

Výkladové oznámenie Komisie o postupoch registrácie motorových vozidiel s pôvodom v inom členskom štáte

(Text s významom pre EHP)

(2007/C 68/04)

1. ÚVOD

Kúpa motorového vozidla v inom členskom štáte alebo presun motorového vozidla do iného členského štátu sa oveľa zjednodušili v porovnaní so stavom pred niekoľkými rokmi, najmä v dôsledku troch dôležitých krokov.

- a) Odlišné vnútroštátne systémy typového schválenia nahradil systém typového schválenia ES celých vozidiel (ďalej len „WVTA“) ⁽¹⁾, ktorý sa povinne uplatňuje na väčšinu osobných automobilov od januára 1998 a motocyklov od júna 2003. V dôsledku toho sa tieto kategórie motorových vozidiel, aby mohli byť uvedené na trh, musia zhodovať so všetkými príslušnými smernicami o typovom schválení ES vozidiel a členské štáty nesmú zamietnuť predaj, registráciu alebo uvedenie takých vozidiel do prevádzky. Európsky parlament a Rada v súčasnosti posudzujú návrh novej „rámцovej smernice“ ⁽²⁾. Ihneď po jej prijatí sa úžitkové vozidlá (autobusy a autokary, dodávkové a nákladné vozidlá) zahrnú do typového schválenia ES celých vozidiel. Jednotným typovým schvaľovaním ES v celej Európskej únii sa umožňuje rýchlejšia a jednoduchšia registrácia vo všetkých členských štátoch.
- b) Nové nariadenie o skupinovej výnimke týkajúce sa uplatňovania pravidiel hospodárskej súťaže na predaj a servis motorových vozidiel ⁽³⁾ ešte viac rozšírilo možnosti európskych spotrebiteľov profitovať z jednotného trhu v praxi, aby spotrebiteľia mohli v plnom rozsahu využívať cenové rozdiely medzi rôznymi členskými štátmi. Napríklad, spotrebiteľia môžu teraz neobmedzene využívať služby sprostredkovateľov alebo nákupcov a kúpiť si motorové vozidlo tam, kde im to vyhovuje. Distributéri majú väčšiu voľnosť pôsobenia mimo ich domovského územia a predaja vozidiel spotrebiteľom v iných členských štátoch (popri pasívnom predaji je to takzvaný aktívny predaj, kde spotrebiteľia preberajú iniciatívu, aby oslovili distributéra).
- c) Európske Spoločenstvo (ďalej len „ES“) zaviedlo harmonizované osvedčenie o registrácii pre motorové vozidlá ⁽⁴⁾. Jeho hlavným cieľom je uľahčiť voľný pohyb vozidiel zaregistrovaných v jednom členskom štáte na cestách ostatných členských štátov a opätovné uvedenie do prevádzky vozidiel, ktoré už boli predtým zaregistrované v inom členskom štáte.

Značný počet občanov a podnikov sa napriek tomu vyhýba kúpe motorového vozidla v inom členskom štáte, keďže sa obávajú, že budú čeliť zbytočnej administratíve a ďalším výdavkom v ich domovskej krajine. Okrem toho, presun motorových vozidiel do iného členského štátu je ešte vždy zdrojom sťažností, najmä v dôsledku zložitých postupov typového schválenia a registrácie. V súčasnosti sa až 20 % aktuálnych prípadov porušovania v oblasti článkov 28 až 30 Zmluvy o ES a 7 % prípadov SOLVIT týka registrácie motorových vozidiel ⁽⁵⁾.

Cieľom tohto oznámenia je poskytnúť súhrnný a aktualizovaný prehľad zásad právnych predpisov ES, ktoré sa vzťahujú na registráciu motorových vozidiel v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom boli zakúpené, a na presun registrácie medzi členskými štátmi na základe najnovšieho vývoja v európskych právnych predpisoch a v judikatúre súdneho dvora. V tomto oznámení sa však neposkytuje prehľad zásad právnych

⁽¹⁾ Smernica Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970, o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/40/ES (Ú. v. EÚ L 161, 14.6.2006, s. 12).

⁽²⁾ Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o schválení systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených do týchto vozidiel, KOM(2003) 418, zmenený a doplnený oznámením KOM(2004) 738.

⁽³⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 1400/2002 z 31. júla 2002 o uplatňovaní článku 81 ods. 3 Zmluvy na niektoré kategórie vertikálnych dohôd a zosúladených postupov v sektore motorových vozidiel (Ú. v. ES L 203, 1.8.2002, s. 30). Nariadenie zmenené a doplnené Aktom o pristúpení z roku 2003.

⁽⁴⁾ Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57). Smernica zmenená a doplnená smernicou 2006/1036/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).

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

predpisov ES, ktoré sa uplatňujú pri daniach z registrácie automobilov a cestných daniach ⁽¹⁾, na ktoré sa v súčasnosti vzťahuje článok 25 alebo článok 90 Zmluvy o ES ⁽²⁾.

Týmto oznámením sa nahrádza v celom svojom rozsahu výkladové oznámenie Komisie o postupoch pre typové schválenie a registráciu vozidiel predtým registrovaných v inom členskom štáte ⁽³⁾. Malo by sa však vziať na vedomie, že len Európsky súdny dvor má právomoc konečného rozhodnutia, pokiaľ ide o výklad právnych predpisov Spoločenstva.

Toto oznámenie má osobitný význam pre orgány členských štátov zaoberajúce sa schvaľovaním a registráciou motorových vozidiel a pomôže sa ním správnej implementácii právnych predpisov ES. Komisia vypracuje sprievodcu pre spotrebiteľov, v ktorom sa vysvetlí presun a registrácia vozidiel v rámci EÚ.

Komisia bude v každom prípade naďalej pozorne monitorovať riadnu implementáciu zásad právnych predpisov ES, ktoré sa uplatňujú na registráciu a presun motorových vozidiel.

2. ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Toto oznámenie sa vzťahuje na prvú registráciu motorových vozidiel, ako aj registráciu motorových vozidiel predtým zaregistrovaných v inom členskom štáte bez ohľadu na to, či sú nové, alebo použité.

Na účely tohto oznámenia „motorové vozidlo“ znamená:

- akékoľvek motorové vozidlo určené na prevádzku na ceste, s karosériou alebo bez nej, najmenej so štyrmi kolesami a s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou než 25 km/h, a jeho prípojné vozidlá, s výnimkou vozidiel, ktoré sa pohybujú po koľajniciach a poľnohospodárskych a lesných traktorov, všetkých pojazdných strojov a ťažkých úžitkových vozidiel ⁽⁴⁾; alebo
- akékoľvek dvoj- alebo trojkolesové vozidlo so zdvojenými kolesami alebo iné, určené na premávku na ceste ⁽⁵⁾.

Motorové vozidlo je „predtým zaregistrované v inom členskom štáte“, ak získalo administratívne schválenie na uvedenie do prevádzky v cestnej doprave, zahŕňajúce identifikáciu a vydanie registračného čísla. Toto oznámenie sa preto týka aj motorových vozidiel, ktoré podliehali dočasnej alebo krátkodobej registrácii, a na motorové vozidlá, ktoré podliehali registrácii na úžitkové účely.

Dĺžka obdobia, počas ktorého bolo vozidlo registrované v jednom členskom štáte pred jeho presunom do iného členského štátu, nie je podstatná.

3. REGISTRÁCIA MOTOROVÉHO VOZIDLA V ČLENSKOM ŠTÁTE BYDLISKA

3.1. Čo je členský štát bydliska na účely registrácie?

Podľa Súdneho dvora je registrácia prirodzeným dôsledkom výkonu daňových právomocí v oblasti motorových vozidiel. Uľahčuje dohľad členskému štátu registrácie aj ostatným členským štátom, keďže registrácia v jednom členskom štáte predstavuje dôkaz o zaplatení daní z motorových vozidiel v tomto štáte ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Zásady právnych predpisov ES, ktoré sa v súčasnosti uplatňujú pri daniach z registrácie automobilov a cestných daniach, sú stanovené v informačnom dokumente Komisie o právach a povinnostiach európskeho občana, pokiaľ ide o zdaňovanie automobilov prevážaných v rámci Spoločenstva alebo pravidiel používaných pri cezhraničných cestách, ktorý je uverejnený na stránke:
http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm

⁽²⁾ Komisia prijala návrh o daniach z osobných automobilov [KOM(2005) 261 z 5. júla 2006]. V tomto návrhu sa stanovuje postupné zrušenie registračných daní počas prechodného obdobia piatich až desiatich rokov a systém náhrad za zostávajúce dane z automobilov, ak sa automobil zaregistrovaný v jednom členskom štáte natrvalo premiestni na účely registrácie do iného členského štátu.

⁽³⁾ Ú. v. ES C 143, 15.5.1996, s. 4.

⁽⁴⁾ Pozri článok 1 smernice 70/156/EHS.

⁽⁵⁾ Akýkoľvek motocykel patriaci do rozsahu pôsobnosti (článku 1) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS (Ú. v. ES L 124, 9.5.2002, s. 1). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2005/30/ES (Ú. v. EÚ L 106, 27.4.2005, s. 17).

⁽⁶⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 2002 vo veci C-451/99 Cura Anlagen GmbH/Auto Service Leasing GmbH (ASL), Zb. 2002, s. I-03193 (<http://curia.europa.eu/en/content/juris/index.htm>).

Každý jednotlivец musí zaregistrovať svoje vozidlo v členskom štáte, v ktorom má zvyčajné bydlisko. Článkom 7 smernice 83/182/EHS ⁽¹⁾ a článkom 6 smernice 83/183/EHS ⁽²⁾ sa stanovujú presné pravidlá na určenie zvyčajného bydliska v situáciách, v ktorých dotknuté osoby dočasne alebo trvalo žijú a jazdia v inom členskom štáte ako v ich vlastnom štáte. Jednako judikatúra Súdneho dvora tvrdí, že kvantitatívne kritérium, na ktoré sa tento článok odvoláva (povinnosť žiť viac ako 185 dní v kalendárnom roku na danom mieste), nie je možné brať ako hlavné kritérium, ak existujú iné faktory, ktoré menia situáciu.

Podľa Súdneho dvora, ak má osoba osobné a pracovné väzby v dvoch členských štátoch, jej zvyčajné bydlisko, určené v kontexte celkového hodnotenia s odvolaním sa na všetky príslušné skutočnosti, je to, kde sa nachádza trvalé centrum záujmov tejto osoby; v prípade, že také celkové hodnotenie nevedie k jeho určeniu, prvoradá musia byť osobné väzby ⁽³⁾.

3.2. Rôzne kroky na získanie registrácie motorového vozidla

Súčasnú vnútroštátnu právnu predpisovú úpravu členských štátov stanovujú (najviac) tri rôzne kroky na registráciu motorového vozidla v prijímajúcom členskom štáte:

- **schválenie technických vlastností motorového vozidla**, ktoré v mnohých prípadoch znamená typové schválenie ES. Niektoré typy motorových vozidiel však ešte vždy podliehajú vnútroštátnym schvaľovacím postupom,
- **kontrola technického stavu použitých vozidiel**, ktorej cieľom je na účely ochrany zdravia a života ľudí overiť, že konkrétne motorové vozidlo je v momente registrácie skutočne v dobrom stave,
- **registrácia motorového vozidla**, to znamená administratívne schválenie vozidla pre jeho uvedenie do prevádzky v cestnej doprave zahŕňajúce identifikáciu motorového vozidla a pridelenie registračného čísla tomuto vozidlu.

3.3. Schválenie technických vlastností motorového vozidla

3.3.1. Typové schválenie ES

Všetky sériovo vyrobené osobné automobily schválené od roku 1996, motocykle schválené od mája 2003 a traktory schválené od roku 2005 v zásade podliehajú typovému schváleniu ES. Je to postup, ktorým členský štát potvrdzuje, že typ vozidla spĺňa všetky uplatniteľné európske požiadavky na bezpečnosť a ochranu životného prostredia. Typové schválenie ES je platné vo všetkých členských štátoch.

Keď výrobca motorového vozidla predkladá, v súlade so smernicou 70/156/EHS, svoju **žiadosť o typové schválenie ES** schvaľovaciemu orgánu členského štátu, ktorý udelí typové schválenie ES vozidlu, ak vyhovuje všetkým požiadavkám príslušných smerníc ⁽⁴⁾, schvaľovací orgán tohto členského štátu zašle schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov kópiu osvedčenia o typovom schválení vozidla pre každý typ vozidla, ktorý schválil alebo odmietol schváliť alebo ktorému toto osvedčenie odobral.

Výrobca ako držiteľ typového schválenia ES vystaví **osvedčenie o zhode ES**, ktoré dokazuje, že vozidlo bolo vyrobené v zhode so schváleným typom vozidla. Osvedčenie o zhode ES musí sprevádzať každé nové vozidlo s typovým schválením ES. Okrem toho uplatniteľné pravidlá ES o hospodárskej súťaži vyžadujú, aby výrobcovia vydávali osvedčenia o zhode ES nediskriminačným spôsobom a včas, bez ohľadu na miesto určenia a/alebo pôvod vozidla (to znamená bez ohľadu na to, či sa vozidlo predáva spotrebiteľovi v inom členskom štáte, alebo ho nadobudol predajca od distribútora v inom členskom štáte).

⁽¹⁾ Smernica Rady 83/182/EHS z 28. marca 1983 o oslobodení od daní, ktoré platia v rámci Spoločenstva pre dočasný dovoz určitých dopravných prostriedkov z jedného členského štátu do druhého (Ú. v. ES L 105, 23.4.1983, s. 59). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/98/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 129).

⁽²⁾ Smernica Rady 83/183/EHS z 28. marca 1983 o oslobodení od daní, ktoré sa vzťahujú na trvalý dovoz osobného majetku jednotlivcov z členského štátu (Ú. v. ES L 105, 23.4.1983, s. 64). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 92/12/EHS (Ú. v. ES L 76, 23.3.1992, s. 1).

⁽³⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 12. júla 2001 vo veci C-262/99 Paraskevas Louloudakis/Elliniko Dimosio, Zb. 2001, s. I-05547.

⁽⁴⁾ Uplatniteľné smernice sú uvedené v časti I prílohy IV k smernici 70/156/EHS.

Členské štáty môžu zaregistrovať a povoliť predaj alebo uvedenie do prevádzky len nových vozidiel s typovým schválením ES z dôvodov týkajúcich sa ich konštrukcie a funkcie, len ak majú platné osvedčenie o zhode ES.

Európske právne predpisy nevyžadujú, aby sa osvedčenie o zhode po registrácii uchovávalo spolu s vozidlom. Len čo je vozidlo zaregistrované, osvedčenie o zhode vo väčšine členských štátov uchovávajú príslušné orgány.

Nie je možné vyžadovať, aby sa nové vozidlá s typovým schválením ES, ktoré majú platné osvedčenie o zhode, podrobili novému schvaľovaniu ich technických vlastností alebo aby vyhovelí dodatočným technickým požiadavkám týkajúcim sa ich konštrukcie a funkcie, pokiaľ po opustení závodu výrobcu neboli viditeľne zmenené. Vnútroštátne právne predpisy, podľa ktorých nemôžu byť zaregistrované motorové vozidlá, na ktoré sa vzťahuje platné osvedčenie o typovom schválení ES, pokiaľ nie je predložené vnútroštátne osvedčenie svedčiace o ich zhode s vnútroštátnymi požiadavkami, napríklad v súvislosti s emisiami výfukových plynov, preto nie sú prípustné ⁽¹⁾.

3.3.2. Vnútroštátne schválenie

Podľa súčasných právnych predpisov Spoločenstva tieto kategórie motorových vozidiel nemajú typové schválenie ES:

- úžitkové vozidlá (autobusy, autokary, dodávkové a nákladné vozidlá) a prípojné vozidlá,
- vozidlá vyrobené v malých sériách,
- individuálne schválené vozidlá.

Nové motorové vozidlo, ktoré nemá typové schválenie ES, sa pred tým, ako ho možno zaregistrovať, môže podrobiť vnútroštátnemu schváleniu v prijímajúcom členskom štáte. