

Ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις διαδικασίες ταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων που προέρχονται από άλλο κράτος μέλος

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2007/C 68/04)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αγορά μηχανοκίνητου οχήματος ή η μεταφορά του σε άλλο κράτος μέλος έχει γίνει πολύ ευκολότερη σε σύγκριση με την κατάσταση που ίσχυε πριν από λίγα χρόνια, κυρίως χάρη σε τρεις σπουδαίες εξελίξεις.

- α) Τα διαφορετικά εθνικά συστήματα έγκρισης τύπου αντικαταστάθηκαν από το σύστημα έγκρισης τύπου ΕΚ ολόκληρου οχήματος ⁽¹⁾, που εφαρμόζεται υποχρεωτικά στα περισσότερα επιβατικά αυτοκίνητα και στις μοτοσικλές από τον Ιανουάριο του 1998 και από τον Ιούνιο του 2003 αντιστοίχως. Ως αποτέλεσμα, τα μηχανοκίνητα οχήματα αυτών των κατηγοριών πρέπει να συμμορφώνονται με όλες τις σχετικές οδηγίες για την έγκριση τύπου ΕΚ πριν διατεθούν στην αγορά, τα δε κράτη μέλη δεν μπορούν να αρνηθούν την πώληση, ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών. Εξετάζεται σήμερα από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση νέας «οδηγίας-πλαίσου» ⁽²⁾. Μόλις εγκριθεί, τα επαγγελματικά οχήματα (λεωφορεία και πούλμαν, κλειστά και ανοιχτά φορτηγά) θα συμπεριληφθούν στην έγκριση τύπου ΕΚ ολόκληρου οχήματος. Μια ενιαία έγκριση τύπου ΕΚ σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση επιταχύνει και διευκολύνει την ταξινόμηση σε όλα τα κράτη μέλη.
- β) Ο νέος κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις πωλήσεις και την εξυπηρέτηση μετά την πώληση ⁽³⁾ πολλαπλασίασε τις δυνατότητες των καταναλωτών να επωφελούνται από την ενιαία αγορά στην πράξη με αποτέλεσμα να μπορούν οι καταναλωτές να εκμεταλλευθούν τις διαφορές των τιμών μεταξύ των διάφορων κρατών μελών. Για παράδειγμα, οι καταναλωτές μπορούν τώρα να κάνουν απεριόριστη χρήση υπηρεσιών μεσαζόντων ή αντιπροσώπων προμηθειών για να αγοράζουν το μηχανοκίνητο όχημά τους όπου τους βολεύει. Οι διανομείς έχουν μεγαλύτερη ελευθερία να δραστηριοποιούνται εκτός της πατρίδας τους και να πωλούν οχήματα σε καταναλωτές σε άλλα κράτη μέλη (πρόκειται για τις λεγόμενες ενεργητικές πωλήσεις επιπλέον των παθητικών πωλήσεων κατά τις οποίες οι καταναλωτές παίρνουν την πρωτοβουλία να προσεγγίσουν το διανομέα).
- γ) Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) εισήγαγε μια εναρμονισμένη άδεια κυκλοφορίας για μηχανοκίνητα οχήματα ⁽⁴⁾. Βασικός της στόχος είναι να διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία οχημάτων ταξινομημένων σε ένα κράτος μέλος στους δρόμους άλλων κρατών μελών και την έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας οχημάτων τα οποία είχαν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος.

Ωστόσο, σημαντικός αριθμός πολιτών και επιχειρήσεων εξακολουθούν να διστάζουν να αγοράσουν μηχανοκίνητο όχημα σε άλλο κράτος μέλος, επειδή φοβούνται ότι θα αντιμετωπίσουν άχρηστη γραφειοκρατία και πρόσθετες επιβαρύνσεις στη χώρα τους. Επιπλέον, η μεταφορά μηχανοκίνητων οχημάτων σε άλλο κράτος μέλος εξακολουθεί να τροφοδοτεί καταγγελίες, κυρίως λόγω των επαχθών διαδικασιών έγκρισης τύπου και ταξινόμησης. Σήμερα, ποσοστό έως 20 % των διαδικασιών παράβασης που βρίσκονται σε εξέλιξη στον τομέα των άρθρων 28 έως 30 της συνθήκης ΕΚ και ποσοστό 7 % των υποθέσεων του SOLVIT αφορούν την ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων ⁽⁵⁾.

Η παρούσα ανακοίνωση αποσκοπεί να παράσχει μια ολοκληρωμένη και επίκαιρη εικόνα των αρχών της νομοθεσίας της ΕΚ που διέπουν την ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος αγοράς και τη μεταφορά της ταξινόμησης από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, υπό το πρίσμα των πρόσφατων εξελίξεων στην ευρωπαϊκή νομοθεσία και στη νομολογία του Δικαστηρίου. Η ανακοίνωση αυτή ωστόσο δεν

⁽¹⁾ Οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκωμένων τους (ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 161 της 14.6.2006, σ. 12).

⁽²⁾ Πρόταση της Επιτροπής για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, COM(2003) 418, όπως τροποποιήθηκε με το COM(2004) 738.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας (ΕΕ L 203 της 1.8.2002, σ. 30). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με την πράξη προσχώρησης του 2003.

⁽⁴⁾ Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/103/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344).

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

παρέχει επισκόπηση των αρχών της κοινοτικής νομοθεσίας που εφαρμόζονται στα τέλη ταξινόμησης αυτοκινήτων και στα τέλη κυκλοφορίας ⁽¹⁾, που διέπονται σήμερα από τα άρθρα 25 ή 90 της συνθήκης ΕΚ ⁽²⁾.

Η παρούσα ανακοίνωση αντικαθιστά στο σύνολό της την ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις διαδικασίες έγκρισης και εγγραφής οχημάτων που έχουν εγγραφεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος ⁽³⁾. Θα πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι μόνο το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει εξουσία να αποφανθεί οριστικά για την ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου.

Η παρούσα ανακοίνωση παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις αρχές των κρατών μελών που ασχολούνται με την έγκριση και την ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων και θα τις βοηθήσει να εφαρμόσουν σωστά τη νομοθεσία της ΕΚ. Η Επιτροπή θα εκπονήσει οδηγό για καταναλωτές, στον οποίο θα εξηγείται η μεταφορά και η ταξινόμηση οχημάτων εντός της ΕΕ.

Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί προσεκτικά τη σωστή εφαρμογή των αρχών της κοινοτικής νομοθεσίας στην ταξινόμηση και τη μεταφορά μηχανοκίνητων οχημάτων.

2. ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Η παρούσα ανακοίνωση καλύπτει την πρώτη ταξινόμηση των μηχανοκίνητων οχημάτων και την ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων που είχαν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος ανεξάρτητα από το εάν είναι καινούργια ή μεταχειρισμένα.

Για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης, νοείται ως «μηχανοκίνητο όχημα»:

- οποιοδήποτε όχημα με κινητήρα που προορίζεται για οδική χρήση, ολοκληρωμένο ή ημιτελές, το οποίο έχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και είναι σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα που υπερβαίνει τα 25 km/h, και τα ρυμολκούμενά του, εξαιρουμένων των οχημάτων τα οποία κινούνται επί τροχιών, των γεωργικών και δασικών ελκυστήρων, όλων των κινητών μηχανισμών και των βαρέων οχημάτων επαγγελματικής χρήσης ⁽⁴⁾, ή
- οποιοδήποτε δίκυκλο ή τρίκυκλο μηχανοκίνητο όχημα, με δίδυμους τροχούς ή μη, που προορίζεται για οδική κυκλοφορία ⁽⁵⁾.

Ένα μηχανοκίνητο όχημα έχει «προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος» όταν έχει λάβει από διοικητική αρχή άδεια για θέση σε κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο, στην οποία αναφέρεται η ταυτότητά του και ο αριθμός κυκλοφορίας του. Η παρούσα ανακοίνωση αφορά, επομένως, επίσης μηχανοκίνητα οχήματα με άδεια προσωρινής ή βραχυπρόθεσμης κυκλοφορίας και μηχανοκίνητα οχήματα με άδεια επαγγελματικής κυκλοφορίας.

Η διάρκεια της περιόδου ταξινόμησης ενός οχήματος σε ένα κράτος μέλος πριν τη μεταφορά του σε άλλο κράτος μέλος δεν έχει σημασία.

3. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΕΝΟΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

3.1. Τι σημαίνει κράτος μέλος κατοικίας για σκοπούς ταξινόμησης;

Σύμφωνα με το Δικαστήριο, ταξινόμηση είναι το φυσικό επιστέγασμα της άσκησης της φορολογικής αρμοδιότητας στον τομέα των μηχανοκίνητων οχημάτων. Διευκολύνει τους ελέγχους τόσο για το κράτος μέλος ταξινόμησης όσο και για τα άλλα κράτη μέλη, για τα οποία η ταξινόμηση σε κάποιο κράτος μέλος αποδεικνύει την πληρωμή των τελών κυκλοφορίας οχημάτων στο κράτος αυτό ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Οι αρχές της κοινοτικής νομοθεσίας που εφαρμόζονται σήμερα στα τέλη ταξινόμησης αυτοκινήτων και στα τέλη κυκλοφορίας παρουσιάζονται σε δελτίο πληροφοριών της Επιτροπής για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του ευρωπαίου πολίτη όσον αφορά τη φορολόγηση ενδοκοινοτικών μεταφορών αυτοκινήτων και της διασυνοριακής χρήσης τους σε τακτική βάση, που δημοσιεύθηκε στη διεύθυνση http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

⁽²⁾ Η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση σχετικά με τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων [COM(2005) 261 της 5.7.2006]. Η πρόταση αυτή προβλέπει τη σταδιακή κατάργηση των τελών ταξινόμησης σε χρονική περίοδο από πέντε έως δέκα ετών και ένα σύστημα επιστροφής των υπόλοιπων φόρων αυτοκινήτων στις περιπτώσεις που ένα αυτοκίνητο ταξινομημένο σε ένα κράτος μέλος μετακινείται σε μόνιμη βάση και ταξινομείται σε άλλο κράτος μέλος.

⁽³⁾ ΕΕ C 143 της 15.5.1996, σ. 4.

⁽⁴⁾ Άρθρο 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

⁽⁵⁾ Δηλαδή, οποιαδήποτε μοτοσικλέτα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής (άρθρο 1) της οδηγίας 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρίκύκλων οχημάτων με κινητήρα και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 106 της 27.4.2005, σ. 17).

⁽⁶⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 2002, Cura Anlagen GmbH κατά Auto Service Leasing GmbH (ASL), υπόθεση C-451/99, Συλλογή 2002, σ. I-03193 (<http://curia.europa.eu/en/content/juris/index.htm>).

Κάθε άτομο οφείλει να ταξινομήσει το όχημά του στο κράτος μέλος στο οποίο κατοικεί συνήθως. Το άρθρο 7 της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ ⁽¹⁾ και το άρθρο 6 της οδηγίας 83/183/ΕΟΚ ⁽²⁾ περιέχουν ακριβείς κανόνες για τον καθορισμό της συνήθους κατοικίας σε καταστάσεις κατά τις οποίες τα ενδιαφερόμενα άτομα διαμένουν και οδηγούν σε άλλο κράτος μέλος από το δικό τους προσωρινά ή μόνιμα, αντιστοίχως. Ωστόσο, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, το αριθμητικό κριτήριο που αναφέρεται στο άρθρο αυτό (δηλαδή να πρέπει να διαμένει κάποιος τουλάχιστον 185 ημέρες το χρόνο σε έναν ορισμένο τόπο) δεν μπορεί να αποτελεί το βασικό κριτήριο εάν υπάρχουν άλλοι παράγοντες που μεταβάλλουν την κατάσταση.

Σύμφωνα με το Δικαστήριο, στην περίπτωση ατόμου που έχει προσωπικούς και επαγγελματικούς δεσμούς σε δύο κράτη μέλη, ο τόπος της συνήθους κατοικίας του, ο οποίος καθορίζεται αφού εκτιμηθούν συνολικά όλα τα στοιχεία που ασκούν επιρροή, είναι εκείνος στον οποίο βρίσκεται το μόνιμο κέντρο των συμφερόντων του συγκεκριμένου ατόμου· στην περίπτωση δε κατά την οποία από τη συνολική αυτή εκτίμηση δεν είναι δυνατός αυτός ο προσδιορισμός, πρέπει να δίνεται προτεραιότητα στους προσωπικούς δεσμούς ⁽³⁾.

3.2. Τα διάφορα στάδια της διαδικασίας ταξινόμησης ενός μηχανοκίνητου οχήματος

Η ισχύουσα νομοθεσία των κρατών μελών προβλέπει (κατά μέγιστο όριο) τρία διαφορετικά στάδια για την ταξινόμηση ενός μηχανοκίνητου οχήματος στο κράτος μέλος εισαγωγής:

- **έγκριση των τεχνικών χαρακτηριστικών του μηχανοκίνητου οχήματος**, η οποία, σε πολλές περιπτώσεις, είναι η έγκριση τύπου ΕΚ. Ορισμένοι τύποι μηχανοκίνητων οχημάτων, ωστόσο, εξακολουθούν να υπόκεινται σε εθνικές διαδικασίες έγκρισης,
- **τεχνικός έλεγχος των μεταχειρισμένων οχημάτων**, με στόχο να εξακριβωθεί ότι το συγκεκριμένο μηχανοκίνητο όχημα διατηρείται πράγματι σε καλή κατάσταση κατά το χρόνο της ταξινόμησης,
- **ταξινόμηση του μηχανοκίνητου οχήματος**, δηλαδή έκδοση από διοικητική αρχή άδειας κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο, στην οποία αναφέρεται η ταυτότητα του μηχανοκίνητου οχήματος και ο αριθμός κυκλοφορίας του.

3.3. Η έγκριση των τεχνικών χαρακτηριστικών του μηχανοκίνητου οχήματος

3.3.1. Έγκριση τύπου ΕΚ

Όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα σειριακής παραγωγής που εγκρίθηκαν από το 1996 και μετά, οι μοτοσυκλέτες που εγκρίθηκαν από τον Μάιο του 2003 και μετά και οι ελκυστήρες που εγκρίθηκαν από το 2005 και μετά υπόκεινται θεωρητικά σε έγκριση τύπου ΕΚ. Πρόκειται για διαδικασία κατά την οποία το κράτος μέλος πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος πληροί όλες τις ισχύουσες ευρωπαϊκές απαιτήσεις ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας. Η έγκριση τύπου ΕΚ ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη.

Κάθε φορά που ο κατασκευαστής ενός μηχανοκίνητου οχήματος υποβάλλει, σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, **αίτηση έγκρισης τύπου ΕΚ** στην αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή ενός κράτους μέλους, η οποία και χορηγεί την έγκριση τύπου στο όχημα εφόσον αυτό τηρεί όλες τις απαιτήσεις των σχετικών οδηγιών ⁽⁴⁾, η εν λόγω αρμόδια αρχή του συγκεκριμένου κράτους μέλους διαβιβάζει στις αρμόδιες για τις εγκρίσεις αρχές των υπόλοιπων κρατών μελών αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου του οχήματος για κάθε τύπο οχήματος τον οποίο εγκρίνει ή απορρίπτει ή για τον οποίο αποσύρει την πιστοποίηση.

Ο κατασκευαστής, με την ιδιότητά του ως κατόχου της έγκρισης τύπου ΕΚ, εκδίδει **πιστοποιητικό συμμόρφωσης ΕΚ** το οποίο αποδεικνύει ότι το όχημα κατασκευάστηκε σύμφωνα με τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ΕΚ πρέπει να συνοδεύει κάθε καινούργιο όχημα που λαμβάνει έγκριση τύπου ΕΚ. Επιπλέον, οι ισχύοντες κοινοτικοί κανόνες για τον ανταγωνισμό απαιτούν από τους κατασκευαστές να εκδίδουν πιστοποιητικά συμμόρφωσης ΕΚ εγκαίρως και χωρίς να εφαρμόζουν διακρίσεις ανεξαρτήτως του προορισμού ή/και της καταγωγής του οχήματος (δηλαδή, ανεξαρτήτως του αν το όχημα έχει πωληθεί σε καταναλωτή άλλου κράτους μέλους ή αγοραστεί από αντιπρόσωπο από έναν διανομέα άλλου κράτους μέλους).

⁽¹⁾ Οδηγία 83/182/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, για τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στο εσωτερικό της Κοινότητας στις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων (ΕΕ L 105 της 23.4.1983, σ. 59). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/98/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 129).

⁽²⁾ Οδηγία 83/183/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, σχετικά με τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στις οριστικές εισαγωγές, από κράτος μέλος, προσωπικών ειδών που ανήκουν σε ιδιώτες (ΕΕ L 105 της 23.4.1983, σ. 64). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 92/12/ΕΟΚ (ΕΕ L 76 της 23.3.1992, σ. 1).

⁽³⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Ιουλίου 2001, Παρασκευάς Λουλουδάκης κατά Ελληνικού Δημοσίου, υπόθεση C-262/99, Συλλογή 2001, σ. I-05547.

⁽⁴⁾ Οι ισχύουσες οδηγίες αναγράφονται στο παράρτημα IV μέρος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Τα κράτη μέλη ταξινομούν και επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία καινούργιων οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΚ βάσει της κατασκευής και λειτουργίας τους, μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία δεν απαιτεί να παραμένει στο όχημα το πιστοποιητικό συμμόρφωσης μετά την ταξινόμηση. Στα περισσότερα κράτη μέλη το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ΕΚ διατηρείται από τις αρχές, αφού ταξινομηθεί το όχημα.

Τα καινούργια οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΚ και συνοδεύονται από έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης δεν απαιτείται να υποβληθούν σε νέα διαδικασία έγκρισης των τεχνικών τους χαρακτηριστικών ή να συμμορφωθούν με πρόσθετες τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά την κατασκευή και τη λειτουργία τους, εκτός εάν έχουν υποστεί προφανείς τροποποιήσεις αφού βγήκαν από το εργοστάσιο του κατασκευαστή. Επομένως, δεν επιτρέπεται να ισχύει εθνική νομοθεσία βάσει της οποίας τα μηχανοκίνητα οχήματα που καλύπτονται από έγκυρο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ δεν μπορούν να λάβουν άδεια κυκλοφορίας παρά μόνον εφόσον προσκομιστεί εθνικό πιστοποιητικό (που να βεβαιώνει τη συμμόρφωσή τους με εθνικές απαιτήσεις, για παράδειγμα, σχετικά την εκπομπή καυσαερίων ⁽¹⁾).

3.3.2. Εθνική έγκριση

Βάσει της τρέχουσας κοινοτικής νομοθεσίας, δεν λαμβάνουν έγκριση τύπου ΕΚ οι ακόλουθες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων:

- επαγγελματικά οχήματα (λεωφορεία, πούλμαν, κλειστά και ανοιχτά φορτηγά) και τα ρυμουλκούμενά τους,
- οχήματα παραγόμενα σε μικρές σειρές,
- οχήματα που έχουν λάβει μεμονωμένη έγκριση.

Ένα καινούργιο μηχανοκίνητο όχημα που δεν έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΚ μπορεί να υποβληθεί σε διαδικασία εθνικής έγκρισης στο κράτος μέλος εισαγωγής, πριν την ταξινόμησή του. Η εθνική έγκριση θα καταλήξει στην έκδοση πιστοποιητικού συμμόρφωσης το οποίο θα χρησιμοποιηθεί, μεταξύ άλλων, για την ταξινόμηση του μηχανοκίνητου οχήματος.

Η εθνική έγκριση μπορεί να είναι είτε εθνική έγκριση τύπου είτε εθνική μεμονωμένη έγκριση:

- **η εθνική έγκριση τύπου** και η εθνική έγκριση τύπου για μικρές σειρές αποσκοπούν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης του τύπου του οχήματος με τις ισχύουσες εθνικές τεχνικές απαιτήσεις. Καταλήγει στην έκδοση από τον κατασκευαστή ενός εθνικού πιστοποιητικού συμμόρφωσης προς τον τύπο, με το οποίο βεβαιώνεται ότι το συγκεκριμένο όχημα κατασκευάστηκε σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο,
- **η εθνική μεμονωμένη έγκριση** αφορά την πιστοποίηση της συμμόρφωσης ενός συγκεκριμένου οχήματος (είτε είναι ανέκδοτης τεχνικής εκτέλεσης είτε όχι) προς τις εθνικές απαιτήσεις. Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται ειδικότερα σε οχήματα που εισάγονται μεμονωμένα από τρίτες χώρες και τα οποία δεν τηρούν τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις έγκρισης τύπου, όπως επίσης σε οχήματα ανέκδοτης τεχνικής εκτέλεσης.

Οι εθνικές διαδικασίες έγκρισης τύπου και μεμονωμένης έγκρισης για μηχανοκίνητα οχήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ή να ταξινομηθούν για πρώτη φορά στην ΕΕ δεν εμπίπτουν κανονικά στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας.

Ωστόσο, οι εθνικές διαδικασίες έγκρισης για μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν ήδη λάβει εθνική έγκριση σε άλλο κράτος μέλος και για μηχανοκίνητα οχήματα που ήταν ήδη ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος πρέπει να συμβαδίζουν με τα άρθρα 28 και 30 της συνθήκης ΕΚ. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, η ύπαρξη τέτοιων εθνικών διαδικασιών από μόνη της δεν αντιβαίνει οπωσδήποτε στα άρθρα αυτά.

Ωστόσο, οι εγκρίσεις αυτές πρέπει να πληρούν τουλάχιστον τις ακόλουθες διαδικαστικές προϋποθέσεις, ώστε να συμβαδίζουν με τα άρθρα 28 και 30 της συνθήκης ΕΚ ⁽²⁾:

- a) Οι εθνικές διαδικασίες έγκρισης πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να βασίζονται σε **αντικειμενικά κριτήρια, μη εισάγοντα διακρίσεις και εκ των προτέρων γνωστά**, κατά τρόπο που να περιορίζουν την άσκηση της διακριτικής ευχέρειας των εθνικών αρχών προκειμένου αυτή να μη χρησιμοποιείται κατά τρόπο αυθαίρετο.

⁽¹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Μαΐου 1997, διοικητική διαδικασία που κινήθηκε από τη VAG Sverige AB, υπόθεση C-329/95, Συλλογή 1997, σ. I-02675.

⁽²⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Ιανουαρίου 2002, Canal Satélite Digital SL κατά Administración General del Estado και Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), υπόθεση C-390/99, Συλλογή 2005, σ. I-09665.

- β) Οι διαδικασίες αυτές **δεν πρέπει να εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό με ελέγχους που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί** στο πλαίσιο άλλων διαδικασιών, είτε στο ίδιο κράτος είτε σε άλλο κράτος μέλος. Εξυπακούεται ότι οι εθνικές αρχές δεν έχουν δικαίωμα να ζητούν τεχνικούς ελέγχους όταν οι ελεγκχοι αυτοί έχουν ήδη διενεργηθεί σε άλλο κράτος μέλος και τα αποτελέσματά τους είναι στη διάθεση των αρχών ή μπορούν να τεθούν στη διάθεσή τους μόλις τα ζητήσουν. Το γεγονός αυτό απαιτεί ενεργή στάση εκ μέρους του εθνικού οργανισμού στον οποίο έχει υποβληθεί αίτηση έγκρισης ενός μηχανοκίνητου οχήματος ή αναγνώρισης, στο ίδιο πλαίσιο, της ισοτιμίας ενός πιστοποιητικού έγκρισης που έχει εκδώσει ο οργανισμός έγκρισης άλλου κράτους μέλους. Η ενεργή αυτή στάση επιβάλλεται εξάλλου ενδεχομένως και στον τελευταίο αυτό οργανισμό ενώ στα κράτη μέλη αναπόκειται να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιοι οργανισμοί έγκρισης θα συνεργάζονται μεταξύ τους με σκοπό να διευκολύνουν τις διαδικασίες με τις οποίες εξασφαλίζεται η πρόσβαση στην εθνική αγορά του κράτους μέλους εισαγωγής⁽¹⁾.
- γ) Η διαδικασία πρέπει να είναι εύκολα εφαρμόσιμη και όχι υπέρμετρα χρονοβόρα, σε περίπτωση δε που καταλήγει σε αρνητική απόφαση πρέπει η εν λόγω απόφαση να μπορεί να προσβληθεί δικαστικώς. Η εν λόγω διαδικασία πρέπει να προβλέπεται ρητώς στο πλαίσιο πράξης γενικής εφαρμογής δεσμευτικής για τις εθνικές αρχές. Επιπλέον, η εθνική διαδικασία έγκρισης δεν συνάδει με τις θεμελιώδεις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, αν, λόγω της διάρκειάς της και των δυσανάλογων εξόδων που συνεπάγεται, αποτρέπει τον ιδιοκτήτη του μηχανοκίνητου οχήματος να ζητήσει την έγκριση του οχήματός του.

Οι τεχνικές απαιτήσεις του κράτους μέλους εισαγωγής δεν πρέπει να απαιτούν άσκοπες τροποποιήσεις στο μηχανοκίνητο όχημα. Το γεγονός ότι το μηχανοκίνητο όχημα ήταν ήδη ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος σημαίνει ότι οι αρμόδιες αρχές του κράτους εκείνου έκριναν ότι το μηχανοκίνητο όχημα ικανοποιούσε τις τεχνικές απαιτήσεις που ίσχυαν εκεί. Η έγκριση μηχανοκίνητου οχήματος που έχει ήδη εγκριθεί σε άλλο κράτος μέλος, είτε το όχημα ήταν ήδη ταξινομημένο είτε δεν ήταν, μπορεί, συνεπώς, να απορριφθεί από τις αρμόδιες εθνικές αρχές μόνο στην περίπτωση που το μηχανοκίνητο όχημα συνιστά πραγματικό κίνδυνο για τη δημόσια υγεία. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, τα κράτη μέλη, κατά την άσκηση της διακριτικής τους ευχέρειας όσον αφορά την προστασία της δημόσιας υγείας, οφείλουν να τηρούν την αρχή της αναλογικότητας. Τα μέσα που επιλέγουν, επομένως, πρέπει να περιορίζονται στα απολύτως απαραίτητα για τη διασφάλιση της προστασίας της δημόσιας υγείας ή για την ικανοποίηση των επιταγών που αφορούν, για παράδειγμα, την οδική ασφάλεια· πρέπει δε να είναι ανάλογα προς τον επιδιωκόμενο δι' αυτών σκοπό, ο οποίος δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με μέτρα λιγότερο περιοριστικά για το ενδοκοινοτικό εμπόριο⁽²⁾. Επειδή το άρθρο 30 της συνθήκης ΕΚ θεσπίζει εξαίρεση, στενά ερμηνευόμενη⁽³⁾, από τον κανόνα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Κοινότητας, **εναπόκειται στις εθνικές αρχές που επικαλούνται την εξαίρεση να αποδείξουν σε κάθε επίδικη περίπτωση ότι η κανονιστική τους ρύθμιση είναι αναγκαία για την αποτελεσματική προστασία των συμφερόντων που αναφέρονται στο άρθρο 30 της συνθήκης ΕΚ** και, συγκεκριμένα, ότι η έγκριση του επίδικου μηχανοκίνητου οχήματος ενέχει πραγματικό κίνδυνο για τη δημόσια υγεία.

Δεν είναι δυνατό να υποστηριχθεί βάσιμα ότι το γεγονός και μόνο ότι ένα όχημα εγκρίθηκε σύμφωνα με τους κανόνες άλλου κράτους μέλους και πιθανώς (αλλά όχι απαραίτητως) έχει ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά που διαφέρουν από εκείνα που ορίζονται στη νομοθεσία του κράτους μέλους προορισμού ή από εκείνα της ισοδύναμης έγκρισης τύπου στο εν λόγω κράτος συνιστά πραγματικό κίνδυνο για την υγεία ή για το περιβάλλον.

Στην πράξη, αυτό απαιτεί να προβούν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εισαγωγής στις ακόλουθες ενέργειες:

- α) τα τεχνικά χαρακτηριστικά ενός μηχανοκίνητου οχήματος που εγκρίθηκε και ταξινομήθηκε προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος θα πρέπει να αξιολογούνται πρώτα βάσει των τεχνικών κανόνων που ισχύουν στο κράτος μέλος εισαγωγής. Ωστόσο, όχι βάσει των κανόνων που ισχύουν τη στιγμή εκείνη αλλά βάσει των κανόνων που ίσχυαν (στο κράτος μέλος εισαγωγής) τη στιγμή χορήγησης της έγκρισης στο κράτος μέλος καταγωγής·
- β) οι αρμόδιες αρχές πρέπει επίσης να λαμβάνουν υπόψη τους τις δοκιμές που έγιναν και τα πιστοποιητικά που εκδόθηκαν από τις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών και από τον κατασκευαστή⁽⁴⁾. Πρόσθετες δοκιμές είναι δυνατόν να επιβληθούν μόνον εφόσον είναι απαραίτητες για να προσφέρουν στις αρμόδιες αρχές πληροφορίες οι οποίες δεν βρίσκονται στα πιστοποιητικά·
- γ) σε αυτή τη βάση, οι αρμόδιες αρχές θα αποφασίσουν σε ποια σημεία το μηχανοκίνητο όχημα δεν τηρεί τους τεχνικούς κανόνες που ισχύουν στο κράτος μέλος εισαγωγής κατά το χρόνο της πρώτης έγκρισης του οχήματος στην ΕΕ·

⁽¹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Νοεμβρίου 2005, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Πορτογαλικής Δημοκρατίας, υπόθεση C-432/03, Συλλογή 2004, σ. I-01277.

⁽²⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Φεβρουαρίου 2004, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, υπόθεση C-24/2000, Συλλογή 2004, σ. I-01277.

⁽³⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Φεβρουαρίου 2004, ποινική δίκη κατά John Greenham και Léonard Abel, υπόθεση C-95/01, Συλλογή 2004, σ. I-01333.

⁽⁴⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Οκτωβρίου 2003, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, υπόθεση C-455/01, Συλλογή 2003, σ. I-12023.

- δ) τότε μόνο μπορούν οι αρμόδιες αρχές να εφαρμόσουν εθνικούς τεχνικούς κανόνες οι οποίοι είναι αναλογικοί με βάση έναν από τους επιτακτικούς λόγους που αναγνωρίζονται από το Δικαστήριο ως υποχρεωτικές απαιτήσεις ή αναφέρονται στο άρθρο 30 ΕΚ. Θα πρέπει να τονιστεί ότι η εφαρμογή δυσανάλογων εθνικών τεχνικών κανόνων στο συγκεκριμένο μηχανοκίνητο όχημα παραβιάζει την κοινοτική νομοθεσία η οποία, σε κάθε περίπτωση, υπερισχύει της εθνικής νομοθεσίας.

3.4. Τεχνικός έλεγχος των μεταχειρισμένων οχημάτων

Ο στόχος του τεχνικού ελέγχου είναι να εξακριβωθεί ότι **το συγκεκριμένο μηχανοκίνητο όχημα διατηρείται πράγματι σε καλή κατάσταση κατά το χρόνο της ταξινόμησης**. Ωστόσο, το γεγονός ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα έχει κυκλοφορήσει σε δημόσιες οδούς έπειτα από τον τελευταίο τεχνικό έλεγχο μπορεί να δικαιολογήσει τη διεξαγωγή τεχνικού ελέγχου πριν από την ταξινόμηση σε άλλο κράτος μέλος.

Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου ⁽¹⁾, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν, για τα **μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν προηγουμένως ταξινομηθεί στο ίδιο ή σε άλλο κράτος μέλος, να υφίστανται τεχνικό έλεγχο** πριν από την ταξινόμηση, υπό την προϋπόθεση ότι ο έλεγχος αυτός είναι υποχρεωτικός για κάθε μεταβίβαση ιδιοκτησίας κάθε παρόμοιου μηχανοκίνητου οχήματος ή για κάθε αλλαγή κατόχου της άδειας κυκλοφορίας, ανεξάρτητα από το αν το μηχανοκίνητο όχημα ταξινομήθηκε στο ίδιο ή σε άλλο κράτος μέλος. Ο τεχνικός έλεγχος πριν από την ταξινόμηση πρέπει να πληροί τουλάχιστον τις ίδιες διαδικαστικές προϋποθέσεις όπως και η έγκριση των τεχνικών χαρακτηριστικών του μηχανοκίνητου οχήματος, συγκεκριμένα:

- α) πρέπει να βασίζεται σε **αντικειμενικά κριτήρια, μη εισάγοντα διακρίσεις και εκ των προτέρων γνωστά**, κατά τρόπο που να περιορίζει την άσκηση της διακριτικής ευχέρειας των εθνικών αρχών προκειμένου αυτή να μη χρησιμοποιείται κατά τρόπο αυθαίρετο·
- β) ο τεχνικός έλεγχος **δεν πρέπει να εξυπηρετεί τον ίδιο σκοπό με ελέγχους που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί** στο πλαίσιο άλλων διαδικασιών, είτε στο ίδιο κράτος είτε σε άλλο κράτος μέλος. Όταν ένα όχημα έχει υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο σε ένα κράτος μέλος, η αρχή της ισοδυναμίας και της αμοιβαίας αναγνώρισης, την οποία καθιερώνει το άρθρο 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾, απαιτεί την αναγνώριση από όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη του πιστοποιητικού που εκδίδεται για το σκοπό αυτό, χωρίς αυτό να τα εμποδίζει να απαιτήσουν τυχόν πρόσθετες δοκιμές που διενεργούνται συνήθως ενόψει της ταξινόμησης στο έδαφός τους, υπό την προϋπόθεση ότι οι πρόσθετες αυτές δοκιμές δεν καλύπτονται ήδη από το εν λόγω πιστοποιητικό ⁽³⁾·
- γ) η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η διαδικασία του τεχνικού ελέγχου πρέπει να είναι εύκολα εφαρμόσιμη και όχι υπέρμετρα χρονοβόρα. Ο περιορισμός της διεξαγωγής του τεχνικού ελέγχου σε συγκεκριμένους και χωριστά καθοριζόμενους σταθμούς για τα εισαγόμενα οχήματα μπορεί να συνιστά εμπόδιο στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

3.5. Η ταξινόμηση του μηχανοκίνητου οχήματος

Όταν το κράτος μέλος ταξινομεί ένα μηχανοκίνητο όχημα, χορηγεί άδεια κυκλοφορίας του στο οδικό δίκτυο, στην οποία αναφέρεται η ταυτότητα του μηχανοκίνητου οχήματος και ο αριθμός κυκλοφορίας του.

3.5.1. Πρώτη ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων

Για καινούργια μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΚ και έχουν αγοραστεί σε άλλο κράτος μέλος, το κράτος μέλος ταξινόμησης πρέπει να ζητήσει, πέρα από τα συγκεκριμένα προσωπικά δεδομένα του προσώπου ή του οργανισμού που ζητεί την ταξινόμηση βάσει εναρμονισμένου κοινοτικού κώδικα ⁽⁴⁾ C, το **πιστοποιητικό συμμόρφωσης ΕΚ** ⁽⁵⁾.

Για οχήματα που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΚ, το κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει την προσκόμιση της οικείας εθνικής έγκρισης τύπου ή των εθνικών πιστοποιητικών μεμονωμένης έγκρισης (βλέπε τμήμα 3.3.2).

⁽¹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Ιουνίου 1986, Bernhard Schloh κατά Auto contrôle technique SPRL, υπόθεση 50/85, Συλλογή 1986, σ. 1855, σκέψεις 14-16· υπόθεση C-451/99, σκέψεις 62-64.

⁽²⁾ ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

⁽³⁾ Υπόθεση C-451/99.

⁽⁴⁾ Όπως αναφέρεται στα παραρτήματα I και II της οδηγίας 1999/37/ΕΚ.

⁽⁵⁾ Άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Η Επιτροπή υποστηρίζει την άποψη ότι τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν τη στιγμή της ταξινόμησης εάν έχει εξοφληθεί ο ΦΠΑ.

Όταν ένας επαγγελματίας έμπορος άλλου κράτους μέλους πωλεί ένα μηχανοκίνητο όχημα, είναι υποχρεωμένος να εκδώσει τιμολόγιο. Για το ΦΠΑ, οι επιλογές είναι δύο:

- α) το μηχανοκίνητο όχημα είναι «καινούργιο», εφόσον παραδίδεται εντός έξι μηνών από την πρώτη του θέση σε κυκλοφορία ή προτού το όχημα διανύσει 6 000 χιλιόμετρα. Ο ΦΠΑ οφείλεται στο κράτος μέλος στο οποίο παραδόθηκε το όχημα σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 2006/112/EK του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2006, σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας ⁽¹⁾ (οδηγία για το ΦΠΑ). Οι παραδόσεις καινούργιων μεταφορικών μέσων απαλλάσσονται από το φόρο στο κράτος μέλος καταγωγής στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο έμπορος (άρθρο 138 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας για το ΦΠΑ). Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, για να εξασφαλιστεί αυτή η απαλλαγή, θα πρέπει να τεκμηριωθεί ότι το καινούργιο μεταφορικό μέσο αποστέλλεται ή μεταφέρεται στον πελάτη από τον πωλητή ή τον πελάτη ή από άλλο πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό τους σε προορισμό εκτός του κράτους μέλους καταγωγής αλλά εντός της Κοινότητας.
- β) το μηχανοκίνητο όχημα δεν είναι «καινούργιο»: όταν ένας ιδιώτης μεταβαίνει σε άλλο κράτος μέλος για να αγοράσει το μηχανοκίνητο όχημα και το μεταφέρει πίσω ο ίδιος (ή φροντίζει ο ίδιος για τη μεταφορά του), τότε αγοράζει με το συντελεστή ΦΠΑ που εφαρμόζεται στο σημείο πώλησης και το αποτέλεσμα είναι η φορολόγηση στην «πηγή». Ο ΦΠΑ οφείλεται στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο έμπορος. Όταν ο έμπορος αυτοκινήτων έχει αγοράσει το αυτοκίνητο από έναν αρχικό αγοραστή ο οποίος, ιδίως, δεν αφαιρέσει το ΦΠΑ που περιλαμβανόταν στην τιμή αγοράς του μηχανοκίνητου οχήματος, ισχύει το ειδικό καθεστώς για τα μεταχειρισμένα αγαθά (το «καθεστώς του περιθωρίου κέρδους») (άρθρο 312 και επόμενα της οδηγίας για το ΦΠΑ).

Όταν ένας ιδιώτης πωλεί το μηχανοκίνητο όχημά του, το όχημα μπορεί να είναι, όσον αφορά τον ΦΠΑ:

- α) «καινούργιο» (για τον ορισμό του καινούργιου οχήματος, βλέπε στοιχείο α) παραπάνω): σε αυτή την περίπτωση, ο ΦΠΑ οφείλεται στο κράτος μέλος στο οποίο παραδόθηκε το όχημα (άρθρο 2 της οδηγίας για το ΦΠΑ). Για να αποφεύγεται η διπλή φορολόγηση, ο ιδιώτης που έχει πωλήσει το «καινούργιο αυτοκίνητο» δικαιούται έκπτωση ή επιστροφή του ΦΠΑ που περιλαμβάνεται στην τιμή αγοράς στο κράτος μέλος καταγωγής μέχρι ενός ποσού που δεν υπερβαίνει το ποσό του ΦΠΑ το οποίο θα όφειλε εάν η παράδοση ήταν υποκείμενη σε φόρο στο κράτος μέλος καταγωγής (άρθρο 172 της οδηγίας για το ΦΠΑ).
- β) μη «καινούργιο»: η συναλλαγή είναι εκτός του πεδίου εφαρμογής του ΦΠΑ. Δεν οφείλεται ΦΠΑ.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εθνικές αρχές μπορούν επίσης να ζητήσουν τη στιγμή της ταξινόμησης **απόδειξη ασφαλιστικής κάλυψης**.

3.5.2. Μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος

Για τα μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, το κράτος μέλος ταξινόμησης μπορεί να ζητήσει την υποβολή των ακόλουθων εγγράφων:

- α) **το πρωτότυπο ή αντίγραφο της μη εναρμονισμένης άδειας κυκλοφορίας που εκδόθηκε από το άλλο κράτος μέλος:** πολλά οχήματα που ταξινομήθηκαν πριν από το 2004 εξακολουθούν να κυκλοφορούν με τη μη εναρμονισμένη άδεια κυκλοφορίας. Δεν υπάρχει υποχρέωση από την κοινοτική νομοθεσία για προσκόμιση του πρωτοτύπου ή αντιγράφου αυτού του είδους πιστοποιητικού που εκδίδεται από άλλο κράτος μέλος στις αρμόδιες αρχές ταξινόμησης του κράτους μέλους προορισμού. Η Επιτροπή έχει την άποψη, ωστόσο, ότι η εθνική νομοθεσία μπορεί να υποχρεώνει τον αγοραστή να υποβάλλει αντίγραφο της άδειας κυκλοφορίας που εκδόθηκε από το κράτος μέλος καταγωγής πριν την ταξινόμηση του μηχανοκίνητου οχήματος, για την αποφυγή διπλών διοικητικών ελέγχων ή τη μείωση της εγκληματικότητας σχετικά με τα οχήματα.
- β) **την εναρμονισμένη άδεια κυκλοφορίας:** η εναρμονισμένη άδεια κυκλοφορίας που εκδίδεται από κράτος μέλος πρέπει να αναγνωρίζεται από τα υπόλοιπα κράτη μέλη για την επαναταξινόμηση (έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας) του οχήματος σε άλλο κράτος μέλος ⁽²⁾. Όταν ένας αγοραστής αγοράζει ένα μηχανοκίνητο όχημα που φέρει εναρμονισμένη άδεια κυκλοφορίας, λαμβάνει πάντα το μέρος I της προηγούμενης άδειας κυκλοφορίας και το μέρος II εφόσον είχε εκδοθεί. Το μέρος I της προηγούμενης άδειας κυκλοφορίας και το μέρος II (εφόσον έχει εκδοθεί) πρέπει να κατατεθούν στις αρχές ταξινόμησης του κράτους μέλους προορισμού ώστε να μπορέσουν οι αρχές αυτές να αποσύρουν το μέρος (ή τα μέρη) της προηγούμενης άδειας κυκλοφορίας. Οφείλουν να ενημερώσουν εντός δύο μηνών τις αρχές του κράτους μέλους που είχαν εκδώσει την άδεια κυκλοφορίας ότι η άδεια έχει αποσυρθεί. Επιπλέον, οφείλουν να επιστρέψουν την άδεια που απέσυραν

⁽¹⁾ EE L 347 της 11.12.2006, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2007/133/EK (EE L 57 της 24.2.2007, σ. 12).

⁽²⁾ Άρθρο 4 της οδηγίας 1999/37/EK.

στις προαναφερόμενες αρχές, εφόσον αυτές το ζητήσουν, εντός έξι μηνών από την απόσυρση. Όταν η άδεια κυκλοφορίας αποτελείται από τα μέρη I και II ⁽¹⁾ αλλά το μέρος II λείπει, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο ζητήθηκε η νέα ταξινόμηση (νέα άδεια) μπορούν να αποφασίσουν, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να εκδώσουν νέα άδεια κυκλοφορίας για το όχημα, μόνον όμως αφού θα έχουν λάβει, εγγράφως ή διά της ηλεκτρονικής οδού, επιβεβαίωση από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, στο οποίο είχε προηγουμένως εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για το όχημα, ότι ο απτών έχει δικαίωμα να λάβει νέα άδεια κυκλοφορίας για το όχημα σε άλλο κράτος μέλος ⁽²⁾.

γ) το κοινοτικό ή εθνικό πιστοποιητικό συμμόρφωσης:

- οι εθνικές αρχές δεν μπορούν να ζητούν κοινοτικό πιστοποιητικό συμμόρφωσης για οχήματα που είχαν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος εάν η προηγούμενη άδεια κυκλοφορίας τους συμβαδίζει απολύτως με το υπόδειγμα της οδηγίας 1999/37/ΕΚ. Σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας, η άδεια κυκλοφορίας που εκδίδεται από κράτος μέλος πρέπει να αναγνωρίζεται από τα υπόλοιπα κράτη μέλη για την επαναταξινόμηση του μηχανοκίνητου οχήματος στα κράτη αυτά,
- ωστόσο, οι εθνικές αρχές μπορούν να ζητούν το κοινοτικό πιστοποιητικό συμμόρφωσης για οχήματα που είχαν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος όταν η μη εναρμονισμένη άδεια κυκλοφορίας του άλλου κράτους μέλους δεν τους επιτρέπει να ταυτοποιήσουν το μηχανοκίνητο όχημα με επαρκή ακρίβεια,
- εάν το μηχανοκίνητο όχημα δεν διαθέτει κοινοτικό πιστοποιητικό συμμόρφωσης, οι εθνικές αρχές μπορούν να ζητούν εθνικό πιστοποιητικό συμμόρφωσης·

δ) απόδειξη πληρωμής του ΦΠΑ, εάν το όχημα είναι καινούργιο για σκοπούς ΦΠΑ (βλέπε τμήμα 3.5.1)·

ε) πιστοποιητικό ασφάλισης·

στ) **δελτίο τεχνικού ελέγχου** εάν είναι υποχρεωτική η διενέργεια τεχνικού ελέγχου για κάθε επαναταξινόμηση μηχανοκίνητου οχήματος που είχε προηγουμένως ταξινομηθεί στο ίδιο ή σε άλλο κράτος μέλος.

4. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ ΑΛΛΟ ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ

Ένα μηχανοκίνητο όχημα μπορεί προφανώς να φορτωθεί σε ρυμουλκούμενο ή σε φορτηγό και να μεταφερθεί σε άλλο κράτος μέλος. Ωστόσο, πολλά μηχανοκίνητα οχήματα οδηγούνται στο κράτος μέλος προορισμού.

Τα περισσότερα κράτη μέλη ορίζουν, ως γενικό κανόνα, ότι δεν επιτρέπεται η οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος στις δημόσιες οδούς, εάν το όχημα δεν διαθέτει αριθμό κυκλοφορίας. Η συνήθης κατάσταση είναι να οδηγούνται τα μηχανοκίνητα οχήματα είτε με τις πινακίδες κυκλοφορίας του κράτους μέλους καταγωγής είτε με τις πινακίδες του κράτους μέλους προορισμού.

Επιπλέον, η αστική ευθύνη πρέπει να εξακολουθήσει να καλύπτεται από την ασφάλεια ⁽³⁾ και οι οδηγοί είναι καλό να έχουν μαζί τους την «πράσινη κάρτα», δηλαδή το διεθνές πιστοποιητικό ασφάλισης ⁽⁴⁾, όταν χρησιμοποιούν το όχημά τους. Ωστόσο, μετά την υπογραφή της πολυμερούς συμφωνίας ⁽⁵⁾ από όλα τα κράτη μέλη (όπως και από την Ανδόρρα, την Κροατία, το Λιχτενστάιν, τη Νορβηγία και την Ελβετία), η πινακίδα κυκλοφορίας του οχήματος ισοδυναμεί με πιστοποιητικό ασφάλισης. Αυτό δίνει τη δυνατότητα στα μηχανοκίνητα οχήματα με πινακίδα κυκλοφορίας από μια από αυτές τις χώρες να κυκλοφορούν ελεύθερα σε αυτό το χώρο, χωρίς ελέγχους στα σύνορα σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης για το όχημα.

⁽¹⁾ Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 7 της οδηγίας 1999/37/ΕΚ, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν άδεια κυκλοφορίας η οποία περιλαμβάνει είτε ένα είτε δύο χωριστά μέρη και «προς το παρόν, είναι σκόπιμο να επιτραπεί η συνύπαρξη των δύο συστημάτων». Συνεπώς, το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας ορίζει ότι η άδεια κυκλοφορίας περιλαμβάνει είτε ένα μέρος σύμφωνα με το παράρτημα I είτε δύο μέρη σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II. Η αναφορά στο μέρος II ισχύει μόνο για τα κράτη μέλη που ακολουθούν το σύστημα της άδειας κυκλοφορίας με δύο διαφορετικά μέρη (μέρος I και μέρος II).

⁽²⁾ Άρθρο 5 παράγραφος 2 της οδηγίας 1999/37/ΕΚ.

⁽³⁾ Οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμόνισης των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ L 103 της 2.5.1972, σ. 1). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 149 της 11.6.2005, σ. 14).

⁽⁴⁾ Κάθε οδηγός μπορεί να εξασφαλίσει την πράσινη κάρτα από τον ασφαλιστή που εξέδωσε γι' αυτόν την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης για το όχημά του. Το σύστημα της πράσινης κάρτας καθιερώθηκε το 1953 υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη και η διαχείριση του συστήματος γίνεται από το Συμβούλιο των Εθνικών Γραφείων Ασφάλισης (Council of Bureaux). Η πράσινη κάρτα πιστοποιεί ότι ο οδηγός διαθέτει τουλάχιστον την ελάχιστη υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη έναντι τρίτων που απαιτεί η νομοθεσία των χωρών που επισκέπτεται (για περισσότερες πληροφορίες, βλέπε: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

⁽⁵⁾ Συμφωνία μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφάλισης των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, η οποία υπογράφηκε στις 30 Μαΐου 2002 και επισυνάπτεται στο παράρτημα της απόφασης 2003/564/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Ιουλίου 2003, για την εφαρμογή της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τους ελέγχους ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ L 192 της 31.7.2003, σ. 23).

Υπάρχουν δύο τρόποι νόμιμης οδήγησης μηχανοκίνητου οχήματος στο κράτος μέλος προορισμού: είτε το μηχανοκίνητο όχημα φέρει πινακίδα επαγγελματικής κυκλοφορίας είτε φέρει πινακίδα προσωρινής κυκλοφορίας.

4.1. Οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος με πινακίδες επαγγελματικής κυκλοφορίας

Συστήματα επαγγελματικής ταξινόμησης υπάρχουν στα περισσότερα κράτη μέλη για να έχουν τη δυνατότητα οι έμποροι λιανικής πώλησης να οδηγούν μηχανοκίνητα οχήματα στις δημόσιες οδούς για πολύ μικρό χρονικό διάστημα, χωρίς να είναι υποχρεωμένοι να τα ταξινομήσουν επίσημα. Τα συστήματα επαγγελματικής ταξινόμησης απευθύνονται στους κατασκευαστές, συναρμολογητές, διανομείς και πωλητές και αφορούν τα μηχανοκίνητα οχήματα των οποίων είναι κάτοχοι.

Τα περισσότερα κράτη μέλη δεν εκδίδουν άδειες επαγγελματικής κυκλοφορίας καθαυτές, που συμπεριλαμβάνουν ταυτοποίηση του μηχανοκίνητου οχήματος. Συνήθως παρέχουν ένα άλλο είδος εγγράφου, που διασυνδέει τις πινακίδες κυκλοφορίας με τον κάτοχο τους, ή/και απαιτούν από τον κάτοχο να τηρεί ημερολόγιο στο οποίο να καταγράφει τις διαδρομές που πραγματοποιούνται με την πινακίδα κυκλοφορίας.

Το άρθρο 35 παράγραφος 1 στοιχείο α) της σύμβασης της Βιέννης για την οδική κυκλοφορία ⁽¹⁾ ορίζει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορούν να απαγορεύουν την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε άλλο συμβαλλόμενο μέρος, υπό τον όρο ότι ο οδηγός φέρει άδεια κυκλοφορίας. Τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει επίσης να αναγνωρίζουν άδειες κυκλοφορίας που έχουν εκδοθεί από άλλα συμβαλλόμενα μέρη σύμφωνα με τη σύμβαση. Ωστόσο, δεν περιλαμβάνεται διάταξη στη σύμβαση που να απαιτεί από τα συμβαλλόμενα μέρη ή που να τους επιτρέπει να απαγορεύουν την ελεύθερη κυκλοφορία οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τη σύμβαση.

Σχετικά με την ελευθερία διαμετακόμισης των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Κοινότητας ⁽²⁾, η ενδοκοινοτική κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων με αριθμό επαγγελματικής κυκλοφορίας που εκδόθηκε από άλλο κράτος μέλος διέπεται από τη συνθήκη ΕΚ ⁽³⁾ και ιδίως από το άρθρο 28 της συνθήκης. Τα πιθανά εμπόδια πρέπει να αιτιολογούνται βάσει του άρθρου 30 ΕΚ ή μιας από τις υποχρεωτικές απαιτήσεις που αποδέχεται το Δικαστήριο.

Η αρχή ότι κάθε κράτος μέλος λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλίσει ότι η αστική ευθύνη σε σχέση με τη χρήση οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφός του καλύπτεται από την ασφάλιση, κανονικά, εφαρμόζεται επίσης στα οχήματα που φέρουν πινακίδες επαγγελματικής κυκλοφορίας. Η έκταση της καλυπτομένης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της κάλυψης καθορίζονται με βάση τα μέτρα αυτά. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την υποχρέωση αυτή οχήματα που φέρουν πινακίδες επαγγελματικής κυκλοφορίας (δηλαδή να εφαρμόζουν παρέκκλιση από την προαναφερόμενη διάταξη), εάν οι πινακίδες αυτές περιλαμβάνονται σε κατάλογο που καταρτίζει το οικείο κράτος μέλος και τον οποίο γνωστοποιεί στα υπόλοιπα κράτη μέλη και στην Επιτροπή. Στην περίπτωση αυτή, τα υπόλοιπα κράτη μέλη διατηρούν το δικαίωμα να ζητούν από τον κάτοχο του οχήματος να έχει πράσινη κάρτα που να ισχύει ή να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης στα σύνορα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του οικείου κράτους μέλους ⁽⁴⁾. Ωστόσο, μια νέα τροποποίηση της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, την οποία εισήγαγε η πέμπτη οδηγία ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων, 2005/14/ΕΚ ⁽⁵⁾, ορίζει ότι τα οχήματα που απαλλάσσονται από την ασφαλιστική υποχρέωση επειδή φέρουν ειδική πινακίδα αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο με τα ανασφάλιστα οχήματα. Τα θύματα ατυχημάτων που έχουν προκληθεί από τέτοια οχήματα θα έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν αποζημίωση από τον οργανισμό αποζημιώσεων της χώρας στην οποία συνέβη το ατύχημα. Ο οργανισμός αυτός θα πρέπει τότε να έχει αξίωση κατά του ταμείου εγγυήσεων του κράτους μέλους στο οποίο σταθμεύει συνήθως το όχημα.

4.2. Το μηχανοκίνητο όχημα φέρει πινακίδα προσωρινής κυκλοφορίας

Πολλά κράτη μέλη εφαρμόζουν ένα σύστημα προσωρινής ταξινόμησης ώστε το όχημα να μπορεί να κυκλοφορήσει για μικρό χρονικό διάστημα πριν αποκτήσει την οριστική του ταξινόμηση ή πριν εξαχθεί από τη χώρα. Η προσωρινή ταξινόμηση γίνεται συνήθως στο κράτος μέλος καταγωγής του οχήματος. Ωστόσο, η Επιτροπή υποστηρίζει την άποψη ότι η γενική αρχή της ελευθερίας διαμετακόμισης των εμπορευμάτων και η οδηγία σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων συνεπάγονται ότι το κράτος μέλος καταγωγής θα πρέπει επίσης να αποδέχεται τη χρήση —στο έδαφός του— των πινακίδων και της άδειας προσωρινής κυκλοφορίας που εκδίδονται από το κράτος μέλος προορισμού.

⁽¹⁾ Ηνωμένα Έθνη — Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη, 8 Νοεμβρίου 1968, όπως τροποποιήθηκε.

⁽²⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 23ης Οκτωβρίου 2003, Administration des douanes et droits indirects κατά Rioglass SA και Transremar SL, υπόθεση C-115/02, Συλλογή 2003, σ. I-12705, σκέψη 18.

⁽³⁾ Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Οκτωβρίου 2003, ποινική δίκη κατά Marco Grilli, υπόθεση C-12/02, Συλλογή 2003, σ. I-11585.

⁽⁴⁾ Άρθρο 4 στοιχείο β) της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.

⁽⁵⁾ Άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο β). Θα ενσωματωθεί από τα κράτη μέλη έως τις 11 Ιουνίου 2007 το αργότερο.

Για την προσωρινή ταξινόμηση:

- τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να εκδίδουν **άδεια προσωρινής κυκλοφορίας που δεν διαφέρει ή διαφέρει ελάχιστα μόνο από το υπόδειγμα που περιλαμβάνεται στην οδηγία 1999/37/ΕΚ**: σε αυτή την περίπτωση, τα υπόλοιπα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να αναγνωρίζουν την άδεια προσωρινής κυκλοφορίας που εξέδωσε ένα κράτος μέλος για την αναγνώριση του οχήματος σε περίπτωση διεθνούς κυκλοφορίας υπό τον όρο ότι ο οδηγός φέρει το μέρος I της άδειας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας ⁽¹⁾,
- εναλλακτικά, η **άδεια προσωρινής κυκλοφορίας μπορεί να διαφέρει ουσιαστικά από το υπόδειγμα που περιλαμβάνεται στην οδηγία 1999/37/ΕΚ**: Τα υπόλοιπα κράτη μέλη οφείλουν, κατ' αρχήν, να αναγνωρίζουν την άδεια, σύμφωνα με τα άρθρα 28 και 30 της συνθήκης ΕΚ.

Η ελεύθερη κυκλοφορία μηχανοκίνητου οχήματος που φέρει πινακίδα και άδεια προσωρινής κυκλοφορίας μπορεί να περισταλεί μόνο για λόγους που άπτονται της οδικής ασφάλειας (όπως η ικανότητα οδήγησης του οδηγού, η συμμόρφωσή του με τους τοπικούς κανόνες οδικής κυκλοφορίας ή η τεχνική αξιοπιστία του μηχανοκίνητου οχήματος), σε περίπτωση εύλογης υπόνοιας κλοπής του οχήματος ή όταν οι αρχές ελέγχου έχουν εύλογες αμφιβολίες ως προς την ισχύ της άδειας.

Επιπλέον, συνιστάται στους οδηγούς να έχουν μαζί τους την «πράσινη κάρτα» που πιστοποιεί ασφαλιστική κάλυψη τουλάχιστον του ελάχιστου υποχρεωτικού επιπέδου που απαιτεί η νομοθεσία της χώρας την οποία επισκέπτονται. Κατά τη διαδρομή και μέχρι την οριστική ταξινόμηση στο κράτος μέλος προορισμού, το όχημα πρέπει να είναι καλυμμένο από ασφαλιστήριο συμβόλαιο που έχει εκδοθεί από ασφαλιστή εξουσιοδοτημένο να ασκεί τη δραστηριότητά του στο κράτος μέλος καταγωγής του οχήματος. Ωστόσο, μια νέα κανονιστική ρύθμιση ⁽²⁾, που πρέπει να μεταφερθεί στη νομοθεσία των κρατών μελών έως τις 11 Ιουνίου 2007 το αργότερο, ορίζει ότι όταν ένα όχημα αποστέλλεται από ένα κράτος μέλος σε άλλο, το κράτος στο οποίο βρίσκεται ο κίνδυνος θεωρείται το κράτος μέλος προορισμού, αμέσως μετά την αποδοχή της παράδοσης από τον αγοραστή για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών, ακόμη και αν το όχημα δεν έχει ταξινομηθεί επισήμως στο κράτος μέλος προορισμού. Αυτό το γεγονός δίνει τη δυνατότητα στον αγοραστή του οχήματος να έχει ασφαλιστική κάλυψη στο κράτος μέλος της κατοικίας του ακόμη και αν το όχημα εξακολουθεί να φέρει ξένες πινακίδες κυκλοφορίας (προσωρινές πινακίδες της χώρας καταγωγής). Πρακτικά, αυτό σημαίνει ότι η ασφάλεια θα πρέπει να συνάπτεται στη χώρα προορισμού. Η ασφάλιση αυτή μπορεί να προσφέρεται από ασφαλιστικές επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο κράτος μέλος προορισμού ή σε άλλα κράτη μέλη που παρέχουν υπηρεσίες στο κράτος μέλος προορισμού με βάση την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ή την ελευθερία εγκατάστασης.

5. ΕΝΔΙΚΑ ΜΕΣΑ

Κάθε απόφαση που λαμβάνεται από εθνικές αρχές για απόρριψη της έγκρισης τύπου μηχανοκίνητου οχήματος ή άρνηση χορήγησης άδειας κυκλοφορίας (άρνηση ταξινόμησής του) πρέπει να κοινοποιείται στο ενδιαφερόμενο μέρος το οποίο πρέπει ταυτόχρονα να ενημερώνεται σχετικά με τα ένδικα μέσα που έχει στη διάθεσή του βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας του οικείου κράτους μέλους και σχετικά με τις προθεσμίες που ισχύουν για την άσκησή τους ⁽³⁾.

Πέρα από τα επίσημα, εθνικά ένδικα μέσα που παρέχονται στον αιτούντα άδεια κυκλοφορίας, οι πολίτες και οι επιχειρήσεις μπορούν να απευθύνονται στο δίκτυο SOLVIT ⁽⁴⁾ για τη διευθέτηση των προβλημάτων έγκρισης οχημάτων ή ταξινόμησης αυτοκινήτων που αντιμετωπίζουν. Η χρήση του SOLVIT είναι δωρεάν.

Έχουν επίσης τη δυνατότητα να στραφούν απευθείας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και να υποβάλουν καταγγελία κατά κράτους μέλους. Η Επιτροπή —εάν θεωρήσει ότι ένα κράτος μέλος παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τη συνθήκη ΕΚ— μπορεί να κινήσει τη διαδικασία παράβασης κατά του κράτους μέλους βάσει του άρθρου 226 ΕΚ.

⁽¹⁾ Η οδηγία 1999/37 ΕΚ εφαρμόζεται επίσης στις άδειες προσωρινής κυκλοφορίας, οι οποίες θα πρέπει να αναγνωρίζονται από τα κράτη μέλη βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 2 στοιχείο β) και του άρθρου 4 της οδηγίας.

⁽²⁾ Το νέο άρθρο 4α που έχει εισαχθεί στην τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 129 της 19.5.1990, σ. 33) σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων με την οδηγία 2005/14/ΕΚ.

⁽³⁾ Άρθρο 12 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

⁽⁴⁾ <http://europa.eu.int/solvit/>.