veículo ou para veículos gravemente danificados.
5. Quando um veículo registado noutro Estado-Membro é registado, a autoridade de registo automóvel competente comunica imediatamente esse facto à autoridade de registo automóvel competente do Estado-Membro em que o veículo tinha sido registado pela última vez, em conformidade com o artigo 7.º

Artigo 5.º

Recusa de registo de um veículo registado noutro Estado-Membro

1. As autoridades de registo automóvel podem recusar o registo de um veículo registado noutro Estado-Membro unicamente num dos seguintes casos:
- (a) Se as condições estabelecidas no artigo 4.º, n.º 2, não estiverem reunidas;
 - (b) Se aplicável, no caso de as imposições ou taxas fixadas por esse Estado-Membro para o registo referido no artigo 4.º não terem sido pagas;
 - (c) Se o veículo não tiver sido aprovado nos controlos físicos referidos no artigo 4.º, n.º 4;
 - (d) Se as informações recolhidas em conformidade com o artigo 7.º indicarem uma das seguintes situações:
 - i) O veículo está gravemente danificado, foi roubado ou destruído;
 - ii) Os documentos de registo do veículo são roubados, a menos que o titular do certificado de matrícula possa demonstrar claramente a propriedade do veículo;
 - iii) A data para a inspeção técnica obrigatória seguinte foi ultrapassada.
2. Qualquer decisão tomada por uma autoridade de registo automóvel recusando o registo de um veículo registado noutro Estado-Membro deve ser devidamente fundamentada. A pessoa em causa pode, no prazo de um mês a contar da data de receção da decisão de recusa, requerer à autoridade de registo automóvel competente o reexame da decisão. Esse pedido deve incluir os motivos invocados para o reexame. No prazo de um mês a contar da data de receção do pedido, a autoridade de registo automóvel competente deve confirmar ou anular a sua decisão.

Artigo 6.º

Registos temporários para transferências para outro Estado-Membro

1. Qualquer pessoa que tenha adquirido noutro Estado-Membro um veículo que não possua um certificado de matrícula, pode solicitar à autoridade de registo automóvel competente a emissão de um certificado de matrícula temporário do veículo com vista à sua transferência para outro Estado-Membro. O certificado de matrícula temporário é válido por um período de 30 dias.
2. Após a receção do pedido de certificado de matrícula temporário referido no n.º 1, a autoridade de registo automóvel deve imediatamente reunir as informações sobre os elementos de informação definidos no anexo I diretamente da autoridade de registo automóvel competente do Estado-Membro em que o veículo está registado, em conformidade com o artigo 7.º, e transferir os dados para seu próprio registo.
3. As autoridades de registo automóvel podem recusar a emissão do certificado de matrícula temporário referido no n.º 1 em qualquer um dos seguintes casos:
 - (a) Se aplicável, no caso de as imposições ou taxas fixadas por esse Estado-Membro para o registo temporário não terem sido pagas;
 - (b) Se as informações recolhidas em conformidade com o artigo 7.º ou a informação nos registos automóveis oficiais nacionais indicarem uma das seguintes situações:
 - i) O veículo está gravemente danificado, foi roubado ou destruído;
 - ii) Os documentos de registo do veículo são roubados, a menos que o titular do certificado de matrícula possa demonstrar claramente a propriedade do veículo;
 - iii) A data para a inspeção técnica obrigatória seguinte foi ultrapassada.

Artigo 7.º

Intercâmbio de informações relativo aos dados de registo de veículos

1. Para efeitos de registo de um veículo registado noutro Estado-Membro, as autoridades de registo automóvel devem conceder às autoridades de registo automóvel de outros Estados-Membros acesso aos dados armazenados nos registos automóveis oficiais relativamente aos elementos de informação enunciados no anexo I.
2. Para efeitos do n.º 1, as autoridades de registo automóvel devem utilizar a aplicação informática tal como estabelecido no anexo II.

Só as autoridades de registo automóvel podem ter acesso direto aos dados armazenados e disponíveis para recuperação com a aplicação informática. As autoridades de registo automóvel devem tomar as medidas necessárias para garantir a prevenção do seguinte:

- (a) Acesso de pessoas não autorizadas ao equipamento de processamento de dados;
 - (b) Leitura, cópia, modificação ou supressão de informações por pessoas não autorizadas;
 - (c) Consulta ou transmissão de informações não autorizadas;
 - (d) Leitura ou cópia não autorizadas de informações durante a transmissão.
3. O tratamento de dados pessoais pelas autoridades de registo automóvel dos Estados-Membros deve ser efetuado em conformidade com a Diretiva 95/46/CE e sob a supervisão da entidade pública independente do Estado-Membro referida no artigo 28.º da referida diretiva.

As autoridades de registo automóvel devem utilizar as informações transmitidas em conformidade com o presente regulamento exclusivamente para efeitos de registo de um veículo registado noutra Estado-Membro.

Quando é trocada informação entre autoridades de registo automóvel em conformidade com o presente regulamento, a autoridade de registo que presta as informações deve ser informada, se o solicitar, do uso dado às informações prestadas e das medidas que se lhe seguiram.

A autoridade de registo automóvel que presta as informações deve ter em conta a exatidão das informações a prestar e se as mesmas são necessárias e proporcionais ao fim para o qual são prestadas. Deve respeitar as normas pertinentes em matéria de proteção de dados pessoais.

Caso se torne evidente que foram prestadas informações incorretas ou informações que não deveriam ter sido prestadas, a autoridade de registo automóvel que recebe as informações deve ser imediatamente informada. A autoridade de registo automóvel que recebe as informações deve, em seguida, suprimir ou corrigir as informações que tenham sido recebidas.

4. A Comissão adota atos de execução destinados a estabelecer os procedimentos comuns e as especificações para a aplicação informática referida no n.º 2, incluindo o formato dos dados trocados, os procedimentos técnicos para a consulta eletrónica e o acesso aos registos eletrónicos nacionais, os procedimentos para o acesso e os mecanismos de segurança. Esses atos de execução devem ser adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.

Artigo 8.º

Registos automóveis profissionais

1. Uma autoridade de registo automóvel pode emitir um ou vários certificados de matrícula profissionais a qualquer empresa que cumpra os seguintes critérios:
- (a) Está estabelecida no seu território;

- (b) Distribui veículos ou presta serviços de reparação, manutenção ou de ensaio de veículos;
 - (c) Possui boa reputação e a capacidade profissional exigível.
2. As autoridades de registo automóvel devem garantir que os dados respeitantes aos veículos referidos no anexo I sejam registados no respetivo registo em relação a cada registo automóvel profissional.
 3. Os veículos com um certificado de matrícula profissional só podem ser utilizados se não constituírem um risco direto e imediato para a segurança rodoviária. Esses veículos não podem ser utilizados no transporte comercial de pessoas ou mercadorias.
 4. Os Estados-Membros não podem impedir, por motivos relacionados com o registo do veículo, a livre circulação de veículos abrangidos por um certificado de matrícula automóvel profissional.
 5. A Comissão adota atos de execução para estabelecer o formato e o modelo do certificado de matrícula profissional.

Esses atos de execução devem ser adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.

Artigo 9.º
Autoridades de registo automóvel

1. Os Estados-Membros notificam à Comissão os nomes e os dados de contacto das autoridades de registo automóvel que são responsáveis pela gestão dos registos automóveis oficiais no seu território e pela aplicação do presente regulamento.

A Comissão publica uma lista das autoridades de registo automóvel e eventuais atualizações dessa lista no seu sítio Web.
2. As autoridades de registo automóvel devem garantir que a informação seguinte esteja facilmente acessível ao público:
 - (a) As informações sobre o registo de veículos no Estado-Membro da autoridade competente;
 - (b) A designação e os dados de contacto da autoridade de modo a que esta possa ser contactada diretamente.

Artigo 10.º
Atos delegados

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 11.º no que diz respeito a:

- 1) Alterações aos anexos I e II do presente regulamento, em função do progresso técnico, em especial para ter em conta alterações pertinentes à Diretiva 1999/37/CE ou alterações a outros atos da União diretamente relevantes para a atualização dos anexos I e II do presente regulamento.
- 2) As condições a satisfazer pelas empresas a fim de cumprir os requisitos estabelecidos no artigo 8.º, n.º 1, alínea c);
- 3) O prazo de validade dos certificados de matrícula profissionais referidos no artigo 8.º, n.º 1.

Artigo 11.º
Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de poderes referida no artigo 10.º é conferida à Comissão por um período de tempo indeterminado, a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.
3. A delegação de poderes referida no artigo 10.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes especificados nessa decisão. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior nela especificada. Não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 10.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 12.º
Procedimento de Comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Trata-se de um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso seja feita referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, tal procedimento deve ser encerrado sem resultados caso, dentro do prazo fixado para a formulação do parecer do comité, o seu presidente assim o decidir, ou a maioria simples dos membros do comité assim o requerer.

