II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 28 de Julho de 2003

sobre a aplicação da Directiva 72/166/CEE do Conselho relativamente à fiscalização do seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis

[notificada com o número C(2003) 2626]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/564/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade, [1] com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 90/232/CEE [2] e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 2.º e o n.º 3 do seu artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

(1) As relações entre os Serviços Nacionais de Seguros dos Estados-Membros, tal como definidos no n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 72/166/CEE (adiante designados os «serviços nacionais») e os da República Checa, da Hungria, da Noruega, da Eslováquia, e da Suíça regiam-se por acordos complementares ao acordo-tipo sobre o sistema da carta verde entre os serviços nacionais de seguros, de 2 de Novembro de 1951 («acordos complementares»). Estes acordos complementares previam as disposições de natureza prática com vista à supressão da fiscalização do seguro no caso dos veículos com estacionamento habitual nos territórios desses mesmos países.

(2) A Comissão adoptou subsequentemente um conjunto de decisões que exigem aos Estados-Membros, em conformidade com a Directiva 72/166/CEE, que se abstenham de fiscalizar o seguro de responsabilidade civil no que diz respeito aos veículos com estacionamento habitual em outro Estado-Membro ou no território de um dos países não membros, acima mencionados, que são objecto dos acordos complementares.

(3) Os serviços nacionais de seguros reviram e unificaram os textos dos acordos complementares e substituíram-nos por um acordo único (o «Acordo Multilateral de Garantia») assinado em Madrid em 15 de Março de 1991, de acordo com os princípios enunciados no n.º 2 do artigo 2.º da Directiva 72/166/CEE. Este Acordo Multilateral de Garantia foi apenso à Decisão 91/323/CEE da Comissão [3].

(4) A Comissão adoptou subsequentemente as Decisões 93/43/CEE [4], 97/828/CE [5], 99/103/CE [6] e 2001/160/CE [7] que obrigam os Estados-Membros, em conformidade com a Directiva 72/166/CEE, a absterem-se de fiscalizar o seguro de responsabilidade civil no que diz respeito aos veículos com estacionamento habitual noutro Estado-Membro ou nos territórios da Islândia, da Eslovénia, da Croácia e de Chipre.

(5) Foi concluído em 30 de Maio de 2002 um acordo entre os Serviços Nacionais de Seguros dos Estados-Membros do Espaço Económico Europeu e outros Estados associados, em Rethymno (Creta), segundo os princípios estabelecidos no n.º 2 do artigo 2.º da Directiva 72/166/CEE. O primeiro anexo a este acordo incorpora todas as disposições do acordo-tipo entre serviços nacionais e do Acordo Multilateral de Garantia num documento único (o «Regulamento Geral»). Este regulamento e substitui aqueles dois acordos a partir de 1 de Agosto de 2003.

(6) Por conseguinte, as Decisões 91/323/CEE, 93/43/CEE, 97/828/CE, 99/103/CE e 2001/160/CE devem ser revogadas a partir de 1 de Agosto de 2003,

[1] JO L 103 de 2.5.1972, p. 1.
[2] JO L 129 de 19.5.1990, p. 33.
[3] JO L 177 de 5.7.1991, p. 25.
[4] JO L 16 de 25.1.1993, p. 1.
[5] JO L 343 de 13.12.1997, p. 25.
[6] JO L 33 de 6.2.1999, p. 25.
[7] JO L 57 de 27.2.2001, p. 56.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A partir de 1 de Agosto de 2003, os Estados-Membros abster-se-ão de fiscalizar o seguro de responsabilidade civil no que diz respeito aos veículos com estacionamento habitual em outro Estado-Membro ou no território da República Checa, da Croácia, de Chipre, da Hungria, da Islândia, da Noruega, da Eslováquia, da Eslovénia e da Suíça, que são objecto do «Acordo de 30 de Maio de 2002 entre os Serviços Nacionais de Seguros dos Estados-Membros do Espaço Económico Europeu e outros Estados associados», incluído em anexo à presente decisão.

Artigo 2.º

As Decisões 91/323/CEE, 93/43/CEE, 97/828/CEE, 99/103/CE e 2001/160/CE são revogadas com efeitos a partir de 1 de Agosto de 2003.

Artigo 3.º

Os Estados-Membros notificarão de imediato à Comissão as medidas que vierem a adoptar com o objectivo de dar aplicação à presente decisão.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 28 de Julho de 2003.

Pela Comissão

Frederik BOLKESTEIN

Membro da Comissão

ANEXO

APÊNDICE

Acordo entre os serviços nacionais de seguros dos Estados-Membros do espaço Económico Europeu e outros Estados associados, de 30 de Maio de 2002

PREÂMBULO

Tendo em conta a Directiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 1972 (Primeira Directiva relativa ao seguro automóvel) que prevê que os Serviços Nacionais de Seguros dos Estados-Membros celebrem entre si acordos nos termos dos quais cada Serviço Nacional de Seguros assegura a regularização dos sinistros ocorridos no seu território e provocados pela utilização de veículos com estacionamento habitual no território de outro Estado-Membro, independentemente de esses veículos se encontrarem ou não seguros de acordo com o disposto na sua legislação nacional em matéria de seguro obrigatório,

Tendo em conta o facto de a directiva acima referida prever que os veículos com estacionamento habitual num país terceiro sejam tratados como veículos que têm o seu estacionamento habitual na Comunidade caso os Serviços Nacionais de Seguros de todos os Estados-Membros assegurem individualmente — cada um de acordo com o disposto na respectiva legislação nacional em matéria de seguro obrigatório — a regularização dos sinistros no que diz respeito a acidentes que ocorram no seu território e sejam provocados pela utilização de tais veículos,

Tendo em conta o facto de que, em aplicação destas disposições, os Serviços Nacionais de Seguros dos Estados-Membros e os Serviços Nacionais de Seguros de outros Estados concluíram diversos acordos com o objectivo de dar cumprimento ao disposto na Directiva e que esses mesmos serviços nacionais decidiram posteriormente substituí-los por um acordo único conhecido como Acordo Multilateral de Garantia entre Serviços Nacionais de Seguros, assinado em Madrid em 15 de Março de 1991,

Tendo em conta o facto de que, na assembleia geral realizada em Rethymno (Creta) em 30 de Maio de 2002, o Conselho dos Serviços Nacionais decidiu incorporar todas as disposições do Acordo — Tipo entre serviços nacionais e do Acordo Multilateral de Garantia entre Serviços Nacionais de Seguros, que regem as relações entre os serviços nacionais, num documento único conhecido por Regulamento Geral,

Os serviços nacionais abaixo assinados concluíram o seguinte acordo:

Artigo 1.º

Os serviços nacionais abaixo assinados comprometem-se, no contexto das suas relações recíprocas, a respeitar as disposições obrigatórias e as disposições facultativas da secção III, bem como da secção II, quando aplicáveis, do Regulamento Geral adoptado pelo Conselho dos Serviços Nacionais em 30 de Maio de 2002, cuja cópia é apensa ao presente acordo — anexo I.

