

Komisijas skaidrojošs paziņojums par procedūrām to mehānisko transportlīdzekļu reģistrācijai, kuru izcelsmes valsts ir citā dalībvalstī

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2007/C 68/04)

1. IEVADS

Mehāniskā transportlīdzekļa iegāde citā dalībvalstī vai tā pārvešana uz citu dalībvalsti šobrīd ir kļuvusi ievērojami vienkāršāka nekā pirms dažiem gadiem, pateicoties galvenokārt trim svarīgiem jauninājumiem.

- a) Atšķirīgās dalībvalstu tipa apstiprināšanas sistēmas aizstāja ar EK kopējo transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas (WVTA) sistēmu⁽¹⁾, ko obligāti piemēro attiecībā uz lielāko daļu vieglajiem automobiļiem un motocikliem attiecīgi no 1998. gada janvāra un 2003. gada jūnija. Tādēļ šo kategoriju mehāniskajiem transportlīdzekļiem ir jāatbilst visām attiecīgajām EK tipa apstiprināšanas direktīvām, lai tos varētu laist tirgū, un dalībvalstis nedrīkst atteikt šādus transportlīdzekļus pārdot, reģistrēt vai nodot ekspluatācijā. Šobrīd Eiropas Parlamentā un Padomē tiek izskatīts priekšlikums par jaunu "pamatdirektīvu"⁽²⁾. Pēc tās pieņemšanas EK kopējā transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas sistēmā tiks iekļauti arī komerciālie transportlīdzekļi (visa veida autobusi, furgoni un kravas automobiļi). Vienots EK tipa apstiprinājums Eiropas Savienībā veicina ātrāku un vienkāršāku reģistrāciju visās dalībvalstīs.
- b) Jaunā grupveida atbrīvojuma regula par konkurences noteikumu piemērošanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pārdošanu un apkopi⁽³⁾ ir vēl vairāk paplašinājusi Eiropas patērētāju iespējas praksē izmantot vienotā tirgus priekšrocības, lai patērētāji varētu pilnībā izmantot cenu atšķirību priekšrocības dažādās dalībvalstīs. Piemēram, patērētāji tagad var bez ierobežojumiem izmantot starpnieku vai pirkšanas aģentu pakalpojumus, lai iegādātos mehānisko transportlīdzekli sev piemērotā vietā. Izplatītājiem ir lielāka rīcības brīvība darboties ārpus savas dalībvalsts teritorijas un pārdot transportlīdzekļus patērētājiem citās dalībvalstīs (tā sauktā aktīvā pārdošana papildus pasīvajai pārdošanai, kad patērētājs ir tas, kurš uzņemas iniciatīvu, kontaktējoties ar izplatītāju).
- c) Eiropas Kopiena (EK) ir ieviesusi saskaņoto reģistrācijas apliecību mehāniskajiem transportlīdzekļiem⁽⁴⁾. Tās galvenais mērķis ir atvieglot vienā dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu brīvu pārvietošanos pa citu dalībvalstu ceļiem, kā arī to transportlīdzekļu otrreizēju ekspluatāciju, kuri iepriekš reģistrēti citā dalībvalstī.

Tomēr daudzi iedzīvotāji un uzņēmumi vēl joprojām izvairās iegādāties mehānisko transportlīdzekli citā dalībvalstī, baidoties no tā, ka nāksies saskarties ar nevajadzīgu papildu dokumentu kārtošanu un papildu izmaksām savā valstī. Turklāt mehānisko transportlīdzekļu pārvešana uz citu dalībvalsti vēl joprojām rada pamatu sūdzībām, jo īpaši, saistībā ar apgrūtinotajām tipa apstiprināšanas un reģistrācijas procedūrām. Šobrīd līdz pat 20 % no izskatīšanai nodotajām pārkāpumu lietām saistībā ar EK līguma 28.–30. pantu un 7 % no SOLVIT lietām ir saistītas ar mehānisko transportlīdzekļu reģistrāciju⁽⁵⁾.

Šā paziņojuma mērķis ir sniegt visaptverošu pārskatu un jaunāko informāciju par EK tiesību aktu principiem, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu reģistrāciju dalībvalstī, kas nav iegādes valsts, un pārreģistrāciju dalībvalstu starpā, ņemot vērā jaunākās izmaiņas Eiropas likumdošanā un EK tiesas judikatūru. Tomēr šis

⁽¹⁾ Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīva 70/156/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu. (OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/40/EK (OV L 161, 14.6.2006., 12. lpp.).

⁽²⁾ Komisijas priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par tipa apstiprinājumu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, to piekabēm un sistēmām, detaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, kas ir paredzētas šādiem transportlīdzekļiem, COM(2003) 418, grozīts ar COM(2004) 738.

⁽³⁾ Komisijas 2002. gada 31. jūlija Regula (EK) Nr. 1400/2002 par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu vienošanos un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē (OV L 203, 1.8.2002., 30. lpp.). Regulā grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

⁽⁴⁾ Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīva 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (O V L 138, 1.6.1999., 57. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/103/EK (O V L 363, 20.12.2006., 344. lpp.).

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

paziņojums nesniedz pārskatu par EK tiesību aktu principiem, ko piemēro vieglo automobiļu reģistrācijas nodokļiem un transportlīdzekļu nodoklim ⁽¹⁾, ko pašreiz reglamentē EK līguma 25. vai 90. pants ⁽²⁾.

Šis paziņojums pilnībā aizstāj Komisijas skaidrojošo paziņojumu par procedūrām tādu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai un reģistrēšanai, kas iepriekš reģistrēti citā dalībvalstī ⁽³⁾. Tomēr ir jāatzīmē, ka jautājumus, kas saistīti ar Kopienas tiesību aktu interpretāciju, var izšķirt tikai EK tiesa.

Šis paziņojums jo īpaši būtisks ir dalībvalstu iestādēm, kas veic mehānisko transportlīdzekļu apstiprinājumu un reģistrāciju, un paziņojums palīdzēs minētajām iestādēm pareizi īstenot EK tiesību aktus. Komisija izstrādās patērētājiem norādījumus, kur izskaidros transportlīdzekļu pārvešanu un reģistrēšanu ES.

Jebkurā gadījumā Komisija turpinās uzmanīgi uzraudzīt to EK tiesību aktu principu pareizu īstenošanu, ko piemēro mehānisko transportlīdzekļu reģistrācijā un pārvešanā.

2. TERMINOLOGIJA

Šajā paziņojumā ir apskatīta mehānisko transportlīdzekļu pirmreizējā reģistrācija, kā arī to mehānisko transportlīdzekļu reģistrācija, kuri iepriekš reģistrēti citā dalībvalstī, neatkarīgi no tā, vai tie ir jauni vai lietoti.

Šā paziņojuma izpratnē "mehānisks transportlīdzeklis" ir:

- jebkurš mehānisks transportlīdzeklis, kas paredzēts izmantošanai uz ceļa, pilnībā nokomplektēts vai pilnībā nenokomplektēts, ar vismaz četriem riteņiem un maksimālo projektēto ātrumu, kas pārsniedz 25 km/h, kā arī tā piekabes, izņemot transportlīdzekļus, kas pārvietojas pa sliežu ceļu, kā arī lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoros, visus pārvietojamos mehānismus un lielaudas komerciālos transportlīdzekļus ⁽⁴⁾; vai
- jebkurš divriteņu vai trīsriteņu mehānisks transportlīdzeklis, kam ir sapāroti vai citādi riteņi un, kas paredzēts braukšanai pa ceļu ⁽⁵⁾.

Mehānisks transportlīdzeklis ir "iepriekš reģistrēts citā dalībvalstī", ja ir saņemta administratīva atļauja to izmantot ceļu satiksmē, ieskaitot tā identifikāciju un reģistrācijas numura izdošanu. Tāpēc šis paziņojums attiecas arī uz tādiem transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecināta pagaidu vai īstermiņa reģistrācija, un mehāniskajiem transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecināta profesionālā reģistrācija.

Laika periods, kurā transportlīdzeklis ir bijis reģistrēts vienā dalībvalstī pirms tā pārvešanas uz citu dalībvalsti, ir nesvarīgs.

3. TRANSPORTLĪDZEKĻA REĢISTRĀCIJA DZĪVES VIETAS DALĪBVALSTĪ

3.1. Kas ir dzīves vietas dalībvalsts reģistrācijas izpratnē?

Saskaņā ar EK tiesas praksi reģistrācija ir dabisks līdzeklis aplikšanas ar nodokļiem pilnvaru izmantošanai mehānisko transportlīdzekļu jomā. Tā atvieglo uzraudzības veikšanu gan reģistrācijas dalībvalstij, gan arī citām dalībvalstīm, jo reģistrācija vienā dalībvalstī ir pierādījums tam, ka šajā valstī par mehānisko transportlīdzekli ir samaksāti nodokļi ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ EK tiesību aktu principi, ko pašreiz piemēro vieglo automobiļu reģistrācijas nodokļiem un transportlīdzekļu nodoklim, ir izklāstīti informatīvā Komisijas dokumentā par Eiropas iedzīvotāju tiesībām un pienākumiem attiecībā uz nodokļiem, ar kuriem apliek vieglos automobiļus, ko pārved Kopienā vai regulāri izmanto pārrobežu braucienos, publicēti http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

⁽²⁾ Komisija pieņēma priekšlikumu par nodokļiem, ar kuriem apliek vieglos automobiļus [COM(2005)261, 5.7.2006]. Šajā priekšlikumā ir paredzēta pakāpeniska reģistrācijas nodokļu atcelšana piecu līdz desmit gadu pārejas periodā, kā arī atmaksas sistēma par automobiļu nodokļu starpību, ja automobili, kas reģistrēti vienā dalībvalstī, pastāvīgi pārvietoti reģistrācijai uz citu dalībvalsti.

⁽³⁾ OV C 143, 15.5.1996., 4. lpp.

⁽⁴⁾ Skatīt Padomes Direktīvas 70/156/EEK 1. pantu.

⁽⁵⁾ T. i., visi motocikli, uz kuriem attiecas (1. pants) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 18. marta Direktīvā 2002/24/EK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 92/61/EEK (OV L 124, 9.5.2002., 1. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2005/30/EK (OV L 106, 27.4.2005., 17. lpp.).

⁽⁶⁾ EK tiesas 2002. gada 21. marta spriedums, Cura Anlagen GmbH pret Auto Service Leasing GmbH (ASL), lieta C-451/99, krājums 2002, I-03193. lpp. (<http://curia.europa.eu/en/content/juris/index.htm>).

Katrai personai ir jāreģistrē savs transportlīdzeklis dalībvalstī, kuras iedzīvotājs viņš ir. Direktīvas 83/182/EEK ⁽¹⁾ 7. pants un Direktīvas 83/183/EEK ⁽²⁾ 6. pants paredz precīzus noteikumus, kā noteikt pastāvīgo dzīves vietu situācijās, kad personas uz laiku vai pastāvīgi dzīvo un vada transportlīdzekli citā dalībvalstī, kura nav viņu valsts. Taču EK tiesas judikatūrā ir noteikts, ka kvantitatīvo kritēriju, uz kuru ir atsauce šajā pantā, (nosacījums, ka noteiktajā vietā ir jādzīvo ilgāk par 185 dienām gada laikā), nevar uzskatīt par galveno kritēriju, ja pastāv arī citi faktori, kas ietekmē situāciju.

Saskaņā ar EK tiesu, ja personai ir gan personiskas, gan profesionālas saistības divās dalībvalstīs, šādas personas noteiktā dzīves vieta, kuru nosaka vispārējās novērtēšanas kontekstā, ņemot vērā visus attiecīgos faktus, ir tā, kur atrodas šīs personas interešu pastāvīgais centrs; gadījumā, ja šādas vispārējās novērtēšanas rezultātā šo faktu nav iespējams konstatēt, prioritāte ir jāpiešķir personiskām saistībām ⁽³⁾.

3.2. Dažādi soļi, lai reģistrētu mehānisku transportlīdzekli

Dalībvalstīs pašreiz spēkā esošie tiesību akti nosaka (maksimums) trīs dažādus soļus mehāniskā transportlīdzekļa reģistrācijai saņēmējā dalībvalstī:

- **mehāniskā transportlīdzekļa tehnisko parametru apstiprināšana**, kas daudzos gadījumos ir EK tipa apstiprinājums. Uz dažiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem tomēr vēl joprojām attiecas valsts apstiprināšanas procedūras,
- **lietoto transportlīdzekļu tehniskā apskate**, kuras mērķis ir veikt pārbaudi, vai attiecīgais mehāniskais transportlīdzeklis reģistrācijas brīdī ir labā tehniskā stāvoklī, lai tādējādi nodrošinātu cilvēku veselības un dzīvības aizsardzību,
- **mehāniskā transportlīdzekļa reģistrācija**, t. i., administratīvais apstiprinājums, lai varētu uzsākt transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē, ieskaitot mehāniskā transportlīdzekļa identifikāciju un reģistrācijas numura izdošanu.

3.3. Mehāniskā transportlīdzekļa tehnisko parametru apstiprināšana

3.3.1. EK tipa apstiprinājums

Principā EK tipa apstiprināšanas prasība attiecas uz visiem sērijveidā ražotajiem vieglajiem automobiļiem, kas ir apstiprināti kopš 1996. gada, motocikliem, kas ir apstiprināti kopš 2003. gada maija, un traktoriem, kas ir apstiprināti kopš 2005. gada. Šī ir procedūra, ar kuras palīdzību dalībvalsts apstiprina, ka transportlīdzekļa tips atbilst visām piemērojamām Eiropas drošības un vides aizsardzības prasībām. EK tipa apstiprinājums ir spēkā visās dalībvalstīs.

Mehāniskā transportlīdzekļa ražotājs saskaņā ar Direktīvu 70/156/EEK iesniedz savu **pieteikumu EK tipa apstiprinājuma saņemšanai** dalībvalsts apstiprināšanas iestādei, kura piešķir EK tipa apstiprinājumu transportlīdzeklim, ja tas atbilst visām attiecīgo direktīvu prasībām ⁽⁴⁾, un tās dalībvalsts apstiprināšanas iestāde nosūta pārējo dalībvalstu apstiprināšanas iestādēm transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma sertifikāta kopiju par katru transportlīdzekļa tipu, kuru tā ir apstiprinājusi vai atteikusi apstiprināt, vai arī kuram sertifikāts ir anulēts.

Ražotājs kā EK tipa apstiprinājuma turētājs izdod **EK atbilstības sertifikātu**, kurā norāda, ka transportlīdzeklis ir izgatavots saskaņā ar apstiprinātā transportlīdzekļa tipu. EK atbilstības sertifikāts ir jāpievieno katram jaunajam transportlīdzeklim ar EK tipa apstiprinājumu. Turklāt attiecīgie EK konkurences noteikumi nosaka ražotājiem prasību izdot EK atbilstības sertifikātus nediskriminējošā veidā un laikus neatkarīgi no transportlīdzekļa galamērķa un/vai izcelsmes (t. i., neatkarīgi no tā, vai transportlīdzeklis ir pārdots pircējam citā dalībvalstī, vai arī tirgotājs to iegādājās no izplatītāja citā dalībvalstī).

⁽¹⁾ Padomes 1983. gada 28. marta Direktīva 83/182/EEK par nodokļu atbrīvojumiem, ko Kopienā piemēro dažu transportlīdzekļu pagaidu ieviešanai no vienas dalībvalsts citā (OV L 105, 23.4.1983., 59. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 92/12/EEK (OV L 76, 23.3.1992., 1. lpp.).

⁽²⁾ Padomes 1983. gada 28. marta Direktīva 83/183/EEK par atbrīvojumiem no nodokļiem, ko piemēro privātpersonu personīgo lietu galīgai ieviešanai no dalībvalsts (OV L 105, 23.4.1983., 64. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 92/12/EEK (OV L 76, 23.3.1992., 1. lpp.).

⁽³⁾ EK tiesas 2001. gada 12. jūlija spriedums, Paraskēvas Louloudakis pret Elliniko Dimosio, lieta C-262/99, krājums 2001, I-05547. lpp.

⁽⁴⁾ Attiecīgās direktīvas ir norādītas Direktīvas 70/156/EEK IV pielikuma I daļā.

Dalībvalstis drīkst reģistrēt jaunus transportlīdzekļus ar EK tipa apstiprinājumu vai atļaut šādu transportlīdzekļu ekspluatāciju, pamatojoties uz to uzbūvi un funkcijām, tikai tādā gadījumā, ja tiem ir pievienots derīgs EK atbilstības sertifikāts.

Eiropas tiesību akti nenosaka prasību, ka atbilstības sertifikāts jā saglabā transportlīdzeklī pēc reģistrācijas. Lielākajā daļā dalībvalstu pēc transportlīdzekļa reģistrācijas EK atbilstības sertifikātu patur attiecīgās valsts iestādes.

Nedrīkst pieprasīt, lai jauniem transportlīdzekļiem ar EK tipa apstiprinājumu un pievienotu spēkā esošu atbilstības sertifikātu tiktu veikta jauna tehnisko parametru apstiprināšana, kā arī tiktu nodrošināta atbilstība papildu tehniskajām prasībām attiecībā uz to uzbūvi un funkcionēšanu, izņemot, ja tiem acīmredzami ir veiktas izmaiņas pēc piegādes no ražotāja rūpnīcas. Tāpēc nav pieļaujama to valstu tiesību aktu pastāvēšana, saskaņā ar kuriem mehāniskos transportlīdzekļus ar spēkā esošu EK tipa apstiprinājumu nedrīkst reģistrēt, ja netiek uzrādīts valsts sertifikāts, kas apstiprina transportlīdzekļu atbilstību minētās valsts prasībām, piemēram, attiecībā uz izplūdes gāzu emisijām ⁽¹⁾.

3.3.2. Transportlīdzekļa valsts apstiprinājums

Saskaņā ar pašreiz spēkā esošajiem Kopienas tiesību aktiem EK tipa apstiprinājums nav piešķirts šādām mehānisko transportlīdzekļu kategorijām:

- komerciālie transportlīdzekļi (visa veida autobusi, furgoni un kravas automobiļi) un piekabes,
- transportlīdzekļi, kurus ražo nelielās sērijās,
- transportlīdzekļi, kurus apstiprina individuāli.

Jaunam mehāniskajam transportlīdzeklim, kam nav EK tipa apstiprinājuma, var veikt apstiprinājuma procedūru saņēmēja dalībvalstī, pirms šo transportlīdzekli atļauj reģistrēt. Valsts apstiprināšanas procedūras rezultātā tiek izdots valsts atbilstības sertifikāts, kuru cita starpā izmanto mehāniskā transportlīdzekļa reģistrācijai.

Valsts apstiprinājums var būt vai nu valsts tipa apstiprinājums, vai arī valsts individuālais apstiprinājums.

- **Valsts tipa apstiprinājums** un valsts nelielo sēriju tipa apstiprinājums ir paredzēts, lai nodrošinātu transportlīdzekļa tipa atbilstību attiecīgajām valsts tehniskajām prasībām. Tās rezultātā ražotājs izdod valsts tipa atbilstības sertifikātu, kurā apstiprina, ka konkrētais transportlīdzeklis ir izgatavots atbilstoši apstiprinātajam transportlīdzekļa tipam.
- **Valsts individuālais apstiprinājums** attiecas uz konkrētā transportlīdzekļa (kas var būt unikāls vai var nebūt tāds) atbilstības apstiprināšanu attiecīgajām valsts prasībām. Šī procedūra jo īpaši attiecas uz transportlīdzekļiem, kuri individuālā kārtā importēti no trešām valstīm un kuri neatbilst Eiropas tipa apstiprinājuma prasībām, kā arī unikāliem transportlīdzekļiem.

Valsts tipa apstiprinājuma un individuālā apstiprinājuma procedūras mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kurus paredzēts pirmo reizi izmantot vai reģistrēt ES, parasti atrodas ārpus EK tiesību aktu darbības sfēras.

Taču valsts apstiprinājuma procedūrām mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri jau ir saņēmuši valsts apstiprinājumu citā dalībvalstī, un mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri jau reģistrēti citā dalībvalstī, ir jāatbilst EK līguma 28. un 30. pantam. Saskaņā ar EK tiesas judikatūru šādu valsts procedūru pastāvēšana pati par sevi nav pretrunā ar šiem pantiem.

Taču šiem apstiprinājumiem ir jāatbilst vismaz turpmāk norādītajiem procedūras nosacījumiem, lai tie atbilstu EK Līguma 28. un 30. pantam ⁽²⁾.

- a) Valsts apstiprinājuma procedūrām jebkurā gadījumā ir jābūt balstītām uz **objektīviem, nediskriminējošiem kritērijiem, kuri ir iepriekš zināmi**, tādā veidā ierobežojot valsts iestāžu rīcības brīvību, lai tā netiktu izmantota patvaļīgi.

⁽¹⁾ EK tiesas 1997. gada 29. maija spriedums, Administratīvais process, kuru ierosinājis VAG Sverige AB, lieta C-329/95, krājums 1997, I-02675. lpp.

⁽²⁾ EK tiesas 2002. gada 22. janvāra spriedums, *Canal Satellite Digital SL* pret Administración General del Estado un Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), lieta C-390/99, krājums 2002, I-00607. lpp.

- b) Šādas procedūras **nedrīkst dublēt kontroli**, kas jau ir veikta citu procedūru kontekstā vai nu tajā pašā valstī, vai citā dalībvalstī. Tas nozīmē, ka valsts iestādēm nav tiesību pieprasīt veikt tehniskas pārbaudes, ja šādas pārbaudes jau ir veiktas citā dalībvalstī un to rezultāti ir pieejami valsts iestādēm, vai arī tos var saņemt pēc šo iestāžu pieprasījuma. Tam ir nepieciešama tās valsts iestādes aktīva rīcība, kurai tiek iesniegts pieteikums par mehāniskā transportlīdzekļa apstiprināšanu vai citas dalībvalsts apstiprinātās iestādes izdots sertifikāta līdzvērtības atzīšanas apstiprinājums. Turklāt šāda aktīva rīcība atbilstīgās situācijās ir nepieciešama arī no otras iestādes puses, un šajā sakarā dalībvalstīm ir jānodrošina, lai kompetentās apstiprināšanas iestādes savā starpā sadarbotos ar mērķi atvieglot izpildāmās procedūras, lai iegūtu pieeju importētājās dalībvalsts tirgum ⁽¹⁾.
- c) Procedūrai ir jābūt tādai, kas ir viegli pieejama un kuru var izpildīt pamatotā laika periodā, un, ja tās rezultātā tiek saņemts atteikums, atteikuma lēmumu, ir iespējams apstrīdēt tiesā. Šī procedūra ir skaidri jānosaka kā vispārēji pielietojama un saistoša valsts iestādēm. Tāpat arī valsts apstiprinājuma procedūra neatbilst preču brīvas aprites pamatprincipiem, ja tās ilgums un tās izraisītās neproporcionālās izmaksas attur mehāniskā transportlīdzekļa īpašnieku no mehāniskā transportlīdzekļa apstiprinājuma pieprasīšanas.

Saņēmējas dalībvalsts tehniskās prasības nedrīkst noteikt prasību mehāniskajam transportlīdzeklim veikt nevajadzīgas izmaiņas. Fakts, ka mehāniskais transportlīdzeklis jau ir bijis reģistrēts citā dalībvalstī, nozīmē, ka šīs valsts kompetentās iestādes ir atzinušas, ka mehāniskais transportlīdzeklis atbilst šajā valstī spēkā esošajām prasībām. Transportlīdzekļa, kurš jau apstiprināts citā dalībvalstī, neatkarīgi no tā, vai šis transportlīdzeklis ir bijis reģistrēts vai nē, apstiprināšanu kompetentās valsts iestādes var atteikt tikai tadā gadījumā, ja šis transportlīdzeklis rada reālus draudus sabiedrības veselībai. Saskaņā ar EK tiesas judikatūru dalībvalstīm ir jāievēro proporcionalitātes princips, izmantojot savu rīcības brīvību saistībā ar sabiedrības veselības aizsardzību. Tāpēc dalībvalstīm, izvēloties līdzekļus, jāaprobežojas tikai ar tādējiem, kuri ir faktiski nepieciešami, lai nodrošinātu sabiedrības veselības aizsardzību vai izpildītu prioritārās prasības attiecībā uz, piemēram, ceļu drošību, un līdzekļiem ir jābūt proporcionāliem sasniedzamajam mērķim, kuru nav iespējams sasniegt, izmantojot pasākumus, kas ir mazāk ierobežojoši attiecībā uz Kopienas iekšējo tirdzniecību ⁽²⁾. Tā kā EK Līguma 30. pants nosaka strikti interpretējamu izņēmumu ⁽³⁾, attiecībā uz brīvu preču apriti Kopienā, **valsts iestādēm, kuras to izmanto, katrā atsevišķā gadījumā ir jāpierāda, ka viņu noteikumu piemērošana ir nepieciešama, lai nodrošinātu efektīvu aizsardzību tām interesēm, kas norādītas EK Līguma 30. pantā**, un jo īpaši, ka attiecīgā mehāniskā transportlīdzekļa apstiprināšana rada reālu apdraudējumu cilvēku veselībai un ceļu drošībai.

Nav pamata apgalvot, ka tikai fakts, ka transportlīdzeklis ir apstiprināts saskaņā ar citas dalībvalsts noteikumiem, un, iespējams (taču ne noteikti), zināmi tā tehniskie parametri atšķiras no ieviešanas dalībvalstī noteiktajiem vai šīs dalībvalsts tipa apstiprināšanas ekvivalentiem, rada nopietnu apdraudējumu cilvēku veselībai un dzīvībai vai apkārtējai videi.

Praksē tas nosaka, ka saņēmējas dalībvalsts kompetentajām iestādēm ir jāveic šādas darbības:

- a) ir jānovērtē mehāniskā transportlīdzekļa, kas iepriekš apstiprināts un reģistrēts citā dalībvalstī, tehniskie parametri saistībā ar tehniskajiem noteikumiem, kas ir spēkā saņēmējā dalībvalstī. Taču tas ir jā dara, nevis balstoties uz pašreiz spēkā esošajiem noteikumiem, bet gan balstoties uz tiem noteikumiem, kuri bija spēkā (saņēmējā dalībvalstī) transportlīdzekļa apstiprināšanas brīdī izcelsmes dalībvalstī;
- b) kompetentajām iestādēm ir jāņem vērā pārbaudes un sertifikāti, kurus izdevušas citu dalībvalstu kompetentās iestādes un ražotājs ⁽⁴⁾. Prasību veikt papildu pārbaudes var noteikt tikai tadā gadījumā, ja tās ir nepieciešamas, lai kompetentās iestādes varētu saņemt informāciju, kas nav atrodamā sertifikātos;
- c) saskaņā ar šādu pamatojumu kompetentās iestādes nosaka, kuros punktos mehāniskais transportlīdzeklis neatbilst tehniskajiem noteikumiem, kas ir spēkā saņēmējā dalībvalstī transportlīdzekļa pirmās apstiprināšanas brīdī ES;

⁽¹⁾ EK tiesas 2005. gada 10. novembra spriedums, Eiropas Kopienų Komisija pret Portugāles Republiku, lieta C-432/03, krājums 2005, I-09665. lpp.

⁽²⁾ EK tiesas 2004. gada 5. februāra spriedums, Eiropas Kopienų Komisija pret Francijas Republiku, lieta C-24/00, krājums 2004, I-01277. lpp.

⁽³⁾ EK tiesas 2004. gada 5. februāra spriedums, Kriminālprocess pret *John Greenham* un *Léonard Abel*, lieta C-95/01, krājums 2004, I-01333. lpp.

⁽⁴⁾ EK tiesas 2003. gada 16. oktobra spriedums, Eiropas Kopienų Komisija pret Itālijas Republiku, lieta C-455/01, krājums 2003, I-12023. lpp.