Artigo 13.º
Avaliação

A Comissão apresenta um relatório sobre a avaliação do presente regulamento ao Parlamento Europeu e ao Conselho no prazo de [quatro anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento]. A Comissão apresenta, se necessário, as propostas adequadas com vista à alteração do presente regulamento e o alinhamento de outros atos da União, em especial tendo em conta as possibilidades de prosseguimento da simplificação administrativa para os cidadãos e as empresas.

Artigo 14.º
Entrada em vigor e aplicabilidade

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de xxxx [*data a inserir: um ano após a entrada em vigor do presente regulamento*].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 4.4.2012

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

Conjunto de dados para a pesquisa automatizada de dados de registo automóvel a que se refere o artigo 7.º, n.º 1

Elemento	Códigos harmonizados Diretiva 1999/37/CE
1. País de registo	--
2. Número de registo	(A)
3. Data do primeiro registo do veículo	(B)
4. Número(s) de identificação do certificado de matrícula	--
5. Designação da autoridade emissora do certificado de matrícula	--
6. Veículo: marca	(D.1)
7. Veículo: modelo: - variante (se disponível), - versão (se disponível)	(D.2)
8. Veículo: denominação(ões) comercial(ais)	(D.3)
9. Número de identificação do veículo (VIN)	(E)
10. Massa: massa máxima em carga tecnicamente admissível, exceto para motociclos	(F.1)
11. Massa: massa máxima em carga admissível do veículo em serviço no Estado-Membro onde esteja matriculado	(F.2)
12. Massa do veículo em serviço com carroçaria e com dispositivo de engate, no caso de veículo trator de qualquer categoria exceto M1	(G)
13. Validade da matrícula, caso não seja ilimitada	(H)
14. Data da matrícula a que se refere o certificado	(I)
15. Número de homologação do modelo (se disponível)	(K)
16. Número de eixos	(L)
17. Distância entre eixos (em mm)	(M)
18. No caso dos veículos com uma massa total superior a 3500 kg, distribuição entre	(N.1)

Elemento	Códigos harmonizados Diretiva 1999/37/CE
os eixos da massa máxima em carga tecnicamente admissível: eixo 1 (em kg)	
19. No caso dos veículos com uma massa total superior a 3500 kg, distribuição entre os eixos da massa máxima em carga tecnicamente admissível: eixo 2 (em kg), se adequado	(N.2)
20. No caso dos veículos com uma massa total superior a 3500 kg, distribuição entre os eixos da massa máxima em carga tecnicamente admissível: eixo 3 (em kg), se adequado	(N.3)
21. No caso dos veículos com uma massa total superior a 3500 kg, distribuição entre os eixos da massa máxima em carga tecnicamente admissível: eixo 4 (em kg), se adequado	(N.4)
22. No caso dos veículos com uma massa total superior a 3500 kg, distribuição entre os eixos da massa máxima em carga tecnicamente admissível: eixo 5 (em kg), se adequado	(N.5)
23. Massa máxima rebocável tecnicamente admissível: reboque travado (em kg)	(O.1)
24. Massa máxima rebocável tecnicamente admissível: reboque destravado (em kg)	(O.2)
25. Motor: cilindrada (em cm ³)	(P.1)
26. Motor: potência útil máxima (em kW) (se disponível)	(P.2)
27. Motor: tipo de combustível ou fonte de energia	(P.3)
28. Motor: regime nominal (em min-1)	(P.4)
29. Número de identificação do motor	(P.5)
30. Relação potência/peso (em kW/kg) (apenas para os motociclos)	(Q)
31. Cor do veículo	(R)
32. Número de lugares: número de lugares sentados, incluindo o lugar do condutor	(S.1)
33. Número de lugares: número de lugares em pé (se for caso disso)	(S.2)
34. Velocidade máxima (em km/h))	(T)
35. Nível sonoro: estacionário [em dB(A)]	(U.1)
36. Nível sonoro: regime do motor (em min-1)	(U.2)
37. Nível sonoro: em circulação [em dB(A)]	(U.3)

Elemento	Códigos harmonizados Diretiva 1999/37/CE
38. Emissões de escape: CO (em g/km ou g/kWh)	(V.1)
39. Emissões de escape: HC (em g/km ou g/kWh)	(V.2)
40. Emissões de escape: NOx (em g/km ou g/kWh)	(V.3)
41. Emissões de escape: HC + NOx (em g/km)	(V.4)
42. Emissões de escape: partículas diesel (em g/km ou g/kWh)	(V.5)
43. Emissões de escape: coeficiente de absorção corrigido para motores diesel (em min-1)	(V.6)
44. Emissões de escape: CO2 (em g/km)	(V.7)
45. Emissões de escape: consumo de combustível em ciclo combinado (em l/100 km)	(V.8)
46. Emissões de escape: indicação da classe ambiental de homologação CE; referência da versão aplicável por força da Diretiva 70/220/CEE ou da Diretiva 88/77/CEE	(V.9)
47. Capacidade do(s) depósito(s) de combustível (em l).	(W)
48. Data da última inspeção técnica	--
49. Data da próxima inspeção técnica	--
50. Quilometragem (se disponível)	--
51. Veículo destruído (Sim/Não)	--
52. Data de emissão do certificado de destruição ²⁴ .	--
53. Estabelecimento ou empresa que emite o certificado de destruição	--
54. Razão para a destruição	--
55. Veículo roubado (Sim/Não)	--
56. Chapas e/ou certificado de matrícula roubados (Sim/Não)	--

²⁴ Tal como se refere na Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida (JO L 269 de 21.10.2000, p. 34), com a última redação que lhe foi dada.

Elemento	Códigos harmonizados Diretiva 1999/37/CE
57. Registo inativo	--
58. Registo suspenso	--
59. Alteração do número de registo	--
60. Inspeção técnica necessária após acidente com danos graves	--
61. Ensaios adicionais exigidos após alteração ou modificação de quaisquer dos elementos 9 a 47	

ANEXO II

Utilização da aplicação informática a que se refere o artigo 7.º

1. O intercâmbio de informações deve ser efetuado por meios eletrónicos interoperáveis sem intercâmbio de dados que envolvam outras bases de dados. Este intercâmbio de informações deve ser efetuado de uma forma segura e economicamente eficiente e garantir a segurança e a proteção dos dados transmitidos, utilizando, na medida do possível, as aplicações informáticas já existentes.
2. Para os fins do presente regulamento, a aplicação informática deve oferecer um modo de intercâmbio em tempo real e/ou um modo de intercâmbio por lotes. O modo de intercâmbio por lotes deve permitir o intercâmbio de pedidos ou respostas múltiplas numa mensagem única.
3. Cada Estado-Membro suporta os seus próprios custos relativos à administração, utilização e manutenção da aplicação informática referida no ponto 1.
4. As autoridades de registo, recorrendo aos procedimentos automatizados referidos nos pontos 1 e 2, obtêm a informação sobre os elementos referidos no anexo I a partir dos registos automóveis eletrónicos de um ou de vários outros Estados-Membros.
5. A aplicação informática assegura a comunicação segura para os outros Estados-Membros e comunica com os sistemas dos Estados-Membros pré-existentes a jusante recorrendo a XML. Os Estados-Membros trocam mensagens enviando-as diretamente ao destinatário.
7. As mensagens XML enviadas através da rede são cifradas.

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA PARA AS PROPOSTAS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominação da proposta/iniciativa
- 1.2. Domínio(s) de intervenção envolvido(s) de acordo com a estrutura ABM/ABB
- 1.3. Natureza da proposta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificação da proposta/iniciativa
- 1.6. Duração da ação e do seu impacto financeiro
- 1.7. Método(s) de gestão previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

- 2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações
- 2.2. Sistema de gestão e de controlo
- 2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)
- 3.2. Impacto estimado nas despesas
 - 3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas
 - 3.2.2. Impacto estimado nas dotações operacionais
 - 3.2.3. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa
 - 3.2.4. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual
 - 3.2.5. Participação de terceiros no financiamento
- 3.3. Impacto estimado nas receitas

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA PARA AS PROPOSTAS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

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

1.2. Domínio(s) de intervenção envolvido(s) de acordo com a estrutura ABM/ABB²⁵

Título 2 — Empresas — Capítulo 02 03: Mercado interno dos bens e políticas setoriais

1.3. Natureza da proposta/iniciativa

A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação**

1.4. Objetivos

1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(is) da Comissão visado(s) pela proposta/iniciativa*

1a. Competitividade para o crescimento e o emprego

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) e atividade(s) ABM/ABB em causa*

Objetivo específico n.º 1: Rever regularmente o acervo do mercado interno e propor novas iniciativas legislativas e não legislativas sempre que necessário.