Artigo 2.º

Os serviços nacionais abaixo assinados conferem reciprocamente aos demais serviços nacionais signatários poderes para, em seu próprio nome e em nome dos seus membros, resolverem de forma amigável todos os sinistros e serem notificados de quaisquer procedimentos de natureza judicial ou extrajudicial susceptíveis de conduzir ao pagamento de indemnizações decorrentes de acidentes, dentro do âmbito de aplicação e dos objectivos do Regulamento Geral.

Artigo 3.º

O compromisso referido no artigo 1.º entra em vigor em 1 de Julho de 2003, data em que passa a substituir o Acordo — tipo entre serviços nacionais e o Acordo Multilateral de Garantia entre Serviços Nacionais de Seguros, actualmente vinculativos para os signatários do presente acordo.

Artigo 4.º

O presente acordo tem duração ilimitada. Cada serviço nacional signatário tem todavia a possibilidade de decidir retirar-se do acordo, notificando por escrito essa decisão ao secretariado geral do Conselho dos Serviços Nacionais que, por sua vez, informará imediatamente desse facto os restantes serviços nacionais signatários e a Comissão da União Europeia. Essa retirada entrará em vigor decorridos 12 meses após a data de envio da notificação. O serviço nacional signatário em causa continuará a ser responsável, nos termos do presente acordo e dos respectivos anexos, pela satisfação de todos os pedidos de reembolso relacionados com a regularização de sinistros resultantes de acidentes ocorridos até à expiração desse mesmo prazo.

Artigo 5.º

O presente acordo é concluído entre os serviços nacionais signatários em seguida enumerados, relativamente aos territórios para os quais cada um é competente, em três exemplares redigidos em língua francesa e inglesa.

Será depositado um exemplar redigido em cada uma das duas línguas junto do secretariado do Conselho dos Serviços Nacionais, do secretariado geral do Comité Européen des Assurances e da Comissão da União Europeia.

O secretariado geral do Conselho dos Serviços Nacionais fornecerá a cada serviço nacional signatário uma cópia autenticada do presente acordo.

Assinado em Rethymno (Creta) em 30 de Maio de 2002.

Áustria, pelo Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs: Günter Albrecht, secretário geral e director

Bélgica, pelo Bureau Belge des Assureurs Automobiles: Alain Pire, director-secretário geral

Suíça (e Liechtenstein), pelo Swiss National Bureau of Insurance: Martin Metzler, presidente

Chipre, pelo Motor Insurers' Fund: Aristos Pissiris, Presidente e Andreas Charalambides, director/secretário geral

República Checa, pelo Ceská Kancelár Pojistitelu: Jakub Hradec, director executivo

Alemanha, pelo Deutches Buro Grüne Karte e.V.: Ulf Lemor, director executivo

Dinamarca (e Ilhas Feroé), pelo Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring: Steen Leth Jeppesen, director executivo

Espanha, pela Oficina Española de Aseguradores de Automóviles: José Ignacio Lillo Cebrián, presidente

França, pelo Bureau Central Français: Alain Bouchon, presidente

Finlândia, pelo Liikennevakuutuskeskus: Olli Latola, Presidente do Conselho de Administração e Ulla Niku-Koskinen, director executivo

Reino Unido da Grã bretanha e Irlanda do Norte (e Ilhas da Mancha, Gibraltar e Ilha de Man), pelo Motor Insurers' Bureau: James Read, director executivo

Grécia, pelo Motor Insurer's Bureau: Michael Psalidas, Presidente, e George Tzanis, secretário geral.

Hungria, pelo Hungarian Motor Insurance Bureau: István Ragályi, director executivo

Croácia, pelo Hrvatski Ured Za Osiguranje: Ante Lui, director geral

Itália (e República de São Marinho e Estado do Vaticano), pelo Ufficio Centrale Italiano (U.C.I.): Raffaele Pellino, presidente

Irlanda, pelo Motor Insurers' Bureau: Michael Halligan, director executivo

Islândia, pelo Alpjódlegar Bifreidatryggingar á Islandi: Sigmar Ármannsson, director executivo

Luxemburgo, pelo Bureau Luxembourgeois des Assureurs: Paul Hammelmann, secretário geral

Noruega, pelo Trafikkforsikringsforeningen: Jan Gunnar Knudsen, director executivo

Países Baixos, pelo Nederlands Bureau de Motorrijtuigverzekeraar: Frank Robertson, presidente

Portugal, pelo Gabinete Português de Carta Verde (GPCV): Maria José Mesquita, Vice-Presidente, e António Lourenço, vogal

Suécia, pelo Trafikförsakringsföreningen: Ulf Blomgren, director executivo

Eslováquia, pelo Slovenská kancelária poist'ovatel'ov: Imrich Fekete, Presidente, e Lydia Blaeková, director executivo.

Eslovénia, pelo Slovensko Zavarovalno Zdruenje, GIZ: Tjaša Korbar, chefe do gabinete de carta verde (em nome de Mirko Kalua, director).

APÊNDICE 1

REGULAMENTO GERAL DO CONSELHO DOS SERVIÇOS NACIONAIS DE SEGUROS

Preâmbulo

1. Considerando que, em 1949, o Subcomité de Transportes Rodoviários do Comité de Transportes Internos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas dirigiu aos governos dos Estados-Membros uma recomendação ([1]), convidando-os a solicitar às seguradoras que cobrem os riscos de responsabilidade civil no domínio da circulação rodoviária que concluíssem acordos com vista a estabelecer disposições uniformes e de natureza prática que permitam aos automobilistas estarem seguros de forma satisfatória quando circulam em países onde o seguro contra estes riscos é obrigatório.

2. Considerando que essa recomendação indicava que a criação de um documento de seguro de tipo uniforme constituiria a medida mais adequada com vista a atingir o objectivo proposto e enunciava os princípios fundamentais dos acordos a celebrar entre as seguradoras dos diferentes países.