- d) tikai tad kompetentās iestādes var piemērot valsts tehniskos noteikumus, kuri ir proporcionāli, ņemot vērā vienu no neatliekamiem iemesliem, kurus EK tiesa atzīst par obligātām prasībām vai arī kuri minēti EK līguma 30. pantā. Ir jāuzsver, ka neproporcionālu valsts tehnisko noteikumu piemērošana attiecībā uz konkrēto mehānisko transportlīdzekli ir Kopienas tiesību aktu, kuri jebkurā gadījumā ir prioritāri attiecībā pret dalībvalstu tiesību aktiem, pārkāpums.

3.4. Lietotu transportlīdzekļu tehniskā apskate

Tehniskās apskates mērķis ir cilvēku veselības un dzīvības aizsardzības nolūkā pārbaudīt, vai **konkrētais mehāniskais transportlīdzeklis reģistrācijas brīdī faktiski ir labā tehniskā stāvoklī**. Tomēr fakts, ka mehāniskais transportlīdzeklis pēc pēdējās tehniskās apskates ir izmantots uz sabiedriskās lietošanas ceļiem, var pamatot transportlīdzekļa tehniskās apskates veikšanu, to reģistrējot citā dalībvalstī.

Saskaņā ar EK tiesas judikatūru ⁽¹⁾, dalībvalstis var izvirzīt prasību, ka **mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri iepriekš reģistrēti tajā pašā vai citā dalībvalstī, ir jāveic tehniskā apskate** pirms reģistrācijas, ar nosacījumu, ka šī pārbaude ir obligāta jebkura līdzīga mehāniskā transportlīdzekļa īpašnieka maiņas gadījumā vai reģistrācijas apliecības īpašnieka maiņas gadījumā neatkarīgi no tā, vai mehāniskais transportlīdzeklis ir bijis reģistrēts tajā pašā vai citā dalībvalstī. Tehniskajai apskatei pirms reģistrācijas ir jāatbilst vismaz tiem pašiem procedūras nosacījumiem, kādi tiek piemēroti mehāniskā transportlīdzekļa tehnisko parametru apstiprināšanā, proti:

- tai ir jābūt balstītai uz **objektīviem, nediskriminējošiem kritērijiem, kuri ir iepriekš zināmi**, tādā veidā ierobežojot valsts iestāžu rīcības brīvību, lai tā netiktu izmantota patvaļīgi;
- tehniskā apskate **nedrīkst dublēt kontroli**, kas jau ir veikta citu procedūru kontekstā vai nu tajā pašā valstī, vai citā dalībvalstī. Ja transportlīdzeklim ir veikta tehniskā apskate dalībvalstī, līdzvērtības un savstarpējās atzīšanas princips, kas noteikts Padomes Direktīvas 96/96/EK ⁽²⁾ 3. panta 2. punktā, nosaka prasību visām pārējām dalībvalstīm atzīt šajā sakarā izdoto sertifikātu, neliedzot tām pieprasīt papildu pārbaudes, ko parasti izdara, lai veiktu reģistrāciju to teritorijā, ar nosacījumu, ka minētās pārbaudes nav jau iekļautas šajā sertifikātā ⁽³⁾;
- Komisija uzskata, ka tehniskās apskates procedūrai ir jābūt tādai, kas ir viegli pieejama un kuru var izpildīt pamatotā laika periodā. Prasība veikt tehniskās apskates importētajiem transportlīdzekļiem specifiskās un atsevišķi norādītās pārbaudes stacijās var veidot šķērslī tirdzniecībai dalībvalstu starpā.

3.5. Mehāniskā transportlīdzekļa reģistrācija

Reģistrējot mehānisko transportlīdzekli, dalībvalsts atļauj tā izmantošanu ceļu satiksmē, ietverot mehāniskā transportlīdzekļa identifikāciju un reģistrācijas numura izdošanu.

3.5.1. Mehānisko transportlīdzekļu pirmā reģistrācija

Attiecībā uz jauniem citā dalībvalstī iegādātiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem ar EK tipa apstiprinājumu reģistrācijas dalībvalstij papildus specifiskajiem personas datiem par personu vai organizāciju, kas vēlas veikt reģistrāciju atbilstīgi saskaņotajam Kopienas kodam C ⁽⁴⁾, ir jāpieprasa **EK atbilstības sertifikāts** ⁽⁵⁾.

Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuriem nav EK tipa apstiprinājuma, dalībvalsts var pieprasīt uzrādīt attiecīgo valsts tipa apstiprinājuma sertifikātu vai valsts individuālā apstiprinājuma sertifikātu (skatīt 3.3.2. nodaļu).

⁽¹⁾ EK tiesas 1986. gada 12. jūnija spriedums, Bernhard Schloh pret Auto contrôle technique SPRL, lieta 50/85, krājums 1986, 01855. lpp., 14.–16. punkts; lieta C-451/99, 62.—64. punkts.

⁽²⁾ OV L 46, 17.2.1997., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

⁽³⁾ Lieta C-451/99.

⁽⁴⁾ Kā noteikts Direktīvas 1999/37/EK I un II pielikumā.

⁽⁵⁾ Direktīvas 70/156/EEK 7. panta 1. punkts.

Komisija uzskata, ka dalībvalstīm ir tiesības reģistrācijas brīdī pārbaudīt, vai ir pareizi samaksāts PVN.

Ja *profesionāls tirgotājs* citā dalībvalstī pārdod mehānisko transportlīdzekli, viņam ir jāizraksta rēķins. PVN izpratnē pastāv divas iespējas:

- a) mehāniskais transportlīdzeklis ir "jauns", ja piegāde notiek vai nu sešu mēnešu laikā pēc pirmreizējās nodošanas ekspluatācijā, vai arī ja transportlīdzekļa nobraukums nepārsniedz 6 000 kilometru. Saskaņā ar Padomes 2006. gada 28. novembra Direktīvas 2006/112/EK par pievienotās vērtības nodokļa kopīgo sistēmu ⁽¹⁾ (PVN Direktīva) 2. pantu PVN ir jāmaksā dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis tiek ievests. Jaunu transportlīdzekļu piegāde ir atbrīvota no nodokļa samaksas izcelsmes dalībvalstī, kurā atrodas pārdevējs (PVN Direktīvas 138. panta 2. punkta a) apakšpunkts). Saskaņā ar šo nosacījumu, lai saņemtu šādu atbrīvojumu, ir jāpamato, ka jauno transportlīdzekli nosūta vai transportē klientam pārdevēja vai klienta vārdā uz vietu, kas atrodas ārpus izcelsmes dalībvalsts, taču Kopienā;
- b) mehāniskais transporta līdzeklis nav "jauns", ja privātpersona dodas uz citu dalībvalsti, lai iegādātos mehānisko transportlīdzekli, un ja privātpersona to transportē atpakaļ (vai arī organizē tā transportēšanu), tad šī persona pērk saskaņā ar PVN likmi pārdošanas vietā, un tādēļ pirkums tiek aplūkts ar nodokli "izcelsmes vietā". PVN ir jāmaksā tajā dalībvalstī, kurā atrodas pārdevējs. Ja automobiļu tirgotājs ir nopircis automobili no sākotnējā pircēja, kurš nav atskaitījis mehāniskā transportlīdzekļa cenā iekļauto PVN, tiek piemērota speciāla shēma, kas attiecas uz lietotām precēm ("peļņas daļas režīms") (PVN Direktīvas 312. pants un turpmākie panti).

Ja *privātpersona* pārdod savu mehānisko transportlīdzekli, PVN izpratnē tas var būt:

- a) "jauns" (jauna transporta līdzekļa definīciju skatīt iepriekš a) punktā). Šādā gadījumā PVN ir jāmaksā dalībvalstī, uz kuru transportlīdzekli pārvieto. (PVN Direktīvas 2. pants). Lai izvairītos no dubultas aplikšanas ar nodokļiem, privātpersonai, kura ir pārdevusi "jaunu automobili", ir tiesības atskaitīt PVN, kas iekļauts pirkuma cenā izcelsmes dalībvalstī, vai arī saņemt tā kompensāciju līdz summai, kas nepārsniedz PVN, kurš šai personai būtu jāmaksā, ja šī piegāde būtu aplikama ar nodokli izcelsmes dalībvalstī (PVN Direktīvas 172. pants);
- b) vairs nav "jauns". Uz šādu darījumu PVN neattiecas. PVN nav jāmaksā.

Komisija uzskata, ka valsts iestādes var reģistrācijas brīdī pieprasīt arī **apdrošināšanas seguma apstiprinājumu**.

3.5.2. Mehāniskie transportlīdzekļi, kuri iepriekš reģistrēti citā dalībvalstī

Attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri iepriekš reģistrēti citā dalībvalstī, reģistrācijas dalībvalsts var tikai pieprasīt iesniegt šādus dokumentus:

- a) **nesaskaņotas reģistrācijas apliecības oriģinālu vai kopiju, kas izdota citā dalībvalstī**. Daudziem transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti pirms 2004. gada, vēl joprojām ir nesaskaņotas reģistrācijas apliecības. Kopienas tiesību aktos nav noteikts pienākums nodot šāda veida apliecības, kas izdota citā dalībvalstī, oriģinālu vai kopiju saņēmējas dalībvalsts reģistrācijas iestādēm. Komisija uzskata, ka valsts tiesību aktos var būt noteikta prasība pircējam iesniegt reģistrācijas apliecības, kas izdota izcelsmes dalībvalstī, kopiju pirms mehāniskā transportlīdzekļa reģistrācijas, lai tādējādi izvairītos no dubultās administratīvās kontroles vai samazinātu ar transportlīdzekļiem saistītos noziedzumus;
- b) **saskaņoto reģistrācijas apliecību**. Dalībvalsts izsniegtu saskaņotu reģistrācijas apliecību ir jāatzīst pārējām dalībvalstīm, ja transportlīdzekli pārreģistrē citā dalībvalstī ⁽²⁾. Ja pircējs pērk mehānisko transportlīdzekli ar saskaņoto reģistrācijas apliecību, viņš jebkurā gadījumā būs saņēmis iepriekšējās reģistrācijas apliecības I daļu un, ja ir izdota, tad arī II daļu. Iepriekšējās reģistrācijas apliecības I un II daļa (ja tāda ir izdota) ir jānosūta reģistrācijas iestādēm saņēmējā dalībvalstī, lai minētās iestādes varētu anulēt iesniegtās iepriekšējās reģistrācijas apliecības daļu(-as). Divu mēnešu laikā tām ir jāinformē dalībvalsts iestādes, kuras izdevušas apliecību, par apliecības anulēšanu. Turklāt anulētā reģistrācijas apliecība ir jāatdod atpakaļ šīm iestādēm, ja tās to pieprasa, sešu mēnešu laikā pēc apliecības anulēšanas. Ja

⁽¹⁾ OV L 347, 11.12.2006., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2007/133/EK (OV L 57, 24.2.2007., 12. lpp.).

⁽²⁾ Direktīvas 1999/37/EK 4. pants.

reģistrācijas apliecību veido I un II daļa ⁽¹⁾, un II daļas ir pazudusi, dalībvalsts, kurā pieteikta jaunā reģistrācija, kompetentās iestādes izņēmuma gadījumos var pieņemt lēmumu par atkārtotu transportlīdzekļa reģistrāciju, taču tikai pēc tam, kad rakstveidā vai elektroniski no dalībvalsts, kur transportlīdzeklis iepriekš ir bijis reģistrēts, kompetentām iestādēm ir saņemts apstiprinājums, ka pieteicējam ir tiesības reģistrēt transportlīdzekli citā dalībvalstī ⁽²⁾;

c) EK vai valsts atbilstības sertifikātu:

— valsts iestādes nevar pieprasīt EK atbilstības sertifikātu transportlīdzekļiem, kuri iepriekš reģistrēti citā dalībvalstī, ja transportlīdzekļa iepriekšējās reģistrācijas apliecība pilnībā atbilst Direktīvā 1999/37/EK minētajam paraugam. Saskaņā ar minētās direktīvas 4. pantu dalībvalsts izdotā reģistrācijas apliecība ir jāatzīst pārējām dalībvalstīm, ja transportlīdzekli pārreģistrē šajās dalībvalstīs,

— tomēr valsts iestādes var pieprasīt EK atbilstības sertifikātu citā dalībvalstī iepriekš reģistrētiem transportlīdzekļiem, ja citas dalībvalsts izsniegtā reģistrācijas apliecība neļauj pietiekami precīzi identificēt mehānisko transportlīdzekli,

— ja mehāniskajam transportlīdzeklim nav EK atbilstības sertifikāta, valsts iestādes var pieprasīt valsts atbilstības sertifikātu.

d) PVN apmaksas pierādījumu, ja PVN izpratnē transportlīdzeklis uzskatāms par jaunu (skatīt 3.5.1. nodaļu);

e) apdrošināšanas apliecību;

f) **tehniskās apskates sertifikātu**, ja tehniskā apskate ir obligāta visos mehānisko transportlīdzekļu, kuri iepriekš reģistrēti tajā pašā vai citā dalībvalstī, atkārtotas reģistrācijas gadījumos.

4. MEHĀNISKĀ TRANSPORTLĪDZEKĻA PĀRVEŠANA UZ CITU DALĪBVALSTI

Mehānisko transportlīdzekli acīmredzot var novietot piekabē vai uz kravas automobiļa un pārvest uz citu dalībvalsti. Tomēr daudzi mehāniskie transportlīdzekļi tiek pārvietoti uz saņēmēju dalībvalsti, braucot ar tiem pa ceļu.

Lielākā daļa dalībvalstu norāda, ka pastāv vispārējs noteikums, ka ir aizliegts braukt pa sabiedriskās lietošanas ceļiem ar mehānisko transportlīdzekli bez reģistrācijas numura. Standarta situācijā mehāniskais transportlīdzeklis brauc ar izcelsmes dalībvalsts vai saņēmējas dalībvalsts reģistrācijas numura zīmēm.

Turklāt, braucot ar savu transportlīdzekli, ir jābūt arī civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai ⁽³⁾ un autovadītājiem iesaka saglabāt "zaļo karti", t. i., starptautisko apdrošināšanas polisi ⁽⁴⁾. Taču pēc Daudzpusējā līguma ⁽⁵⁾ parakstīšanas visās dalībvalstīs (ieskaitot arī Andoru, Horvātiju, Lihtenšteinu, Norvēģiju un Šveici) transportlīdzekļa apliecība tiek uzskatīta par līdzvērtīgu apdrošināšanas polisi. Tas atļauj mehāniskajiem transportlīdzekļiem ar reģistrācijas numuru no kādas no šīm valstīm brīvi pārvietoties šajā zonā bez pārbaudēm uz robežām par obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polisi esamību.

⁽¹⁾ Saskaņā ar Direktīvas 1999/37/EK 7. apsvērumu dalībvalstis izmanto reģistrācijas apliecību, ko veido vai nu tikai viena daļa, vai divas atsevišķas daļas, un "lietderīgi ļauj līdztekus pastāvēt abām sistēmām". Līdz ar to saskaņā ar Direktīvas 3. panta 1. punktu reģistrācijas apliecību veido vai nu viena daļa saskaņā ar I pielikumu, vai arī divas daļas saskaņā ar I un II pielikumu. Atsauce uz II daļu attiecas tikai uz tām dalībvalstīm, kuras ievēro sistēmu, kas paredz reģistrācijas apliecību ar divām atsevišķām daļām (I daļa un II daļa).

⁽²⁾ Direktīvas 1999/37/EK 5. panta 2. punkts.

⁽³⁾ Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīva 72/166/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un attiecībā uz kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV L 103, 2.5.1972., 1. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/14/EK (OV L 149, 11.6.2005., 14. lpp.).

⁽⁴⁾ Jebkurš autovadītājs var iegādāties Zaļo karti no apdrošinātāja, kurš ir izdevis viņam obligāto transportlīdzekļa īpašnieka civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu. Zaļās kartes sistēmu ieviesa 1953. gadā Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas aizgādībā, un to vada Biroju padome. Zaļā karte apliecina, ka transportlīdzekļa vadītājam ir vismaz minimālais obligātais civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas segums, kādu pieprasa to valstu tiesību akti, uz kurām dodas (papildu informāciju skatīt: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

⁽⁵⁾ Līgums starp Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstu nacionālo apdrošinātāju birojiem, kas parakstīts 2002. gada 30. maijā, minēts pielikumā Komisijas 2003. gada 28. jūlija Lēmumam 2003/564/EK par to, kā attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas kontroli piemērot Padomes Direktīvu 72/166/EEK attiecībā uz civiltiesiskās apdrošināšanas atbildību saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu (OV L 192, 31.7.2003., 23. lpp.).

Ir vēl divi veidi, kā mehānisko transportlīdzekli likumīgi nogādāt saņēmējā dalībvalstī: vai nu mehāniskajam transportlīdzeklī ir profesionālais reģistrācijas numurs, vai arī tam ir pagaidu reģistrācijas numurs.

4.1. Braukšana ar mehānisko transportlīdzekli, kam ir profesionālie reģistrācijas numuri

Profesionālās reģistrācijas shēmas pastāv lielākajā daļā dalībvalstu, lai dotu iespēju mazumtirgotājiem īslaicīgi braukt ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem pa sabiedriskās lietošanas ceļiem, neuzliekot pienākumu tos oficiāli reģistrēt. Profesionālās reģistrācijas shēmas ir paredzētas ražotājiem, montētājiem, izplatītājiem un tirgotājiem attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas ir viņu rīcībā.

Lielākā daļa dalībvalstu neizdod profesionālās reģistrācijas apliecības, kurās ietverta mehāniskā transportlīdzekļa identifikācija. Parasti tiek izsniegts cita veida dokuments, kas apliecina saistību starp reģistrācijas numuru zīmēm un to īpašnieku un/vai īpašniekam tiek izvirzīta prasība uzturēt reģistrācijas žurnālu, kurā reģistrē braucienus, kas veikti, izmantojot attiecīgo reģistrācijas numuru.

Vīnes konvencijas par ceļu satiksmi ⁽¹⁾ 35. panta 1. punkta a) apakšpunktā ir noteikts, ka līgumslēdzējas puses nedrīkst aizliegt mehānisko transportlīdzekļu, kurus reģistrējusi cita līgumslēdzēja puse, pārvietošanos, ja vadītājam ir reģistrācijas apliecība. Līgumslēdzējām pusēm ir jāatzīst arī reģistrācijas apliecības, kuras izdevušas citas līgumslēdzējas puses saskaņā ar Konvenciju. Taču nav Konvencijas noteikuma, kas pieprasītu vai atļautu līgumslēdzējām pusēm aizliegt to transportlīdzekļu brīvu kustību, kuri neatbilst Konvencijas prasībām.

Nemot vērā preču tranzīta brīvību Kopienā ⁽²⁾, mehānisko transportlīdzekļu ar profesionālo reģistrācijas numuru, kas izdots citā dalībvalstī, brīvu pārvietošanos regulē EK līgums ⁽³⁾, un jo īpaši tā 28. pants. Iespējamie šķēršļi ir jāpamato saskaņā ar EK līguma 30. pantu vai arī saskaņā ar kādu no obligātajām prasībām, kuras akceptējusi EK tiesa.

Princips, ka katrai dalībvalstij ir jāveic visi atbilstīgi pasākumi, lai nodrošinātu, ka attiecībā uz transportlīdzekļu, kas parasti atrodas tās teritorijā, izmantošanu ir veikta civiltiesiskā atbildības apdrošināšana, parasti attiecas arī uz transportlīdzekļiem, kuriem ir profesionālie reģistrācijas numuri. Atbildības apdrošināšanas seguma apjomu un noteikumus, un nosacījumus nosaka, pamatojoties uz minētajiem pasākumiem. Taču dalībvalstis var arī atbrīvot no šā pienākuma transportlīdzekļus ar profesionālajiem reģistrācijas numuriem (t. i., atkāpties no iepriekš norādītā noteikuma), ja šādas numuru zīmes ir redzamas sarakstā, kuru izveidojusi attiecīgā dalībvalsts, un par kuriem ir informētas pārējās dalībvalstis un Komisija. Šādā gadījumā pārējām dalībvalstīm ir tiesības pieprasīt, lai personai, kas ir atbildīga par šādu transportlīdzekli, būtu spēkā esoša zaļā karte vai arī šī persona noslēgtu pie robežas apdrošināšanas līgumu, izpildot attiecīgās dalībvalsts prasības ⁽⁴⁾. Taču jaunais grozījums Direktīvā 72/166/EEK, kas ieviests ar 5. Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas Direktīvu 2005/14/EK ⁽⁵⁾ nosaka, ka transportlīdzekļi, kuri atbrīvoti no apdrošināšanas saistībām, pamatojoties uz to, ka tiem ir speciālas numura zīmes, ir uzskatāmi par neapdrošinātiem transportlīdzekļiem. Nelaiemes gadījumos, ko izraisījuši šādi transportlīdzekļi, cietušajiem būs tiesības vērsties kompensācijas iestādē kompensācijas saņemšanas tajā valstī, kur noticis nelaiemes gadījums. Tad šai iestādei ir jāizvirza prasība garantiju fondam, kas izveidots valstī, kurā transportlīdzeklis parasti atrodas.

4.2. Mehāniskajam transportlīdzeklī ir pagaidu numura zīme

Daudzas dalībvalstis ir ieviesušas pagaidu reģistrācijas sistēmu, lai ar mehānisko transportlīdzekli īslaicīgi varētu braukt pirms galīgās reģistrācijas saņemšanas vai izbraukšanas no valsts teritorijas. Pagaidu reģistrācija parasti notiek transportlīdzekļa izcelsmes valstī. Taču Komisija uzskata, ka brīva preču tranzīta vispārējais princips un direktīva par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem nosaka, ka izcelsmes dalībvalstij ir jāakceptē pagaidu reģistrācijas numura zīmju un apliecību, ko izdevusi saņēmējā dalībvalsts, izmantošana savā teritorijā.

⁽¹⁾ Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas ekonomikas komisija, 1968. gada 8. novembris, ar grozījumiem.

⁽²⁾ EK tiesas 2003. gada 23. oktobra spriedums Administration des douanes et droits indirects pret Rioglass SA un Transremar SL, lieta C-115/02, krājums 2003, I-12705. lpp., 18. punkts.

⁽³⁾ Skatīt EK tiesas 2003. gada 2. oktobra spriedumu, kriminālprocess pret Marco Grilli, lieta C-12/02, krājums 2003, I-11585. lpp.

⁽⁴⁾ Direktīvas 72/166/EEK 4. panta b) apakšpunkts.

⁽⁵⁾ 1. panta 3. punkta b) apakšpunkts. Dalībvalstīm tas ir jāievieš vēlākais līdz 2007. gada 11. jūnijam.

Pagaidu reģistrācijai:

- dalībvalstis var izsniegt **pagaidu reģistrācijas apliecību, kas neatšķiras vai tikai nedaudz atšķiras no Direktīvā 1999/37/EK noteiktā parauga**. Šādā gadījumā citām dalībvalstīm ir pienākums atzīt pagaidu reģistrācijas apliecību, kuru izdevusi kāda no dalībvalstīm transportlīdzekļa identifikācijai starptautiskajā satiksmē, ar nosacījumu, ka vadītājam ir reģistrācijas apliecības I daļa saskaņā ar direktīvas 5. panta 1. punktu ⁽¹⁾,
- alternatīva iespēja ir, ka **pagaidu reģistrācijas apliecība var būtiski atšķirties no Direktīvā 1999/37/EK noteiktā parauga**. Citām dalībvalstīm ir principā jāatzīst šāda apliecība saskaņā ar EK līguma 28. un 30. pantu.

Brīvu mehāniskā transportlīdzekļa kustību ar pagaidu reģistrācijas numuru un apliecību var kavēt tikai apstākļi, kas saistīti ar ceļu drošību (piemēram, automobiļa vadītāja braukšanas spēja, vietējo ceļu satiksmes noteikumu ievērošana un mehāniskā transportlīdzekļa tehniskā apskate), gadījumā, ja pastāv pamatotas aizdomas par transportlīdzekļa zādzību, vai arī ja kontroles dienestiem ir pamatotas šaubas par apliecības derīgumu.

Papildus tam, autovadītājiem iesaka iegādāties “zaļo karti”, kas apstiprina apdrošināšanas segumu vismaz minimālajā obligātajā līmenī, kādu nosaka tās valsts tiesību akti, uz kuru dodas. Brauciena laikā un līdz galīgajai reģistrācijai saņēmējā dalībvalstī transportlīdzeklim ir jābūt apdrošināšanas segumam, kuru nodrošina apdrošināšana polise, ko izdevis apdrošinātājs, kurš ir pilnvarots darboties transportlīdzekļa izcelsmes valstī. Taču jaunais noteikums ⁽²⁾, ko dalībvalstīm ir jātransponē vēlākais līdz 2007. gada 11. jūnijam, paredz, ka gadījumos, ja transportlīdzekli nosūta no vienas dalībvalsts uz otru, tad par riska dalībvalsti uzskata galamērķa dalībvalsti trīsdesmit dienas uzreiz pēc dienas, kurā pircējs ir akceptējis piegādi, pat ja transportlīdzeklis nav oficiāli reģistrēts galamērķa dalībvalstī. Tas dod iespēju transportlīdzekļa pircējam iegādāties apdrošināšanu savā dzīves vietas dalībvalstī, lai gan transportlīdzeklim vēl joprojām ir ārvalsts reģistrācijas numurs (izcelsmes valsts pagaidu reģistrācijas numurs). Praksē tas nozīmē, ka apdrošināšana ir jāizņem saņēmējā valstī. Šādu apdrošināšanu var piedāvāt apdrošināšanas uzņēmumi, kuri atrodas saņēmējā dalībvalstī vai citās dalībvalstīs un kuri sniedz pakalpojumus saņēmējā dalībvalstī, pamatojoties uz brīvu pakalpojumu sniegšanu vai brīvību veikt uzņēmējdarbību.

5. TIESISKĀS AIZSARDZĪBAS LĪDZEKĻI

Par visiem lēmumiem, kurus pieņēmušas valsts iestādes, noraidot mehāniskā transportlīdzekļa tipa apstiprināšanu vai tā reģistrāciju, ir jāziņo attiecīgajai pusei, kuru vienlaicīgi informē par tiesiskās aizsardzības līdzekļiem, ko tā var izmantot saskaņā ar attiecīgajā dalībvalstī spēkā esošajiem tiesību aktiem, un šo tiesiskās aizsardzības līdzekļu izmantošanas termiņiem ⁽³⁾.

Papildus oficiāliem valsts tiesiskās aizsardzības līdzekļiem, kas ir pieejami reģistrāciju pieteikušām personām, transportlīdzekļu apstiprināšanas un automobiļu reģistrācijas problēmu risinājumu pilsoņi un uzņēmumi var meklēt, izmantojot SOLVIT sistēmu ⁽⁴⁾. SOLVIT sistēmas izmantošana ir bez maksas.

Iespējams vērsties tieši Eiropas Komisijā un iesniegt sūdzību, kas vērsta pret kādu no dalībvalstīm. Ja Komisija uzskata, ka dalībvalsts nav izpildījusi savas saistības saskaņā ar EK līgumu, atbilstīgi līguma 226. pantam tā var ierosināt pienākumu neizpildes procedūru pret šo dalībvalsti.

⁽¹⁾ Direktīvu 1999/37/EK piemēro arī pagaidu reģistrācijas apliecībām, kas ir jāatzīst dalībvalstīm, pamatojoties uz direktīvas 1. pantu, 2. panta b)apakšpunktu un 4. pantu.

⁽²⁾ Padomes trešajā Direktīvā 90/232/EEK (OV L 129, 19.5.1990., 33. lpp.) ir iekļauts jauns 4.a pants attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu saistībā ar Direktīvu 2005/14/EK.

⁽³⁾ Direktīvas 70/156/EEK 12. pants.

⁽⁴⁾ <http://europa.eu.int/solvit/>.