1.4.3. *Resultados e impacto esperados*

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada

O resultado esperado da presente iniciativa é uma melhoria do 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 veículos a motor. A presente proposta deve harmonizar, racionalizar e simplificar os procedimentos de registo dos veículos a motor 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. Além disso, deve reduzir o ónus administrativo de todos os intervenientes sem prejudicar a segurança rodoviária nem a prevenção da criminalidade e da fraude.

A presente proposta terá impacto sobre os cidadãos que mudam a residência de um país para outro ou as pessoas que possuem uma habitação de férias noutro Estado-Membro e sobre as pessoas que vivem num Estado-Membro e utilizam um veículo a motor registado pelo empregador noutro Estado-Membro. Os cidadãos são igualmente o principal grupo de clientes para o mercado intra-UE de veículos a motor usados. Os comerciantes de veículos

²⁵ ABM: *Activity Based Management* (gestão por atividades) – ABB: *Activity Based Budgeting* (orçamentação por atividades).

usados são também diretamente afetados pela presente proposta, bem como as empresas de locação financeira e as empresas de aluguer de automóveis. Por último, esta proposta terá também impacto sobre as autoridades de registo automóvel. Os impactos específicos são indicados em pormenor na avaliação de impacto que acompanha a presente proposta.

1.4.4. *Indicadores de resultados e de impacto*

Especificar os indicadores que permitem acompanhar a execução da proposta/iniciativa.

- 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;
- Inquérito dirigido especificamente a este setor;
- Inquérito especificamente dirigido às autoridades de registo nacionais;
- Estatísticas EUCARIS.

1.5. **Justificação da proposta/iniciativa**

1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo*

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 dos veículos a motor.

1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da UE*

Os aspetos transfronteiras do registo automóvel continuam a causar problemas no mercado interno. Por exemplo, desde 2000 foram proferidos 17 acórdãos e despachos pelo Tribunal de Justiça em matéria de entraves à livre circulação de mercadorias, serviços e pessoas causados pelas questões relacionadas com o registo automóvel. As diferenças que se verificam nas regras administrativas nacionais no que diz respeito ao registo dos veículos a motor registados 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 usados 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. No entanto, a fim de respeitar o princípio da subsidiariedade, a presente proposta não afeta os novos registos dentro do mesmo Estado-Membro ou a transferência de um veículo a motor no interior do mesmo Estado-Membro.

1.5.3. *Lições tiradas de experiências anteriores semelhantes*

Para além de ter tentado processos por infração, a Comissão publicou comunicações interpretativas que sintetizam a legislação da UE na matéria. No entanto, a legislação da UE e a jurisprudência do Tribunal de Justiça na matéria estão em evolução constante, pelo

que a maior parte das comunicações interpretativas sobre o registo automóvel ficam rapidamente desatualizadas, o que entretanto aconteceu à que foi publicada em 2007. Além disso, as comunicações interpretativas não são vinculativas e, até à data, não têm tido um papel orientador eficaz ou de constrangimento em relação aos Estados-Membros. Acresce que, apesar de a Comissão já ter emitido estas diferentes comunicações interpretativas, não se pode afirmar que os Estados-Membros tenham reduzido consideravelmente o número de problemas. As autoridades de registo automóvel nacionais estão cientes — ou deveriam estar — da existência da última comunicação interpretativa, mas em geral aplicam o direito nacional em caso de conflito entre as regras nacionais e a comunicação interpretativa. Não há indicações de que os cidadãos e as empresas estejam cientes da existência da comunicação e parece irrealista esperar que a comunicação — que descreve os principais elementos da legislação da UE e a jurisprudência do Tribunal de Justiça — lhes seja muito útil em caso de conflito.

1.5.4. Coerência e possível sinergia com outros instrumentos relevantes

A presente iniciativa é perfeitamente coerente com outros instrumentos relevantes, em especial a Diretiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos, a Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida, a Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade, a Decisão 2004/919/CE do Conselho, de 22 de dezembro de 2004, relativa à criminalidade automóvel com repercussões transfronteiras, a Decisão 2008/615/JAI do Conselho, de 23 de junho de 2008, relativa ao aprofundamento da cooperação transfronteiras, em particular no domínio da luta contra o terrorismo e da criminalidade transfronteiras e a Decisão 2008/616/JAI do Conselho, de 23 de junho de 2008, referente à aplicação da Decisão 2008/615/JAI, relativa ao aprofundamento da cooperação transfronteiras, em particular no domínio da luta contra o terrorismo e a criminalidade transfronteiras.

1.6. Duração da ação e do seu impacto financeiro

Proposta/iniciativa de **duração ilimitada**

1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)

Gestão centralizada direta por parte da Comissão

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

O artigo 13.º da presente proposta organiza a avaliação do presente regulamento, da qual deverá resultar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho quatro anos após a entrada em vigor do regulamento. A avaliação deve identificar possíveis problemas e deficiências do regulamento e poderá ser o ponto de partida para ações futuras, incluindo uma eventual proposta no sentido de alterar o regulamento, tendo em vista uma maior simplificação administrativa para os cidadãos e as empresas e uma melhor integração do mercado único dos veículos automóveis usados.

2.2. Sistema de gestão e de controlo

2.2.1. Risco(s) identificado(s)

Não foram identificados riscos financeiros.

2.2.2. Meio(s) de controlo previsto(s)

Os métodos de controlo previstos estão estabelecidos no Regulamento Financeiro e no Regulamento (CE, Euratom) n.º 2342/2002.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas.

A Comissão deve garantir que os interesses financeiros da União sejam protegidos através da aplicação de medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e outras atividades ilegais, através da realização de controlos efetivos e da recuperação de montantes indevidamente pagos, bem como, caso sejam detetadas irregularidades, de sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas, em conformidade com o disposto nos Regulamentos (CE, Euratom) n.º 2988/95, (Euratom, CE) n.º 2185/96 e (CE) n.º 1073/1999.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)

- Rubricas orçamentais existentes

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesas	Participação			
	Número [Designação.....]	DD/DND (26)	dos países EFTA ²⁷	dos países candidatos ²⁸	de países terceiros	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea aa), do Regulamento Financeiro
1a. Competitividade para o crescimento e o emprego	[XX.YY.YY.YY]	DD/DND	SIM	NÃO	NÃO	NÃO

²⁶ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

²⁷ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

²⁸ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual:		Número	1a. Competitividade para o crescimento e o emprego					
DG: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
• Dotações operacionais			0	0	0	0	0	0
TOTAL das dotações para a DG ENTR	Autorizações	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Pagamentos	=2+2a+3	0	0	0	0	0	0
Rubrica do quadro financeiro plurianual:		5	«Despesas administrativas»					
DG ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
• Recursos humanos			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Outras despesas de natureza administrativa			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
TOTAL DG ENTR	Dotações		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = Total dos pagamentos)		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 5 do quadro financeiro plurianual	Autorizações		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
	Pagamentos		0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Impacto estimado nas dotações operacionais

A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais

3.2.3. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

3.2.3.1. Síntese

A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de euros (3 casas decimais)

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual						
Recursos humanos	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Outras despesas de natureza administrativa	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Subtotal RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Com exclusão da RUBRICA 5²⁹ do quadro financeiro plurianual						
Recursos humanos	0	0	0	0	0	0
Outras despesas de natureza administrativa	0	0	0	0	0	0
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	0	0	0	0	0	0

TOTAL	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
--------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos

A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em números inteiros (ou, no máximo, com uma casa decimal)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Lugares do quadro do pessoal (postos de funcionários e de agentes temporários)					
02 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	ETI = 1,5				
XX 01 01 02 (nas delegações)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (investigação indireta)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (investigação direta)	0	0	0	0	0
• Pessoal externo (em Equivalentes a Tempo Inteiro: ETI)³⁰					
XX 01 02 01 (AC, TT e PND da «dotação global»)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, TT, JPD, AL e PND nas delegações)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, TT, PND – investigação indireta)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, TT, PND – investigação direta)	0	0	0	0	0
Outra rubrica orçamental (especificar)	0	0	0	0	0
TOTAL	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	ETI = 1,5				

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	Gerir a aplicação do regulamento, nomeadamente através da preparação dos atos de execução e, eventualmente, dos atos delegados, e lançar a avaliação
------------------------------------	--

³⁰ AC = Agente Contratual; TT = Trabalhador Temporário; JPD = Jovem Perito nas Delegações; AL = Agente Local; PND = Perito Nacional Destacado;

³¹ Dentro do limite para o pessoal externo previsto nas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

A proposta/iniciativa é compatível com o atual quadro financeiro plurianual.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

A proposta não prevê o cofinanciamento por terceiros.

3.3. Impacto estimado nas receitas

A proposta não tem incidência financeira nas receitas.