3. Considerando que o Acordo entre Serviços Nacionais de Seguros cujo texto foi adoptado em Novembro de 1951 pelos representantes das seguradoras dos Estados que, nessa altura, haviam respondido favoravelmente à recomendação, constituiu a base das relações entre essas seguradoras.

4. Considerando que:

   a) O objectivo do sistema, vulgarmente designado «sistema da carta verde», consiste em facilitar a circulação internacional de veículos automóveis, permitindo que o seguro de responsabilidade civil decorrente da utilização desses veículos satisfaça os critérios impostos pelo país visitado e, quando ocorre um acidente, assegure a indemnização das pessoas lesadas de acordo com o direito e a regulamentação em vigor nesse país;

   b) A carta internacional de seguro automóvel («carta verde»), documento oficialmente reconhecido pelas autoridades governamentais dos Estados que adoptaram a Recomendação das Nações Unidas, constitui, em cada país visitado, a prova do seguro obrigatório de responsabilidade civil decorrente da utilização do veículo automóvel que nela é descrito;

   c) Em cada Estado participante foi criado e autorizado oficialmente um serviço nacional com o objectivo de assegurar:

      — relativamente ao respectivo governo, o respeito da lei aplicável no país por parte da seguradora estrangeira e, dentro dos seus limites, a indemnização das pessoas lesadas,

      — relativamente ao serviço nacional do país visitado, o compromisso da seguradora membro de cobrir a responsabilidade civil decorrente da utilização do veículo implicado no acidente;

   d) Em consequência desta dupla missão, que não tem fins lucrativos, cada serviço nacional deve dispor de uma estrutura financeira independente, assente na solidariedade das seguradoras autorizadas a exercer o seguro obrigatório de responsabilidade civil decorrente da circulação de veículos automóveis e que se encontram em actividade no seu mercado nacional, que lhe permita satisfazer as obrigações decorrentes dos acordos que o vinculam a outros serviços nacionais.

5. Considerando que:

   a) Determinados Estados, com o objectivo de facilitar ainda mais o tráfego rodoviário internacional, suprimiram o controlo da carta verde nas fronteiras, em virtude de acordos subscritos pelos respectivos serviços nacionais, com base essencialmente na matrícula dos veículos;

   b) Através da sua Directiva de 24 de Abril de 1972 ([2]), o Conselho das Comunidades Europeias propôs que os serviços nacionais dos Estados-Membros subscrevessem esse acordo, então designado Acordo complementar entre serviços nacionais e concluído em 16 de Outubro de 1972;

   c) Acordos posteriores, assentes nos mesmos princípios, vieram permitir a adesão dos serviços nacionais de outros países; esses acordos foram reagrupados num documento único assinado em 15 de Março de 1991 sob a designação de Acordo Multilateral de Garantia.

6. Considerando que convém reunir num documento único o conjunto das disposições que regem as relações entre serviços nacionais, o Conselho dos Serviços Nacionais adoptou, na sua assembleia geral realizada em Rethymno (Creta) em 30 de Maio de 2002, o presente Regulamento Geral.

([1]) Recomendação n.º 5, de 25 de Janeiro de 1949, substituída pelo anexo 2 da Resolução Consolidada com vista a facilitar os transportes rodoviários, adoptada pelo Subcomité de Transportes Rodoviários do Comité de Transportes Internos da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, cujo texto se encontra no anexo I.

([2]) Directiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade, cujo texto se encontra no anexo II.

SECÇÃO I

REGRAS GERAIS (DISPOSIÇÕES OBRIGATÓRIAS)

Artigo 1.º

Objecto

O presente Regulamento Geral tem por objecto reger as relações entre os serviços nacionais de seguros no âmbito da implementação da Recomendação n.º 5, adoptada em 25 de Janeiro de 1949 pelo Subcomité de Transportes Rodoviários do Comité de Transportes Internos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas, substituída pelo anexo 2 da Resolução consolidada com vista a facilitar os transportes rodoviários (R.E.4), adoptada pelo Subcomité na sua septuagésima quarta sessão, realizada de 25 a 29 de Junho de 1984, tal como figura na sua última versão (adiante designada «Recomendação n.º 5»).

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente Regulamento Geral, os termos e expressões abaixo indicados têm exclusivamente o seguinte significado:

1. «Serviço nacional de seguros» (adiante designado «serviço nacional»): a organização profissional, membro do Conselho dos Serviços Nacionais, constituída no país em que se encontra estabelecida em conformidade com a Recomendação n.º 5.

2. «Seguradora»: uma empresa autorizada a exercer a actividade de seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis.

3. «Membro»: uma seguradora que adere a um serviço nacional.

4. «Correspondente»: uma seguradora ou qualquer outra pessoa singular ou colectiva designada por uma ou diversas seguradoras, com o acordo do serviço nacional do país em que se encontra estabelecida, com vista à gestão e regularização dos sinistros ocasionados por acidentes envolvendo veículos relativamente aos quais a seguradora ou seguradoras em causa emitiram uma apólice de seguro e ocorridos nesse país.

5. «Veículo»: um veículo automóvel destinado a circular sobre o solo, que possa ser accionado por uma força mecânica, sem estar ligado a uma via férrea, bem como os reboques, a ele atrelados ou não, desde que estejam sujeitos à obrigação de seguro no país em que circulam.

6. «Acidente»: uma ocorrência que tenha originado perdas ou danos e que, em conformidade com a lei do país em que se verifica, se inclui no âmbito de aplicação da obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil perante terceiros resultante da circulação de veículos.

7. «Pessoa lesada»: uma pessoa que tenha direito a uma indemnização em virtude de perdas ou danos causados por um veículo.

8. «Sinistro»: um ou diversos pedidos de indemnização apresentados por uma pessoa lesada e resultantes do mesmo acidente.

9. «Apólice de seguro»: um contrato de seguro obrigatório emitido por um membro e que abrange a responsabilidade civil decorrente da utilização de um veículo.

10. «Segurado»: uma pessoa cuja responsabilidade civil perante terceiros é coberta por uma apólice de seguros.

11. «Carta verde»: um certificado internacional de seguro automóvel emitido em conformidade com qualquer dos modelos aprovados pelo Conselho dos Serviços Nacionais.

12. «Conselho dos Serviços Nacionais»: o organismo ao qual devem aderir todos os serviços nacionais, encarregado da administração e do funcionamento do sistema internacional de seguro de responsabilidade civil automóvel (o chamado «sistema da carta verde»).

Artigo 3.º

Gestão dos sinistros

1. Quando um serviço nacional é informado da ocorrência de um acidente no território do país relativamente ao qual é competente que envolva um veículo proveniente doutro país, deve proceder, sem aguardar qualquer pedido de indemnização formal, a um inquérito sobre as circunstâncias desse acidente. Deve comunicar logo que possível esse acidente à seguradora que emitiu a carta verde ou a apólice de seguro ou, se for caso disso, ao serviço nacional envolvido. O incumprimento desta obrigação não poderá todavia ser invocado contra ele.

Se, no decurso de tal inquérito, o serviço nacional verificar que a seguradora do veículo envolvido no acidente está identificada e que foi autorizado um correspondente dessa seguradora de acordo com o disposto no artigo 4.º, deve transmitir sem demora as mesmas informações a esse correspondente, que lhes dará o seguimento adequado.

2. Quando recebe um pedido de indemnização na sequência de um acidente ocorrido nas condições acima descritas, o serviço nacional, caso tenha sido autorizado um correspondente da seguradora, transmite-lhe esse pedido sem demora com vista à respectiva gestão e regularização, de acordo com o disposto no artigo 4.º Se não houver um correspondente autorizado, o serviço nacional informa imediatamente a seguradora que emitiu a carta verde ou a apólice de seguro ou, se for caso disso, o serviço nacional envolvido, de que recebeu um pedido de indemnização ao qual vai dar seguimento, ou relativamente ao qual vai providenciar a respectiva tramitação por parte de um mandatário cuja identidade deve igualmente comunicar.

3. O serviço nacional está autorizado a resolver amigavelmente qualquer sinistro e a recorrer a quaisquer procedimentos de natureza extrajudicial ou judicial susceptíveis de implicar o pagamento de uma indemnização.

4. Os sinistros devem ser geridos pelo serviço nacional com plena autonomia e em conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis no país de ocorrência do acidente em matéria de responsabilidade, indemnização das pessoas lesadas e seguro automóvel obrigatório, no melhor interesse da seguradora que emitiu a carta verde ou a apólice de seguro ou, se for caso disso, do serviço nacional envolvido.

O serviço nacional tem a competência exclusiva relativamente a todas as questões relacionadas com a interpretação da legislação aplicável no país do acidente (mesmo quando remete para as disposições legais de outro país) e à regularização do sinistro. Sob reserva desta última disposição, o serviço nacional notificará, se tal lhe for pedido expressamente, a seguradora ou o serviço nacional envolvido antes de tomar uma decisão definitiva.

5. Todavia, se a regularização prevista exceder as condições ou os limites aplicáveis em virtude da lei relativa ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel em vigor no país do acidente, embora sendo cobertas pela apólice de seguro, o serviço nacional deve consultar a seguradora no que diz respeito à parte do pedido de indemnização que excede essas condições ou limites. Não é exigido o acordo dessa seguradora caso a lei aplicável imponha ao serviço nacional a obrigação de ter em conta as garantias contratuais que excedam as condições ou limites previstos na lei relativa ao seguro obrigatório de responsabilidade civil decorrente da circulação de veículos automóveis do país em que se verificou o acidente.

6. O serviço nacional não pode, por sua iniciativa e sem o consentimento escrito da seguradora ou do serviço nacional envolvido, confiar a gestão de um sinistro a um mandatário que, por força de obrigações de natureza contratual, tenha interesses financeiros no pedido de indemnização. Se o fizer sem esse consentimento, o seu direito de reembolso fica reduzido a metade do montante que poderia normalmente receber.

Artigo 4.º

Correspondentes

1. Salvo acordo em contrário que o vincule a outros serviços nacionais e/ou sob reserva de todas as disposições legais ou regulamentares nacionais, cada serviço nacional estabelece as condições nas quais concede, recusa ou revoga a autorização aos correspondentes estabelecidos no país relativamente ao qual é competente.

A autorização deve no entanto ser concedida automaticamente se for solicitada em nome de um membro de outro serviço nacional e quando diga respeito a um estabelecimento desse membro no país do serviço nacional que recebe o pedido, desde que esse estabelecimento esteja autorizado a exercer a actividade de seguro de responsabilidade civil decorrente da utilização de veículos automóveis.

2. Os serviços nacionais dos países membros do Espaço Económico Europeu comprometem-se a, quando tal lhes seja solicitado, autorizar como correspondentes no respectivo país os representantes para sinistros já designados pelas seguradoras dos outros Estados-Membros nos termos da Directiva 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho [1]. Esta autorização não poderá ser retirada enquanto o correspondente em causa mantiver a sua qualidade de representante para sinistros nos termos da referida Directiva, a menos que infrinja gravemente as obrigações que lhe incumbem por força do presente artigo.

3. Só um serviço nacional, a pedido de um dos seus membros, pode transmitir a outro serviço nacional um pedido de autorização de um correspondente estabelecido no seu país. Esse pedido deve ser dirigido através de telecópia ou correio electrónico, sendo acompanhado da prova de que o correspondente proposto aceita a autorização solicitada.

No prazo de três meses a contar da data em que é recebido o pedido, o serviço nacional concede ou recusa a autorização e comunica a sua decisão, bem como a data em que esta produz efeitos, ao serviço nacional que transmitiu o pedido e ao correspondente em causa. Se esta informação não tiver sido comunicada decorrido esse prazo, presume-se que a autorização foi concedida e está em vigor desde o final do prazo.

4. O correspondente gere, de acordo com as disposições legais e regulamentares aplicáveis no país do acidente em matéria de responsabilidade, indemnização das pessoas lesadas e seguro automóvel obrigatório, em nome do serviço nacional que o autorizou e por conta da seguradora que solicitou a sua autorização, todos os pedidos de indemnização resultantes de acidentes aí verificados e que envolvam veículos seguros pela seguradora que solicitou a sua autorização.

Quando a regularização prevista exceder as condições ou os limites aplicáveis em virtude da lei relativa ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel em vigor no país do acidente, embora cobertas pela apólice de seguro, o correspondente deve respeitar o disposto no n.º 5 do artigo 3.º

[1] JO L 181 de 20.7.2000, p. 65.

5. O serviço nacional que concede autorização a um correspondente reconhece-o como exclusivamente competente para gerir e regularizar os sinistros em nome do próprio serviço nacional e por conta da seguradora que solicitou a sua autorização. O serviço nacional informará as pessoas lesadas relativamente a esta competência e transmitirá ao correspondente quaisquer notificações relativas aos mesmos sinistros. Pode, no entanto, substituir-se ao correspondente na gestão e na regularização de um sinistro, em qualquer momento e sem ter de justificar a sua decisão.

6. Se, por qualquer motivo, o serviço nacional que concedeu a autorização tiver de indemnizar uma pessoa lesada em lugar de um correspondente, será directamente reembolsado, nas condições estabelecidas no artigo 5.º, pelo serviço nacional que transmitiu o pedido de autorização.

7. Com ressalva do disposto no n.º 4 do artigo 4.º, o correspondente tem a faculdade de acordar com a seguradora que solicitou a sua autorização as modalidades de reembolso das somas pagas às pessoas lesadas, bem como o método de cálculo dos honorários de gestão. Esse acordo não é todavia oponível aos serviços nacionais.

Se um correspondente não obtiver o reembolso das somas que adiantou por conta da seguradora que solicitou a sua autorização, em conformidade com o disposto no n.º 4 do artigo 4.º, será reembolsado pelo serviço nacional que o autorizou. Este é em seguida reembolsado pelo serviço nacional do qual é membro a seguradora em questão, nas condições estabelecidas no artigo 5.º

8. Se um serviço nacional tiver conhecimento de que um dos seus membros decidiu renunciar aos serviços de um correspondente, deve informar imediatamente desse mesmo facto o serviço nacional que concedeu a autorização. Cabe a este último estabelecer a data em que produz efeitos o termo da autorização.

Se o serviço nacional que concedeu autorização a um correspondente decidir revogar essa autorização ou tiver conhecimento de que o correspondente deseja a ela renunciar, deve informar sem demora desse facto o serviço nacional que transmitiu o pedido de autorização relativo a esse correspondente. Informa igualmente a data em que produz efeitos a revogação ou o termo da autorização.

Artigo 5.º

Modalidades de reembolso

1. Se um serviço nacional ou um mandatário por ele designado para esse efeito tiver procedido à regularização de todos os sinistros originados por um mesmo acidente, enviará um pedido de reembolso ao membro do serviço nacional que emitiu a carta verde ou a apólice de seguro ou, se for caso disso, ao serviço nacional envolvido, no prazo máximo de um ano a contar do último pagamento efectuado em benefício de uma pessoa lesada, por telecópia ou por correio electrónico, especificando nomeadamente o seguinte:

1.1. Os montantes pagos a título de indemnização às pessoas lesadas, quer em virtude de regularização amigável quer em execução de uma decisão judicial;

1.2. Os montantes pagos por serviços externos inerentes à gestão e à regularização de cada sinistro, bem como as despesas especificamente incorridas para efeitos de um processo judicial que, em circunstâncias semelhantes, teriam sido desembolsadas por uma seguradora estabelecida no país do acidente;

1.3. Os encargos de gestão que abrangem todas as restantes despesas, calculados de acordo com as regras aprovadas pelo Conselho dos Serviços Nacionais.

Se os sinistros ocasionados por um mesmo acidente forem regularizados sem dar origem ao pagamento de qualquer indemnização, poderão ser exigidos os montantes referidos no ponto 5.1.2, bem como os encargos mínimos determinados pelo Conselho dos Serviços Nacionais em conformidade com o ponto 5.1.3.

2. O pedido de reembolso especificará que os montantes devidos devem ser pagos no país do beneficiário e na respectiva moeda nacional, líquidos de quaisquer encargos, no prazo de dois meses a contar da data do pedido e que, decorrido este prazo, são devidos automaticamente juros de mora calculados à taxa de 12 % ao ano sobre o montante devido, a partir da data do pedido e até à data em que é recebida no banco do beneficiário a soma solicitada.

O pedido de reembolso pode igualmente referir que os montantes expressos na moeda nacional devem ser pagos em euros, de acordo com a cotação oficial em vigor à data do pedido no país do serviço nacional que o solicita.

3. Os pedidos de reembolso não podem em caso algum incluir as multas, cauções ou quaisquer outras sanções financeiras impostas ao segurado que, no país em que ocorreu o acidente, não são abrangidas pelo seguro de responsabilidade civil decorrente da utilização de veículos automóveis.

4. Se tal for solicitado, devem ser enviados sem demora, sem que tal possa atrasar o reembolso, os documentos justificativos, incluindo a prova objectiva de que as indemnizações devidas às pessoas lesadas foram pagas.

5. O reembolso dos montantes referidos nos pontos 5.1.1 e 5.1.2 pode ser solicitado nas condições estabelecidas no presente artigo, mesmo que o serviço nacional não tenha ainda regularizado todos os sinistros resultantes do mesmo acidente. Os encargos de gestão referidos no ponto 5.1.3 podem igualmente ser reclamados caso o montante que é objecto do pedido de reembolso exceda o montante estabelecido pelo Conselho dos Serviços Nacionais.

6. Se, após o pagamento de um reembolso, voltar a ser aberto um dossier relativo a um sinistro, ou se for apresentado um novo pedido de indemnização a título do mesmo acidente, o saldo a pagar relativamente aos encargos de gestão, se for caso disso, será calculado de acordo com as disposições em vigor no momento em que for apresentado o pedido de reembolso relativo à reabertura do *dossier* do sinistro ou ao novo sinistro.

7. Não pode ser reclamado qualquer encargo de gestão se o acidente não ocasionou qualquer sinistro.

Artigo 6.º

Obrigação de garantia

1. Cada serviço nacional deve garantir o reembolso pelos seus membros de todos os montantes solicitados nos termos no disposto no artigo 5.º pelo serviço nacional do país do acidente ou pelo mandatário que por ele tenha sido designado para esse efeito.

Se um membro não efectuar o pagamento solicitado no prazo de dois meses especificado no artigo 5.º, o serviço nacional ao qual aderiu esse membro efectuará ele próprio o reembolso, de acordo com as condições adiante enunciadas, após ter recebido o pedido de accionamento da garantia por parte do serviço nacional do país do acidente ou por parte do mandatário que este designou para esse efeito.

O serviço nacional que assume a garantia efectuará o pagamento no prazo de um mês. Decorrido esse prazo, aplicam-se automaticamente juros de mora calculados à taxa de 12 % ao ano sobre o montante devido, desde a data em que é accionada a garantia até à data em que é recebido o reembolso pelo banco do beneficiário.

O accionamento da garantia será efectuado através de telecópia ou correio electrónico no prazo de doze meses após a data de envio do pedido de reembolso nos termos do artigo 5.º Decorrido esse prazo, e sem prejuízo de quaisquer juros de mora de que seja responsável, a responsabilidade do serviço nacional que assume a garantia limitar-se-á ao montante exigido ao seu membro acrescido de juros de mora de 12 meses calculados à taxa de 12 % ao ano.

Não serão aceites pedidos de accionamento de garantia quando efectuados mais de dois anos após o envio do pedido de reembolso.

2. Cada serviço nacional assegura que os seus membros dão instruções aos correspondentes cuja autorização solicitaram no sentido de regularizarem os sinistros em conformidade com o disposto no primeiro parágrafo do n.º 4 do artigo 4.º e que enviam a esses correspondentes ou ao serviço nacional do país em que se verificou o acidente toda a documentação relativa aos sinistros que lhes são confiados.

SECÇÃO II

REGRAS ESPECÍFICAS RELATIVAS ÀS RELAÇÕES CONTRATUAIS ENTRE SERVIÇOS NACIONAIS BASEADAS NA CARTA VERDE (DISPOSIÇÕES FACULTATIVAS)

O disposto na presente secção aplica-se quando as relações contratuais entre serviços nacionais se baseiam na carta verde.

Artigo 7.º

Emissão e concessão de cartas verdes

1. Cada serviço nacional assumirá a responsabilidade pela impressão das suas cartas verdes ou autorizará os seus membros a fazê-lo.

2. Cada serviço nacional autorizará os seus membros a emitirem as cartas verdes destinadas aos seus segurados exclusivamente no que diz respeito aos veículos registados nos países relativamente aos quais é competente.

3. Um membro pode ser autorizado pelo seu serviço nacional a emitir cartas verdes destinadas aos seus segurados em qualquer país em que não exista um serviço nacional, na condição de que esse membro se encontre estabelecido nesse país. Esta possibilidade limita-se aos veículos registados no país em causa.

4. Presume-se que todas as cartas verdes são válidas durante pelo menos 15 dias após a sua data de emissão. Caso uma carta verde seja emitida por um período mais curto, o serviço nacional que autorizou a emissão dessa carta assegurará, relativamente aos serviços nacionais dos países no qual a carta é válida, uma cobertura durante um período de quinze dias a partir da data de início da sua validade.

5. Quando um acordo assinado entre dois serviços nacionais for revogado nos termos do ponto 5 do n.º 3 do artigo 16.º, todas as cartas verdes emitidas em seu nome para utilização nos respectivos territórios serão consideradas nulas a partir do momento em que a revogação se torna efectiva.

6. Quando um acordo é revogado ou suspenso em aplicação do ponto 6 do n.º 3 do artigo 16.º, o período residual de validade das cartas verdes emitidas em nome dos serviços nacionais envolvidos para utilização nos respectivos territórios será decidido pelo Conselho dos Serviços Nacionais.

Artigo 8.º

Confirmação da validade de uma carta verde

Todos os pedidos de confirmação da validade de uma carta verde identificada, enviados por telecópia ou correio electrónico a um serviço nacional pelo serviço nacional do país do acidente, ou por qualquer mandatário por ele designado para esse efeito, devem receber uma resposta definitiva no prazo de três meses. Caso não seja dada uma resposta decorrido esse período, presume-se que a carta verde é válida.

Artigo 9.º

Cartas verdes falsas, não autorizadas ou alteradas de forma irregular

Qualquer carta verde apresentada num país relativamente ao qual é válida, que seja considerada emitida sob a autoridade de um serviço nacional, será garantida por esse serviço, mesmo sendo falsa, não autorizada ou alterada de forma irregular.

Todavia, a garantia do serviço nacional não se aplica caso essa carta verde diga respeito a um veículo que não se encontre legalmente registado no país desse serviço nacional, excepto nas condições definidas no n.º 3 do artigo 7.º

SECÇÃO III

REGRAS ESPECÍFICAS RELATIVAS ÀS RELAÇÕES CONTRATUAIS ENTRE SERVIÇOS NACIONAIS BASEADAS NA PRESUNÇÃO DE SEGURO (DISPOSIÇÕES FACULTATIVAS)

O disposto na presente secção aplica-se no caso de as relações entre serviços nacionais se basearem na presunção de seguro, salvo determinadas excepções.

Artigo 10.º

Obrigações dos serviços nacionais

Os serviços nacionais aos quais se aplica o disposto na presente secção assegurarão, de forma totalmente recíproca, o reembolso de todos os montantes devidos nos termos do presente Regulamento Geral em resultado de um acidente que envolva um veículo normalmente estacionado no território do Estado relativamente ao qual cada um destes serviços nacionais é competente, independentemente desse veículo se encontrar seguro ou não.

Artigo 11.º

Conceito de estacionamento habitual

1. O território do Estado no qual o veículo se encontra habitualmente estacionado é determinado com base num dos seguintes critérios:

1.1. o território do Estado do qual o veículo é portador de uma chapa de matrícula;

1.2. caso não seja exigida matrícula para esse tipo de veículo mas o veículo seja portador de uma chapa de seguro ou de um sinal distintivo semelhante a uma chapa de matrícula, o território do Estado em que essa chapa ou sinal foi emitido;

1.3. caso não seja exigida chapa de matrícula nem de seguro nem qualquer sinal distintivo para determinados tipos de veículos, o território do Estado no qual a pessoa que detém o veículo tem residência permanente.

2. Se um veículo sujeito à obrigatoriedade de matrícula não for portador de qualquer chapa ou for portador de uma chapa que não foi emitida legalmente ou deixou de ter validade legal e for implicado num acidente, considera-se que o território em que o veículo se encontra normalmente estacionado é o território onde ocorreu o acidente, para efeitos de regularização de eventuais sinistros.

Artigo 12.º

Excepções

O disposto na presente secção não se aplica nos seguintes casos:

1. Veículos matriculados em países que não os países dos serviços nacionais sujeitos ao disposto na presente secção e relativamente aos quais foi emitida uma carta verde por um membro de qualquer destes serviços. Caso se verifique um acidente que envolva um veículo relativamente ao qual tenha sido emitida uma carta verde, os serviços nacionais envolvidos agirão de acordo com as regras previstas na secção II.
2. Veículos pertencentes a determinadas pessoas, se o Estado em que se encontram matriculados designou nos outros Estados uma autoridade ou organismo responsável pela indemnização das pessoas lesadas de acordo com as condições prevalecentes no país do acidente.
3. Determinados tipos de veículos ou certos veículos portadores de uma chapa de matrícula especial quando a sua utilização em tráfico internacional esteja sujeita, nos termos da lei do país visitado, à detenção de uma carta verde válida ou de uma apólice de seguro de fronteira.

A lista de veículos referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 12.º, bem como a lista de autoridades ou organismos designados nos outros Estados, será elaborada por cada Estado e transmitida ao Conselho dos Serviços Nacionais pelo serviço nacional desse Estado.

Artigo 13.º

Confirmação do território onde um veículo tem o seu estacionamento habitual

Todos os pedidos de confirmação do território onde o veículo tem o seu estacionamento habitual enviados por telecópia ou correio electrónico a um serviço nacional pelo serviço nacional do país do acidente, ou por qualquer mandatário designado para esse efeito, receberão uma resposta definitiva no prazo de três meses. Caso não seja recebida uma resposta dentro desse prazo, presume-se que tal constitui uma confirmação de que o veículo se encontra normalmente estacionado no território desse serviço nacional.

Artigo 14.º

Duração da garantia

Os serviços nacionais podem limitar a duração da garantia que concedem nos termos do artigo 10.º relativamente a:

1. veículos portadores de chapas de matrícula temporárias, cujo formato tenha sido previamente notificado ao Conselho dos Serviços Nacionais. Nesses casos, a duração da garantia será de 12 meses a contar da data da cessação da validade que consta da chapa de matrícula;

2. qualquer outro veículo que satisfaça as condições dos acordos recíprocos assinados com outros serviços nacionais e transmitidos ao Conselho dos Serviços Nacionais.

Artigo 15.º

Aplicação unilateral da garantia baseada na presunção de seguro

Salvo disposição legal em contrário, os serviços nacionais podem acordar entre si uma aplicação unilateral da presente secção, no âmbito das suas relações bilaterais.

SECÇÃO IV

REGRAS RELATIVAS AOS ACORDOS CELEBRADOS ENTRE SERVIÇOS NACIONAIS DE SEGUROS (DISPOSIÇÕES OBRIGATÓRIAS)

Artigo 16.º

Acordos bilaterais — condições

1. Os serviços nacionais podem celebrar acordos bilaterais entre si nos termos dos quais se comprometem, no âmbito das suas relações recíprocas, a respeitar as disposições obrigatórias do presente Regulamento Geral, bem como as disposições facultativas neles especificadas.

2. Esses acordos serão assinados em triplicado pelos serviços nacionais contratantes, devendo cada um deles conservar um exemplar. O terceiro exemplar será enviado ao Conselho dos Serviços Nacionais que, após consulta das partes interessadas, as informará da data em que o acordo entra em vigor.

3. Esses acordos deverão incluir cláusulas que prevejam o seguinte:

3.1. a identificação dos serviços nacionais contratantes, referindo o seu estatuto de membro do Conselho dos Serviços Nacionais e os territórios relativamente aos quais são competentes;

3.2. o seu compromisso de respeitar as disposições obrigatórias do presente Regulamento Geral;

3.3. o seu compromisso de respeitar as disposições facultativas que tenham sido mutuamente escolhidas e acordadas;

3.4. os poderes concedidos reciprocamente por esses serviços nacionais no sentido de, em seu nome e por conta dos seus membros, regularizarem sinistros de forma amigável ou serem notificados de quaisquer procedimentos extrajudiciais ou judiciais susceptíveis de conduzir ao pagamento de indemnizações em resultado de um acidente, dentro do âmbito de aplicação e dos objectivos do presente Regulamento Geral;

3.5. a duração ilimitada do acordo, com ressalva do direito de cada serviço nacional contratante o denunciar com um pré-aviso de doze meses simultaneamente notificado à outra parte e ao Conselho dos Serviços Nacionais.

3.6. a revogação ou suspensão automática do acordo caso um dos serviços nacionais contratantes deixe de ser membro do Conselho dos Serviços Nacionais ou o seu estatuto de membro seja suspenso.

4. Um modelo-tipo deste acordo figura em anexo (anexo III).

Artigo 17.º

Excepção

1. Em derrogação ao disposto no artigo 16.º, os serviços nacionais dos Estados-Membros do Espaço Económico Europeu exprimirão, em conformidade com o artigo 2.º da Directiva 72/116/CEE a sua aceitação recíproca do presente Regulamento Geral, através de um acordo multilateral cuja data de entrada em vigor é estabelecida pela Comissão da União Europeia em colaboração com o Conselho dos Serviços Nacionais.

2. Os serviços nacionais dos Estados não membros do Espaço Económico Europeu podem aderir a este acordo multilateral através do respeito das condições estabelecidas pelo comité competente, tal como referido nos Estatutos do Conselho dos Serviços Nacionais.

SECÇÃO V

PROCEDIMENTO DE ALTERAÇÃO DO REGULAMENTO GERAL (DISPOSIÇÕES OBRIGATÓRIAS)

Artigo 18.º

Procedimento

1. Todas as alterações ao presente Regulamento Geral são da competência exclusiva da Assembleia Geral do Conselho dos Serviços Nacionais.

2. Em derrogação ao acima disposto:

a) Qualquer alteração das disposições da secção III será da exclusiva competência do comité designado para o efeito nos Estatutos do Conselho dos Serviços Nacionais. Estas disposições são imperativas para os serviços nacionais que, não sendo embora membros desse comité, optaram pela aplicação da secção III nas suas relações contratuais com outros serviços nacionais; e

b) Qualquer alteração ao n.º 2 do artigo 4.º será da competência exclusiva dos serviços nacionais do Espaço Económico Europeu.

SECÇÃO VI

ARBITRAGEM (DISPOSIÇÕES OBRIGATÓRIAS)

Artigo 19.º

Cláusula de arbitragem

Qualquer litígio gerado pelo presente Regulamento Geral ou com ele relacionado deve ser resolvido por arbitragem, nos termos das regras previstas para esse efeito pela UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) e actualmente em vigor.

O Conselho dos Serviços Nacionais decidirá o montante das comissões de arbitragem, bem como dos encargos exigíveis.

A responsabilidade pela designação dos árbitros incumbe ao Presidente do Conselho dos Serviços Nacionais ou, na sua falta, ao Presidente do Comité de Nomeação.

O tribunal arbitral será constituído por três árbitros.

As línguas a utilizar no processo de arbitragem serão o inglês e o francês.

SECÇÃO VII

ENTRADA EM VIGOR (DISPOSIÇÃO OBRIGATÓRIA)

Artigo 20.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Julho de 2003. A partir desta data substitui todos os acordos-tipo, bem como o Acordo Multilateral de Garantia, assinados entre serviços nacionais.

ANEXOS

Anexo I: Recomendação n.º 5.

Anexo II: Directiva de 24 de Abril de 1972 (72/166/CEE).

Anexo III: Acordo-tipo entre serviços nacionais.

O Serviço Nacional de Seguros .....

Membro do Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros

e

O Serviço Nacional de Seguros .....

Membro do Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros

Comprometem-se a respeitar as disposições obrigatórias do Regulamento Geral adoptado pela Assembleia Geral dos Conselhos dos Serviços Nacionais de Seguros de 30 de Maio de 2002, bem como as disposições facultativas constantes da secção ..... Este compromisso aplica-se igualmente a alterações posteriores ao referido Regulamento Geral.

Atribuem-se reciprocamente o poder de receber a notificação de qualquer acto judicial ou extrajudicial, susceptível de conduzir à indemnização ou à regularização amigável de qualquer reclamação decorrente de acidentes, que caiam sob a alçada do referido Regulamento Geral.

O presente acordo é concluído por um período ilimitado. No entanto, pode ser rescindido por qualquer das partes signatárias mediante um pré-aviso de 12 meses. A comunicação dessa rescisão deve ser feita simultaneamente ao Secretário-Geral do Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros e à outra parte.

Fica ainda convencionado que o presente acordo será rescindido ou suspenso de pleno direito, caso um dos signatários venha a perder a qualidade de membro do Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros ou se essa qualidade for suspensa.

A data de entrada em vigor do presente acordo será comunicada aos signatários pelo Secretário Geral do Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros, após ter recebido um exemplar assinado pelas duas partes.

APÊNDICE 2

LISTA DE DERROGAÇÕES

ÁUSTRIA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

BÉLGICA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

SUÍÇA (e LIECHTENSTEIN)

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

CHIPRE

1. Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

2. Veículos pertencentes a forças militares e outro pessoal militar e civil sujeitos a acordos internacionais.

REPÚBLICA CHECA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

ALEMANHA

1. Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

2. Veículos militares sujeitos ao regime de acordos internacionais.

DINAMARCA (e ILHAS FEROÉ)

1. Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

2. Veículos militares sujeitos ao regime de acordos internacionais.

FRANÇA (e MÓNACO)

Veículos militares sujeitos ao regime de acordos internacionais.

FINLÂNDIA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA DO NORTE (e ILHAS DA MANCHA, GIBRALTAR e ILHA DE MAN)

Veículos da OTAN sujeitos ao disposto na Convenção de Londres de 19 de Junho de 1951 e ao Protocolo de Paris de 28 de Agosto de 1952.

GRÉCIA

1. Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas. (Com efeitos para os acidentes ocorridos a partir de 1 de Outubro de 1993, inclusive).

2. Veículos pertencentes a organizações inter-governamentais (matrículas verdes — com as letras «CD» e ΔΣ seguidas do número de registo).

3. Veículos pertencentes às forças armadas e ao pessoal militar e civil da OTAN (matrículas amarelas — com as letras «ΞΑ» seguidas do número de registo).

4. Veículos pertencentes às forças armadas gregas (matrículas com as letras «ΕΣ»)

5. Veículos pertencentes às forças aliadas na Grécia (matrículas com as letras «AFG»).

6. Veículos com matrículas provisórias (matrículas brancas — com as letras «ΔΟΚ» seguidas de quatro algarismos correspondentes ao número de registo).

HUNGRIA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

ITÁLIA (e República de SÃO MARINO e ESTADO DO VATICANO)

1. Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

2. Veículos pertencentes a forças militares e outro pessoal militar e civil sujeitos a acordos internacionais (como por exemplo as matrículas «AFI» e as organizações internacionais como a OTAN).

3. Veículos sem chapa de matrícula (nomeadamente ciclomotores).

4. Máquinas agrícolas (como por exemplo tractores agrícolas, respectivos reboques e quaisquer outros veículos especificamente destinados a trabalhos agrícolas).

IRLANDA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

ISLÂNDIA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

LUXEMBURGO

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

NORUEGA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

PAÍSES BAIXOS

1. Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de doze meses após a data de termo de validade que consta das mesmas. (Com efeitos para os acidentes ocorridos a partir de 1 de Outubro de 1993, inclusive).

2. Veículos particulares pertencentes ao pessoal militar holandês e respectivas famílias estacionados na Alemanha.

3. Veículos pertencentes ao pessoal militar alemão estacionado nos Países Baixos.

4. Veículos pertencentes a pessoas adstritas ao quartel-general das forças aliadas na Europa Central.

5. Veículos de serviço das forças armadas da OTAN.

PORTUGAL

1. Máquinas agrícolas e equipamento mecânico motorizado relativamente aos quais a lei portuguesa não exige chapa de matrícula.

2. Veículos pertencentes a Estados estrangeiros e a organizações internacionais de que Portugal seja membro: (matrículas brancas — caracteres vermelhos, precedidos das letras «CD» ou «FM»)

3. Veículos que pertencem ao Estado português: — (matrículas pretas — caracteres brancos, precedidos das letras «AM», «AP», «EP», «ME», «MG» ou «MX», consoante o organismo público em causa).

SUÉCIA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

ESLOVÁQUIA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

ESLOVÉNIA

Veículos com chapas de matrícula temporárias envolvidos em acidentes ocorridos mais de 12 meses após a data de termo de validade que consta das mesmas.

APÊNDICE 3

CLÁUSULAS SUSPENSIVAS

FRANÇA

O disposto no n.º 2 do artigo 11.º do Regulamento Geral não se aplica ao Bureau Central Français enquanto as disposições regulamentares francesas não tiverem sido alteradas em conformidade ou enquanto não tiver sido concluído um acordo que permita a sua aplicação.

ITÁLIA

O disposto no n.º 2 do artigo 11.º do Regulamento Geral não se aplica ao Ufficio Centrale Italiano (UCI) enquanto as disposições regulamentares aplicáveis neste país não tiverem sido alteradas em conformidade, nos termos da legislação comunitária aplicável.

PORTUGAL

O disposto no n.º 2 do artigo 11.º do Regulamento Geral não se aplica ao Gabinete Português de Carta Verde enquanto as disposições regulamentares aplicáveis neste país não tiverem sido alteradas em conformidade, nos termos da legislação comunitária aplicável.

SUÍÇA

O disposto no n.º 2 do artigo 11.º do Regulamento Geral não se aplica ao Swiss National Bureau of Insurance enquanto as disposições regulamentares aplicáveis neste país não tiverem sido alteradas em conformidade, nos termos da legislação comunitária aplicável.