

Komisjoni tõlgendusteatis teisest liikmesriigist pärit mootorsõidukite registreerimise korra kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

(2007/C 68/04)

1. SISSEJUHATUS

Mootorsõiduki ostmine teisest liikmesriigist või selle viimine teise liikmesriiki on võrreldes mõne aasta taguse ajaga muutunud tunduvalt hõlpsamaks, seda peamiselt tänu kolmele olulisele arengule.

- (a) Erinevad riiklikud tüübikinnituse süsteemid asendati EÜ kogu sõidukit hõlmava tüübikinnitussüsteemiga, ⁽¹⁾ mida on kohustuslikus korras kohaldatud enamiku sõiduautode ja mootorrataste suhtes vastavalt 1998. aasta jaanuarist ja 2003. aasta juunist. Seetõttu peavad nimetatud kategooriate mootorsõidukid turuleviimise korral vastama kõigile asjaomastele EÜ tüübikinnitust käsitlevate direktiivide nõuetele ning liikmesriigid ei tohi keelduda selliste sõidukite müümisest, registreerimisest ja kasutuselevõtmisest. Ettepanek võtta vastu uus raamdirektiiv ⁽²⁾ on praegu kaalumisel Euroopa Parlamendis ja nõukogus. Pärast raamdirektiivi vastuvõtmist hõlmatakse EÜ sõiduki tüübikinnitusega ka kommertsveokid (bussid ja kaugbussid, furgoonautod ja veoautod). Kogu Euroopa Liidus kehtiv ühtne EÜ tüübikinnitus võimaldab kiiremat ja lihtsamat registreerimist kõigis liikmesriikides.
- (b) Uus grupierandi määrus konkurentsieskirjade kohaldamise kohta mootorsõidukite müügi ja teeninduse suhtes ⁽³⁾ on veelgi parandanud Euroopa tarbijate võimalusi saada kasu ühtsest turust, nii et tarbijad saavad hinnaerinevusi eri liikmesriikides täielikult enda huvides ära kasutada. Näiteks saavad tarbijad nüüd piiramatult kasutada vahendajate või ostuagentide teenuseid ja osta mootorsõiduki sealt, kus neile rohkem sobib. Turustajatel on rohkem vabadust tegutseda väljaspool oma asukohariiki ning müüa sõidukeid teistes liikmesriikides elavatele klientidele (nn aktiivne müük lisaks passiivsele müügile, mille puhul kliendid võtavad ühendust turustajaga).
- (c) Euroopa Ühenduses (EÜ) on kasutusele võetud mootorsõidukite ühtlustatud registreerimistunnistus. ⁽⁴⁾ Selle peamine eesmärk on hõlbustada ühes liikmesriigis registreeritud sõidukite vaba liikumist teiste liikmesriikide teedel ning mõnes teises liikmesriigis eelnevalt registreeritud sõidukite uuesti kasutuselevõtmist.

Siiski ei söanda väga paljud inimesed ja ettevõtted endiselt osta mootorsõidukit teisest liikmesriigist, sest kardavad oma kodumaal tarbetut bürokraatiat ja lisakulusid. Pealegi põhjustab mootorsõidukite üleviimine ühest liikmesriigist teise ikka veel kaebusi, eelkõige koormava tüübikinnitus- ja registreerimiskorra tõttu. Praegu seostub mootorsõidukite registreerimisega koguni 20 % käsitlemisel olevatest EÜ asutamislepingu artiklitega 28 ja 30 hõlmatud rikkumisjuhtudest ning 7 % SOLVITI juhtudest. ⁽⁵⁾

Käesoleva teatise eesmärk on pakkuda terviklikku ja ajakohastatud ülevaadet nendest EÜ õigusaktidest, mida kohaldatakse mootorsõidukite registreerimise suhtes muus kui ostmise liikmesriigis, ning registreerimise ülekandmise suhtes liikmesriikide vahel, ja neid õigusakte ajakohastada, pidades silmas Euroopa õigusaktide

⁽¹⁾ Nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiv 70/156/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta. (EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2006/40/EÜ (ELT L 161, 14.6.2006, lk 12).

⁽²⁾ Komisjoni ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv mootorsõidukite ja nende haagiste ning nimetatud sõidukite jaoks ettenähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnitamise kohta, KOM(2003) 418, muudetud dokumendiga KOM(2004) 738.

⁽³⁾ Komisjoni 31. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1400/2002 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalkokkulepete ja koosõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris (EÜT L 203, 1.8.2002, lk 30). Määrust on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.

⁽⁴⁾ Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57). Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/103/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 344).

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

hiljutist arengut ja Euroopa Kohtu kohtupraktikat. Käesolev teatis ei anna siiski ülevaadet autoregistreerimismaksude ja liiklusmaksude suhtes kohaldatavatest EÜ õiguse põhimõtetest, ⁽¹⁾ mida praegu reguleeritakse EÜ asutamislepingu artiklitega 25 või 90 ⁽²⁾.

Käesoleva teatisega asendatakse tervikuna komisjoni tõlgendav teatis tüübikinnituse ja eelnevalt teises liikmesriigis registreeritud sõidukite registreerimise korra kohta. ⁽³⁾ Tuleb märkida, et üksnes Euroopa Kohtul on volitused võtta lõplik seisukoht ühenduse õiguse tõlgendamiseks.

Käesolev teatis pakub eelkõige huvi liikmesriikide ametiasutustele, kes tegelevad mootorsõidukite registreerimisega, ja aitab neil EÜ õigusakte korrektselt kohaldada. Komisjon töötab välja juhendi tarbijatele, milles selgitatakse sõidukite üleviimist ja registreerimist.

Igal juhul jätkab komisjon mootorsõidukite registreerimise ja üleviimise suhtes kohaldatavate EÜ õiguse põhimõtete korrektse rakendamise tähelepanelikku jälgimist.

2. TERMINOLOOGIA

Käesolev teatis hõlmab nii mootorsõidukite esmast registreerimist kui ka eelnevalt teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite registreerimist, olenemata sellest, kas need on uued või kasutatud.

Teatises kasutatakse järgmisi mõisteid: "mootorsõiduk":

- teedel sõitmiseks ettenähtud mis tahes mootorsõiduk, mis on kas komplektne või mittekomplektne ja mille suurim ettenähtud kiirus on üle 25 km/h, ning selle haagised, välja arvatud rööbastel liikuvad sõidukid, põllumajandus- ja metsatraktorid ning kõik liikurmasinad ning kommerts-raskeveokid, ⁽⁴⁾ või
- mis tahes kahe- või kolmerattaline mootorsõiduk, nii paarisratastega kui ka muul viisil paigutatud ratas-
tega, mis on ette nähtud teedel sõitmiseks. ⁽⁵⁾

Mootorsõiduk on "eelnevalt registreeritud teises liikmesriigis", kui sellele on antud riiklik maanteeliikluse luba, mis hõlmab sõiduki tuvastamist ja sellele registreerimisnumbri andmist. Seega hõlmab kõnealune teatis ka ajutiselt või lühiajaliselt registreeritud mootorsõidukeid ning ametialaseks kasutuseks registreeritud mootorsõidukeid.

Sõiduki viimisel teise liikmesriiki ei ole oluline, kui pikka aega on sõiduk olnud registreeritud teises liikmesriigis.

3. MOOTORSÕIDUKI REGISTREERIMINE ELUKOHALIIKMESRIIGIS

3.1. Mida tähendab elukohaliikmesriik registreerimise aspektist?

Euroopa Kohtu sõnul kaasneb registreerimiskohustus maksustamisõiguse teostamisega mootorsõidukite suhtes. See hõlbustab nii registreerimise liikmesriigi kui ka teiste liikmesriikide poolset järelevalvet, sest ühes liikmesriigis registreerimine on tõend selles riigis makstud mootorsõidukimaksu kohta. ⁽⁶⁾

⁽¹⁾ EÜ õiguse põhimõtted, mida praegu kohaldatakse autoregistreerimismaksude ja liiklusmaksude suhtes, on sätestatud komisjoni teatises Euroopa kodanike õiguste ja kohustuste kohta seoses ühenduse piires üleviidud või korrapäraselt piiriülesteks sõitudeks kasutatavate autode maksustamisega, avaldatud internetis:

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

⁽²⁾ Komisjon on vastu võtnud ettepaneku sõiduautodega seotud maksude kohta [KOM(2005) 261, 5.7.2006]. Nimetatud ettepanekuga nähakse ette järkjärguline autoregistreerimismaksude kaotamine viie- kuni kümneaastase üleminekuaja jooksul ja automaksude jäägi tagasimaksesüsteemi kehtestamine juhul, kui ühes liikmesriigis registreeritud auto toimetatakse püsivalt teise liikmesriiki, et see seal registreerida.

⁽³⁾ EÜT C 143, 15.5.1996, lk 4.

⁽⁴⁾ Vt direktiivi 70/156/EMÜ artiklit 1.

⁽⁵⁾ St mis tahes mootorsõiduk, mis jääb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/24/EÜ (kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61/EÜ) kohaldamisalasse (artikkel 1) (EÜT L 124, 9.5.2002, lk 1).

⁽⁶⁾ Euroopa Kohtu 21. märtsi 2002. aasta otsus kohtuasjas C-451/99: Cura Anlagen GmbH v. Auto Service Leasing GmbH (ASL) (EKL 2002, lk I-03193) (<http://curia.europa.eu/fr/content/juris/index.htm>).

Iga isik peab oma sõiduki registreerima oma elukohaliikmesriigis. Direktiivi 83/182/EMÜ⁽¹⁾ artiklis 7 ja direktiivi 83/183/EMÜ⁽²⁾ artiklis 6 sätestatakse täpsed alalise elukoha määramise eeskirjad olukordades, kui asjaomased isikud elavad ja juhvad sõidukit vastavalt kas ajutiselt või alaliselt muus kui oma elukohaliikmesriigis. Siiski ollakse Euroopa Kohtu praktikas seisukohal, et kui ilmnevad muud olukorda mõjutavad tegurid, ei saa kõnealuses artiklis viidatavat arvriteeriumi (elada antud kohas aasta jooksul vähemalt 185 päeva) pidada peamiseks kriteeriumiks.

Euroopa Kohtu seisukoha alusel loetakse nii isiklikel kui ka tööalastel põhjustel kahe liikmesriigiga seotud isiku alaliseks elukohaks, määratuna kõiki asjakohaseid fakte arvestava üldhinnangu raames, tema isiklike huvidega püsivalt seotud kohta; kui kõnealuse üldhinnangu raames ei suudeta seda kindlaks määrata, peetakse esmatahtsaks isiklike sidemeid.⁽³⁾

3.2. Mootorsõiduki registreerimiseks vajalikud toimingud

Liikmesriikide praegustes õigusaktides nähakse mootorsõiduki registreerimisel vastuvõtvast liikmesriigis ette (kõige rohkem) kolm erinevat toimingut:

- **mootorsõiduki tehniliste omaduste kinnitus**, mis paljudel juhtudel tähendab EÜ tüübikinnitust. Teatud tüüpi mootorsõidukite puhul on aga vaja järgida riiklikku kinnituskorda;
- **kasutatud sõidukite tehnoloogiline vaatus**, mille eesmärk on inimeste tervise ja elu kaitsmiseks kontrollida, kas konkreetne mootorsõiduk on registreerimise ajal heas seisukorras;
- **mootorsõiduki registreerimine**, st sõidukile maanteeliikluse loa andmine, mis hõlmab mootorsõiduki tuvastamist ja sellele registreerimisnumbri väljastamist.

3.3. Mootorsõiduki tehniliste omaduste kinnitamine

3.3.1. EÜ tüübikinnitus

Kõigi alates 1996. aastast kinnitatud seeriaviisilisel toodetud sõiduautode, 2003. aasta maikuust kinnitatud mootorrataste ja 2005. aastast kinnitatud traktorite puhul on põhimõtteliselt vajalik EÜ tüübikinnitus. Selle korra kohaselt tõendab liikmesriik, et seda tüüpi sõiduk vastab kõigile Euroopas kohaldatavatele ohutus- ja keskkonnakaitsenõuetele. EÜ tüübikinnitus kehtib kõigis liikmesriikides.

Kui mootorsõiduki tootja esitab direktiivi 70/156/EMÜ kohaselt **EÜ tüübikinnituse saamiseks taotluse** liikmesriigi tüübikinnitusasutusele ja kui see asutus annab sõidukile juhul, kui see vastab kõigile asjaomaste direktiivide nõuetele, EÜ tüübikinnituse, (*) siis saadab selle liikmesriigi tüübikinnitusasutus teiste liikmesriikide tüübikinnitusasutustele sõiduki tüübikinnitustunnistuse koopia iga tüübi kohta, mille see asutus on kinnitanud või mille kinnitamisest keeldunud või mille puhul ta on tunnistuse tühistanud.

Tootja kui sõiduki tüübikinnituse omanik annab välja **EÜ vastavustunnistuse**, millega näidatakse, et sõiduk on toodetud vastavalt kinnitatud sõidukitüübile. Igal EÜ tüübikinnitusega sõidukil peab olema EÜ vastavustunnistus. Lisaks peavad tootjad EÜ konkurentsieskirjade kohaselt andma EÜ vastavustunnistused välja mittediskrimineerival viisil ja õigeaegselt, olenemata sõiduki siht- ja/või päritoluasukohast (st olenemata sellest, kas sõiduk müüdi teise liikmesriigi kliendile või ostis turustaja selle teises liikmesriigis tegutselt vahendajalt).

(1) Nõukogu 28. märtsi 1983. aasta direktiiv 83/182/EMÜ ühest liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta ühenduses (EÜT L 105, 23.4.1983, lk 59). Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/98/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 129).

(2) Nõukogu 28. märtsi 1983. aasta direktiiv 83/183/EMÜ üksikisikute isikliku vara liikmesriigist alalise importimise suhtes kohaldatava maksuvabastuse kohta (EÜT L 105, 23.4.1983, lk 64). Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 92/12/EMÜ (EÜT L 76, 23.3.1992, lk 1).

(3) Euroopa Kohtu 12. juuli 2001. aasta otsus kohtuasjas C-262/99: Paraskevas Louloudakis v. Elliniko Dimosio (EKL 2001, lk I-05547).

(4) Kohaldatavate direktiivide loendi leiata direktiivi 70/156/EMÜ IV lisa I osast.

Liikmesriigid võivad registreerida ja lubada müüa või kasutusele võtta ainult uue EÜ tüübikinnitusega sõidukeid vastavalt nende konstruktsioonile või töötamisele, kui nendel sõidukitel on olemas kehtiv EÜ vastavustunnistus.

Euroopa õigusaktides ei nõuta, et sõiduki vastavustunnistus peab ka pärast registreerimist alles olema. Enamikus liikmesriikides säilitatakse EÜ vastavustunnistus pärast sõiduki registreerimist ametiasutustes.

Uue EÜ tüübikinnitusega sõidukid, millel on kehtiv vastavustunnistus, ei pea läbima uut tehniliste omaduste kinnitust ega vastama täiendavatele nende konstruktsiooni ja töötamist puudutavatele tehnilistele nõuetele, kui neid ei ole pärast tootja tehastest lahkumist ilmselgelt muudetud. Seega ei ole lubatud kohaldada riiklikke õigusakte, mille kohaselt ei saa kehtiva EÜ tüübikinnitustunnistusega hõlmatud mootorsõidukeid registreerida ilma riikliku tunnistusega, millega kinnitatakse vastavust riiklikele nõuetele, näiteks seoses heitgaasidega. ⁽¹⁾

3.3.2. Riiklik kinnitus

Ühenduse praeguste õigusaktide kohaselt ei hõlma EÜ tüübikinnitus järgmisi mootorsõidukikategooriaid:

- kommertsveokid (bussid, kaugbussid, furgoonautod ja veoautod) ning haagised;
- väikeste seeriatena toodetud sõidukid;
- üksiksõiduki kinnitusega sõidukid.

Uue, EÜ tüübikinnitusega mootorsõiduki puhul võib vastuvõttev liikmesriik enne selle registreerimist nõuda riiklikku kinnitust. Riikliku kinnituse andmisel väljastatakse riiklik vastavustunnistus, mis lisaks muule otstarbele on vajalik ka mootorsõiduki registreerimiseks.

Riiklik kinnitus võib olla kas riiklik tüübikinnitus või riiklik üksiksõiduki kinnitus.

- **Riikliku tüübikinnituse** ja riikliku väikeste seeriade tüübikinnitusega tagatakse sõidukitüübi vastavust riiklikult kohaldatavatele tehnilistele nõuetele. Kinnituse andmisel väljastab tootja riikliku tüübivastavustunnistuse, milles kinnitab, et konkreetne sõiduk on toodetud vastavalt kinnitatud sõidukitüübile.
- **Riiklik üksiksõiduki kinnitus** tähendab konkreetse sõiduki puhul (mis on unikaalne või mitte) asjaomastele riiklikele nõuetele vastavuse sertifitseerimist. Eelkõige kohaldatakse seda korda kolmandatest riikidest imporditud üksikute sõidukite suhtes, mis ei vasta Euroopa tüübikinnituse nõuetele, ning unikaalsete sõidukite suhtes.

Esmakordselt ELis kasutusele võetavate või registreeritavate mootorsõidukite riiklik tüübikinnituse ja üksiksõiduki kinnituse kord jääb tavaliselt EÜ õiguse kohaldamisalast välja.

Teises liikmesriigis riiklikult juba kinnitatud mootorsõidukite ning teises liikmesriigis juba registreeritud mootorsõidukite suhtes kohaldatakse riiklik tüübikinnituse kord peab aga olema kooskõlas EÜ asutamislepingu artiklitega 28 ja 30. Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei ole nimetatud riiklike menetluste olemasolu nende artiklitega tingimata vastuolus.

Siiski peavad need kinnitamismõimalused EÜ asutamislepingu artiklitele 28 ja 30 vastamiseks täitma vähemalt järgmisi korralduslikke tingimusi. ⁽²⁾

- (a) Riiklik kinnitamise kord peab igal juhul põhinema **objektiivsetel, mittediskrimineerivatel, eelnevalt teadaolevatel kriteeriumidel**, et piiritleda riigiasutuste otsustamisvabadust ja vältida seega selle meelevaldset kasutamist.

⁽¹⁾ Euroopa Kohtu 29. mai 1997. aasta otsus kohtuasjas C-329/95: VAG Sverige AB haldusmenetlus (EKL 1997, lk I-02675).

⁽²⁾ Euroopa Kohtu 22. jaanuari 2002. aasta otsus kohtuasjas C-390/99: Canal Satélite Digital SL v. Administración General del Estado ja Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS) (EKL 2002, lk I-00607).

- (b) Kõnealune kord **ei tohi dubleerida kontrollimeetmeid**, mida on muude menetluste käigus kas samas riigis või teises liikmesriigis juba võetud. Järelikult ei ole riigiasutustel õigust nõuda tehnilisi katseid, kui need katsed on teises liikmesriigis juba tehtud ning nende tulemused on riiklikele asutustele kättesaadavad või antakse vastava soovi korral nende käsutusse. See nõuab aktiivset lähenemist riigiasutuselt, millele esitati mootorsõiduki kinnitamise taotlus või — sellega seoses — teise liikmesriigi kinnitusaluse väljastatud kinnitustunnistuse vastavuse tunnustamise taotlus. Lisaks nõutakse asjakohasel juhul aktiivset lähenemist ka viimatinimetatud asutuselt ning seda silmas pidades on liikmesriikide ülesanne tagada, et pädevad kinnitusalused teeksid omavahel koostööd eesmärgiga hõlbustada importiva liikmesriigi turule juurdepääsu saamise korda. ⁽¹⁾
- (c) Kõnealuse korra kohased toimingud peavad olema hõlpsasti juurdepääsetavad ja mõistliku aja jooksul täidetavad ning eitava vastuse korral peab olema võimalik eitav otsus kohtus vaidlustada. Kord tuleb üldiselt kohaldatavas ja riigiasutuste jaoks kohustuslikus meetmes selgesõnaliselt ette näha. Lisaks sellele ei vasta riiklik kinnituskord kaupade vaba liikumise põhimõtetele, kui selle kestus ja sellest tulenevad ebaproportsionaalsed kulud takistavad mootorsõiduki omanikul taotlema mootorsõidukile kinnitust.

Vastuvõtva liikmesriigi tehnilised nõuded ei tohi põhjustada olukorda, kus nõutakse mootorsõiduki tarbetut muutmist. Asjaolu, et mootorsõiduk on teises liikmesriigis juba registreeritud, tähendab, et selle liikmesriigi pädevate asutuste hinnangul vastab mootorsõiduk kõnealuses riigis kohaldatavatele nõuetele. Pädev asutus võib teises liikmesriigis juba kinnitatud, registreeritud või registreerimata mootorsõidukile kinnituse andmisest seega keelduda ainult juhul, kui mootorsõiduk kujutab tõsist ohtu rahvatervisele. Euroopa Kohtu praktika kohaselt peavad liikmesriigid oma otsustamisvabaduse kasutamisel seoses rahvatervise kaitsega järgima proportsionaalsuse põhimõtet. See tähendab, et meetmeid valides peavad nad piirduma üksnes rahvatervise kaitsmiseks või möödapääsmatute (näiteks maanteeohutuse) nõuete täitmiseks tegelikult vajalike meetmetega ja need peavad olema proportsionaalsed järgitava eesmärgiga, mida ei suudetaks saavutada ühendusesisest kaubandust vähem piiravate meetmetega. ⁽²⁾ Kuna EÜ asutamislepingu artiklis 30 nähakse ette rangelt tõlgendatav ⁽³⁾ erand kaupade vaba liikumise reeglist ühenduses, **tuleb seda kasutavatel riigiasutustel iga juhtumi korral näidata, et nende kohaldatavad reeglid on vajalikud EÜ asutamislepingu artiklis 30 viidatud huvide kaitsmiseks**, ning eelkõige, et kõnealusele mootorsõidukile kinnituse andmine kujutab tõsist ohtu inimeste tervisele või maanteeohutusele.

Pelga asjaolu põhjal, et sõiduk on saanud kinnituse teise liikmesriigi reeglitele vastavalt ja et selle teatud tehnilised omadused ilmselt (kuid mitte tingimata) erinevad vastuvõtvast liikmesriigis sätestatud omadustest või selle riigi samaväärse tüübikinnituse omadustest, ei ole põhjust väita, et inimeste tervis ja elu või keskkond oleks tõsiselt ohustatud.

Konkreetselt tuleb sihtkohaliikmesriigi ametiasutustel võtta järgmised meetmed.

- (a) Eelnevalt teises liikmesriigis kinnitatud ja registreeritud mootorsõiduki tehnilisi omadusi tuleb esmalt hinnata vastavalt vastuvõtvast liikmesriigis kehtivatele tehnilistele eeskirjadele, aga mitte vastavalt praegu kehtivatele eeskirjadele, vaid vastavalt eeskirjadele, mis kehtisid vastuvõtvast liikmesriigis siis, kui sõidukile anti kinnitus päritoluliikmesriigis.
- (b) Pädevad asutused peavad arvestama teiste liikmesriikide pädevate asutuste ja tootja tehtud katseid ning nende väljastatud tunnistusi. ⁽⁴⁾ Lisakatseid võib nõuda ainult juhul, kui need on vajalikud pädevatele asutustele sellise teabe hankimisel, mida tunnistustes ei ole.
- (c) Selle alusel määravad pädevad asutused kindlaks, millistes punktides ei vasta mootorsõiduk vastuvõtvast liikmesriigis sõiduki ELis esmakordse kinnitamise ajal kohaldatud tehnilistele eeskirjadele.

⁽¹⁾ Euroopa Kohtu 10. novembri 2005. aasta otsus kohtuasjas C-432/03: Euroopa Ühenduste Komisjon v. Portugali Vabariik (EKL 2005, lk I-09665).

⁽²⁾ Euroopa Kohtu 5. veebruari 2004. aasta otsus kohtuasjas C-24/00: Euroopa Ühenduste Komisjon v. Prantsuse Vabariik (EKL 2004, lk I-01277).

⁽³⁾ Euroopa Kohtu 5. veebruari 2004. aasta otsus kohtuasjas C-95/01: Kriminaalmenetlus John Greenhami ja Léonard Abeli suhtes (EKL 2004, lk I-01333).

⁽⁴⁾ Euroopa Kohtu 16. oktoobri 2003. aasta otsus kohtuasjas C-455/01: Euroopa Ühenduste Komisjon v. Itaalia Vabariik (EKL 2003, lk I-12023).

- (d) Pädevad asutused saavad kohaldada ainult riiklike tehnilisi eeskirju, mis on proportsionaalsed, pidades silmas mõnda Euroopa Kohtu poolt kohustusliku nõudena tunnustatud või EÜ asutamislepingu artiklis 30 nimetatud mõjuvat põhjust. Tuleb rõhutada, et ebaproportsionaalsete riiklike tehniliste eeskirjade kohaldamine teatud mootorsõidukite suhtes läheb vastuollu ühenduse õigusega, mis on riikliku õiguse suhtes igal juhul ülimuslik.

3.4. Kasutatud sõidukite tehnöülevaatus

Tehnöülevaatus eesmärk on kontrollida, **kas konkreetne mootorsõiduk on registreerimise ajal heas seisukorras**. Siiski võib asjaolu, et mootorsõidukit on pärast selle viimast tehnöülevaatus kasutatud üldkasutataval teedel, õigustada selle tehnöülevaatus teises liikmesriigis registreerimisel.

Euroopa Kohtu praktika ⁽¹⁾ kohaselt võivad liikmesriigid seega enne registreerimist nõuda **samas või teises liikmesriigis eelnevalt registreeritud mootorsõiduki tehnöülevaatus**, eeldusel, et ülevaatus on kohustuslik mis tahes sarnase mootorsõiduki omandiõiguse üleminekul või registreerimistunnistuse omaniku muutumisel, olenemata sellest, kas mootorsõiduk on registreeritud samas või teises liikmesriigis. Registreerimisele eelnev tehnöülevaatus **peab täitma vähemalt samu protseduurilisi tingimusi kui mootorsõiduki tehniliste omaduste kinnitamine** ehk täpsemalt:

- (a) See peab põhinema **objektiivsetel, mittediskrimineerivatel, eelnevalt teadaolevatel kriteeriumidel**, et piiritleda riigiasutuste otsustamisvabadust ja vältida seega selle meelevaldselt kasutamist.
- (b) Tehnöülevaatus **ei tohi dubleerida kontrollimeetmeid**, mida on muude menetluste käigus kas samas riigis või teises liikmesriigis juba võetud. Kui sõiduk on läbinud tehnöülevaatus mõnes liikmesriigis, nõutakse teistelt liikmesriikidelt vastavalt nõukogu direktiivi 96/96/EÜ ⁽²⁾ artikli 3 lõikes 2 sätestatud samaväärsuse ja vastastikuse tunnustamise põhimõttele sellisel juhul väljastatud tunnistuse tunnustamist, ilma et see takistaks neil nõuda nende territooriumil registreerimise puhul tehtavaid mis tahes lisakatseid, eeldusel et neid katseid ei ole kõnealuse tunnistuse väljastamisel juba tehtud. ⁽³⁾
- (c) Komisjon on arvamusel, et tehnöülevaatus peab olema hõlpsasti juurdepääsetav ja mõistliku aja jooksul täidetav. Imporditud sõidukite tehnöülevaatus eeldamine konkreetsete selleks ettenähtud ülevaatuspunktidega võib hakata takistama riikidevahelist kaubandust.

3.5. Mootorsõiduki registreerimine

Mootorsõiduki registreerimisega annab liikmesriik sellele maanteeliikluse loa, mis hõlmab mootorsõiduki identifitseerimist ja sellele registreerimisnumbri väljastamist.

3.5.1. Mootorsõidukite esmaregistreerimine

Uute EÜ tüübikinnitusega mootorsõidukite puhul, mis on ostetud teisest liikmesriigist, peab registreeriv liikmesriik lisaks ühenduse ühtlustatud koodi ⁽⁴⁾ C alusel registreerimist taotleva isiku või organisatsiooni konkreetsetele isikuandmetele nõudma ka **EÜ vastavustunnistust**. ⁽⁵⁾

EÜ tüübikinnitusega sõidukite puhul võib liikmesriik nõuda vastava riikliku tüübikinnituse või eraldi riiklike tüübikinnitustunnistuste esitamist (vt punkt 3.3.2).

⁽¹⁾ Euroopa Kohtu 12. juuni 1986. aasta otsus kohtuasjas C-50/85: Bernhard Schloh v. Auto contrôle technique SPRL, punktid 14–16 (EKL 1986, lk I-01855); kohtuasi C-451/99, punktid 62–64.

⁽²⁾ EÜTL 46, 17.2.1997, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).

⁽³⁾ Kohtuasi C-451/99.

⁽⁴⁾ Vastavalt direktiivi 1999/37/EÜ I ja II lisas sätestatule.

⁽⁵⁾ Direktiivi 70/156/EMÜ artikli 7 lõige 1.

Komisjon leiab, et liikmesriikidel on registreerimise ajal õigus kontrollida, kas käibemaks on nõuetekohaselt tasatud.

Kui mootorsõiduki müüb teise liikmesriigi *kutseline ettevõtja*, on ta kohustatud väljastama arve. Käibemaksu seisukohalt on kaks võimalust:

- (a) Mootorsõiduk on uus, kui see tarnitakse kas kuue kuu jooksul alates esmasest kasutuselevõtust või kui sõiduki läbisõit on kuni 6 000 kilomeetrit. Käibemaks tuleb ühist käibemaksusüsteemi käsitleva nõukogu 28. novembri 2006. aasta direktiivi 2006/112/EÜ (käibemaksudirektiiv) ⁽¹⁾ artikli 2 alusel tasuda liikmesriigis, kuhu sõiduk viiakse. Päritoluliikmesriigis, kus asub müüja, on uute veovahendite tarne maksuvaba (käibemaksudirektiivi artikli 138 lõike 2 punkt a). Selle sätte kohaselt peab kõnealuse maksuvabastuse saamiseks olema tõendatud, et müüja või klient saadab või veab uue veovahendi kliendile, kes asub väljaspool päritoluliikmesriiki, kuid see toimub ühenduse piires.
- (b) Mootorsõiduk ei ole uus, kui eraisik läheb teise liikmesriiki mootorsõidukit ostma ja veab selle ise tagasi (või korraldab veo), siis ostab ta selle müügikoha käibemaksumääraga ning seetõttu toimub maksustamine päritolukohas. Käibemaks kuulub tasumisele liikmesriigis, kus asub müüja. Kui automüüja on ostnud auto esmaselt müüjalt, kes eelkõige ei ole mootorsõiduki müügihinna sisalduvat käibemaksu maha arvanud, kohaldatakse kasutatud kaupadele kohaldatavat eriskeemi ("kasuminormi maksustamise erikord", käibemaksudirektiivi artiklid 312 ja järgmised).

Kui mootorsõidukit müüb *eraisik*, võib see käibemaksu seisukohalt olla:

- (a) uus (uue määratlust vaata eelmisest punktist a). Sellisel juhul kuulub käibemaks tasumisele liikmesriigis, kuhu sõiduk viiakse (käibemaksudirektiivi artikkel 2). Topeltmaksustamise vältimiseks on uue auto müünud eraisikul õigus päritoluriigis müügihinna lisatud käibemaks maha arvata või tagasi nõuda kuni selle käibemaksusummani, mille ta peaks tasuma, kui tarne maksustatakse päritoluliikmesriigis (käibemaksudirektiivi artikkel 172);
- (b) ei ole uus. Tehing ei kuulu käibemaksuga maksustamisele. Käibemaksukohustust ei teki.

Komisjon leiab, et riiklikud ametiasutused võivad registreerimisel nõuda ka **tõendit kindlustuskatte kohta**.

3.5.2. Eelnevalt teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukid

Mootorsõidukite puhul, mis on eelnevalt registreeritud mõnes teises liikmesriigis, võib registreeriv liikmesriik nõuda üksnes järgmiste dokumentide esitamist:

- (a) **teises liikmesriigis välja antud ühtlustamata registreerimistunnistuse originaal või koopia:** paljudel enne 2004. aastat registreeritud sõidukitel on endiselt ühtlustamata registreerimistunnistus. Ühenduse õigusaktid ei kohusta teises liikmesriigis välja antud seda liiki tunnistuse originaali või koopiat sihtliikmesriigi riiklikele registreerimisametustele edastama. Komisjon on arvamisel, et riiklike õigusaktidega võidakse ostjat siiski kohustada enne mootorsõiduki registreerimist esitama päritoluliikmesriigis välja antud registreerimistunnistuse, et vältida administratiivset topeltkontrolli või vähendada sõidukitega seotud kuritegevust;
- (b) **ühtlustatud registreerimistunnistus:** sõiduki uuesti registreerimise korral teises liikmesriigis peavad liikmesriigid tunnustama teise liikmesriigi väljastatud ühtlustatud registreerimistunnistust. ⁽²⁾ Kui ostja ostab ühtlustatud registreerimistunnistusega mootorsõiduki, on ta igal juhul saanud eelmise registreerimistunnistuse I osa ja — kui see on välja antud — II osa. Eelmise registreerimistunnistuse I ja II osa (kui see on välja antud) tuleb edastada sihtliikmesriigi registreerimisametustele, et need asutused saaksid võtta eelmise registreerimistunnistuse esitatud osa(d) enda kätte hoiule. Nad peavad tunnistuse äravõtmisest teatama kahe kuu jooksul selle liikmesriigi asutusele, kes tunnistuse välja andis. Lisaks peavad nad äravõetud tunnistuse kuue kuu jooksul pärast selle äravõtmist sellele asutusele tagastama, kui asutus seda

⁽¹⁾ ELT L 347, 11.12.2006, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud otsusega 2007/133/EÜ (ELT L 57, 24.2.2007, lk 12).

⁽²⁾ Direktiivi 1999/37/EÜ artikkel 4.

nõuab. Kui registreerimistunnistus on kaheosaline ⁽¹⁾ ja II osa puudub, võivad selle liikmesriigi pädevad asutused, kus sõiduk uuesti registreerida soovitakse, erandjuhtudel otsustada sõiduki uuesti registreerida, kuid ainult pärast seda, kui nad on saanud sõiduki eelnevalt registreerinud liikmesriigi pädevatelt asutustelt kirjaliku või elektroonilise kinnituse, et taotluse esitajal on õigus sõidukit teises liikmesriigis uuesti registreerida; ⁽²⁾

(c) EÜ või riiklik vastavustunnistus:

- riiklikud ametiasutused ei tohi eelnevalt teises liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul EÜ vastavustunnistust nõuda juhul, kui sõiduki eelmine registreerimistunnistus vastab täielikult direktiivis 1999/37/EÜ esitatud näidisele. Selle direktiivi artikli 4 kohaselt tunnustavad liikmesriigid teises liikmesriigis väljastatud registreerimistunnistust sõiduki uuesti registreerimisel nimetatud liikmesriikides,
- riiklikud ametiasutused võivad siiski varem teises liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul EÜ vastavustunnistust nõuda juhul, kui teise liikmesriigi ühtlustamata registreerimistunnistus ei võimalda neil mootorsõidukit piisavalt täpselt tuvastada,
- kui mootorsõidukil puudub EÜ vastavustunnistus, võivad riigiasutused nõuda riiklikku vastavustunnistust;

(d) tõend käibemaksu tasumise kohta, kui sõiduk ei ole käibemaksu seisukohalt uus (vt punkt 3.5.1);

(e) kindlustuspoliis;

(f) **tehnoulevaatus kontrollkaart**, kui tehnoulevaatus on kohustuslik kõigile eelnevalt samas liikmesriigis või teises liikmesriigis registreeritud sõidukitele.

4. MOOTORSÕIDUKI ÜLEVIIMINE TEISE LIIKMESRIIKI

Mootorsõiduki võib loomulikult panna haagisele või veokile ja teise liikmesriiki viia. Kuid paljude mootorsõidukitega sõidetakse sihtliikmesriiki.

Enamikus liikmesriikides on sätestatud, et üldjuhul ei tohi mootorsõidukiga üldkasutatavatel teedel liigelda, kui sellel puudub registreerimismärk. Tavaline on olukord, kus sõidetakse päritoluliikmesriigi või sihtliikmesriigi registreerimismärke kandva mootorsõidukiga.

Lisaks peab olema tsiviilvastutus kaetud kindlustusega ⁽³⁾ ning sõidukijuhtidel on soovitatav oma sõidukit kasutades kaasas kanda "rohelist kaarti", st rahvusvahelist kindlustuspoliisi. ⁽⁴⁾ Pärast mitmepoolse lepingu ⁽⁵⁾ allkirjastamist kõigi 25 liikmesriigi (ning Andorra, Horvaatia, Liechtensteini, Norra ja Šveitsi) poolt on sõiduki registreerimismärk samaväärne kindlustuspoliisiga. See võimaldab mõne nimetatud riigi numbrimärkidega mootorsõidukiga vabalt sellel alal ringi liikuda, ilma et piiridel kontrollitaks mootorsõiduki kohustuslikku liikluskindlustust.

⁽¹⁾ Direktiivi 1999/37/EÜ preambuli põhjenduse 7 kohaselt kasutavad liikmesriigid registreerimistunnistusi, mis on ühe- või kaheosalised, ja "praegu on kohane mõlema süsteemi samaaegse kasutamise võimaldamine". Seepärast sätestatakse direktiivi artikli 3 lõikes 1, et tunnistus on kas üheosaline vastavalt I lisale või kaheosaline vastavalt I ja II lisale. Viide II lisale kehtib üksnes liikmesriikide suhtes, kes kasutavad kahe eraldi osaga registreerimistunnistust (I ja II osa).

⁽²⁾ Direktiivi 1999/37/EÜ artikli 5 lõige 2.

⁽³⁾ Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiiv 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 103, 2.5.1972, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/14/EÜ (ELT L 149, 11.6.2005, lk 14).

⁽⁴⁾ Iga sõidukijuht võib roheline kaardi saada kindlustusandjalt, kes andis talle välja kohustusliku liikluskindlustuse poliisi. Rohelise kaardi süsteem seati sisse 1953. aastal ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni egiidi all ning seda haldab büroode nõukogu. Roheline kaart tõendab, et sõidukijuhil on vähemalt külastatavate riikide õigusaktidega ette nähtud minimaalne kohustuslik kindlustuskaitse (vt täpsemalt: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

⁽⁵⁾ Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriikide liikluskindlustuse riiklike büroode vaheline leping, alla kirjutatud 30. mail 2002, sisaldub komisjoni 28. juuli 2003. aasta otsuse 2003/564/EÜ lisa (nõukogu direktiivi 72/166/EMÜ rakenda, ise kohta mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kontrolli osas) (ELT L 192, 31.7.2003, lk 23).

Mootorsõidukiga õiguspäraselt sihtliikmesriiki sõitmiseks on kaks võimalust: mootorsõidukil on kas jaemüüja registreerimismärk või ajutine registreerimismärk.

4.1. Jaemüüja registreerimismärgiga mootorsõidukiga liiklemine

Enamikus liikmesriikides on olemas jaemüüjatele ettenähtud spetsiaalsed registreerimissüsteemid, et võimaldada jaemüüjatel lühiajaliselt sõidukitega üldkasutatavatel teedel liigelda, ilma et nad oleksid kohustatud neid ametlikult registreerima. Jaemüüjatele ettenähtud spetsiaalseid registreerimissüsteeme võivad kasutada tootjad, monteerijad, turustajad ja vahendajad neile kuuluvate mootorsõidukite puhul.

Enamik liikmesriike ei anna välja jaemüüjatele ettenähtud registreerimistunnistusi kui selliseid, millega kaasneks mootorsõiduki identifitseerimine. Üldjuhul annavad nad teist liiki dokumendi, mis tõendab registreerimismärkide ja nende omaniku seost ja/või millega kohustatakse omanikku pidama sõidupäevikut, millesse kantakse selle registreerimismärgi all tehtud sõidud.

Maanteeliiklust käsitleva Viini konventsiooni ⁽¹⁾ artikli 35 lõike 1 punktis a sätestatakse, et lepinguosalised ei tohi keelata teise lepinguosalise registreeritud mootorsõidukiga liiklemist, kui juhul on kaasas registreerimistunnistus. Lepinguosalised peavad ka tunnustama teiste lepinguosaliste poolt konventsiooni kohaselt välja antud registreerimistunnistusi. Konventsioonis ei ole aga sätteid, millega nõutaks või lubataks lepinguosalistel keelata konventsioonile mittevastavate mootorsõidukite vaba liikumist.

Pidades silmas kaupade vaba liikumist ühenduses, ⁽²⁾ reguleerib teises liikmesriigis välja antud jaemüüja registreerimismärgiga mootorsõidukite ühendusesisest liikumist EÜ asutamisleping, ⁽³⁾ eriti selle artikkel 28. Mis tahes takistused peavad olema põhjendatud vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 30 või Euroopa Kohtu tunnustatud kohustuslikele nõuetele.

Jaemüüja registreerimismärgiga sõidukitele kehtib ka põhimõte, et iga liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, et tagada, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega. Kaetud vastutuse ulatus ja kindlustuskaitse tingimused määratakse kindlaks kõnealuste meetmete põhjal. Liikmesriigid võivad jaemüüja registreerimismärgiga sõidukid siiski sellest kohustusest vabastada (st eeltoodud sättest erandi teha), kui need märgid on kantud selle liikmesriigi koostatud ning teistele liikmesriikidele ja komisjonile saadetud loendisse. Sellisel juhul jääb teistele liikmesriikidele õigus nõuda, et sellise sõiduki valdajal peab olema kehtiv roheline kaart või et ta sõlmiks asjaomase liikmesriigi nõuetele vastava piirikindlustuslepingu. ⁽⁴⁾ Viienda liikluskindlustuse direktiiviga 2005/14/EÜ ⁽⁵⁾ tehtud direktiivi 72/166/EMÜ uues muudatuses aga sätestatakse, et erilise registreerimismärgi tõttu kindlustamiskohustusest vabastatud sõidukeid tuleb kohelda samal viisil kindlustamata sõidukitega. Selliste sõidukite põhjustatud õnnetuste ohvritel on õigus nõuda hüvitist selle riigi hüvitusorganilt, kus õnnetus toimus. Sellel organil on seejärel nõudeõigus selle riigi tagatisfondi vastu, kus on sõiduki põhiasukoht.

4.2. Ajutise registreerimismärgiga mootorsõiduk

Paljud liikmesriigid on seadnud sisse ajutise registreerimise süsteemi, et mootorsõidukiga oleks võimalik lühiajaliselt liigelda, kuni see lõplikult registreeritakse või riigi territooriumilt välja viiakse. Ajutine registreerimine toimub üldjuhul sõiduki päritoluliikmesriigis. Komisjon leiab aga, et tulenevalt kaupade transiidivabaduse üldpõhimõttest ja sõidukite registreerimisdokumente käsitlevast direktiivist peaks päritoluliikmesriik oma territooriumil aktsepteerima ka sihtliikmesriigi poolt välja antud ajutisi registreerimismärke ja registreerimistunnistusi.

⁽¹⁾ ÜRO Euroopa Majanduskomisjon, 8. november 1968, muudetud kujul.

⁽²⁾ Euroopa Kohtu 23. oktoobri 2003. aasta otsus kohtuasjas C-115/02: Administration des douanes et droits indirects v. Rioglass SA ja Transremar SL (EKL 2003, lk I-12705, punkt 18).

⁽³⁾ Vt Euroopa Kohtu 2. oktoobri 2003. aasta otsus kohtuasjas C-12/02: Kriminaalmenetlus Marco Grilli suhtes (EKL 2003, lk I-11585).

⁽⁴⁾ Direktiivi 72/166/EMÜ artikli 4 punkt b.

⁽⁵⁾ Artikli 1 lõike 3 punkt b. Kuulub liikmesriikides rakendamisele hiljemalt 11. juuniks 2007.

Ajutiseks registreerimiseks:

- võivad liikmesriigid välja anda **ajutise registreerimistunnistuse, mis ei erine direktiivis 1999/37/EÜ esitatud nädisest või erineb sellest üksnes vähesel määral**. Sel juhul on teised liikmesriigid kohustatud tunnustama liikmesriigi välja antud ajutist registreerimistunnistust sõiduki identifitseerimiseks rahvusvahelises liikluses, kui juhul on direktiivi artikli 5 lõike 1 kohaselt kaasas registreerimistunnistuse I osa; ⁽¹⁾
- teise võimalusena võib **ajutine registreerimistunnistus direktiivis 1999/37/EÜ esitatud nädisest olulisel määral erineda**. Liikmesriigid peavad põhimõtteliselt seda tunnustust tunnustama kooskõlas EÜ asutamislepingu artiklitega 28 ja 30.

Ajutise registreerimismärgi ja registreerimistunnistusega mootorsõiduki vaba liikumist võib takistada üksnes liiklusohutusega seotud põhjustel (nagu juhi juhtimisvõime, liikluseeskirjade järgimine ja mootorsõiduki tehnoseisund), kui on alust kahtlustada, et sõiduk on varastatud, või kui kontrollivatel ametiisikutel on põhjust kahelda tunnustuse ehtsuses.

Lisaks on sõidukijuhtidel soovitatav kaasas kanda "rohelist kaarti", mis tõendab vähemalt külastatava riigi õigusaktide miinimumnõuetele vastava kindlustuskaitse olemasolu. Reisi ajal ja kuni lõpliku registreerimiseni sihtliikmesriigis peab sõidukil olema kehtiv kindlustuspoliis, mille on välja andnud sõiduki päritoluriigis tegevusluba omav kindlustusandja. Uue eeskirjaga, ⁽²⁾ mille liikmesriigid peavad üle võtma hiljemalt 11. juuniks 2007, nähakse siiski ette, et kui sõiduk lähetatakse ühest liikmesriigist teise, käsitatakse seda liikmesriiki, kus riskiobjekt asub, sihtliikmesriigina kolmekümne päeva jooksul alates tarne vastuvõtmisest ostja poolt, kuigi sõidukit ei ole sihtliikmesriigis ametlikult registreeritud. See võimaldab sõiduki ostjal saada oma elukohaliikmesriigis kindlustuskaitse, kuigi sõidukil on veel välisriigi registreerimismärk (päritoluriigi ajutine registreerimismärk). Tegelikuses tähendab see, et kindlustus tuleb võtta sihtriigis. Kindlustust võivad pakkuda sihtliikmesriigis asuvad kindlustusseltsid või teistes liikmesriikides asuvad kindlustusseltsid, kes pakuvad sihtliikmesriigis teenuseid, kasutades teenuste osutamise vabadust või asutamisevabadust.

5. ÕIGUSKAITSEVAHENDID

Riigiasutuse otsusest jätta mootorsõidukile tüübikinnitus andmata või jätta mootorsõiduk registreerimata teatatakse asjaomasele isikule ning samal ajal teavitatakse seda isikut õiguskaitsevahenditest, mis selles liikmesriigis kehtivate seaduste alusel on tema käsutuses, ning selliste õiguskaitsevahendite kasutamise tähtaegadest. ⁽³⁾

Lisaks registreerimist taotlevale isikule võimaldatavatele ametlikele riiklikele õiguskaitsevahenditele võivad kodanikud ja ettevõtted taotleda auto tüübikinnituse või registreerimisega seotud probleemide lahendamist SOLVIT-võrgu kaudu. ⁽⁴⁾ SOLVIT-süsteemi kasutamine on tasuta.

On samuti võimalik pöörduda otse Euroopa Komisjoni poole ja esitada liikmesriigi vastu kaebus. Komisjon võib — kui ta leiab, et liikmesriik on rikkunud EÜ asutamislepingust tulenevaid kohustusi — algatada liikmesriigi suhtes rikkumismenetluse EÜ asutamislepingu artikli 226 alusel.

⁽¹⁾ Direktiivi 1999/37/EÜ kohaldatakse ka ajutiste registreerimistunnistuste suhtes, mida liikmesriigid peavad tunnustama nimetatud direktiivi artikli 1, artikli 2 lõike b ja artikli 4 kohaselt.

⁽²⁾ Direktiiviga 2005/14/EÜ on kolmandasse nõukogu direktiivi 90/232/EMÜ (EÜT L 129, 19.5.1990, lk 33) lisatud uus artikkel 4a seoses mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustusega.

⁽³⁾ Direktiivi 70/156/EMÜ artikkel 12.

⁽⁴⁾ <http://europa.eu.int/solvit/>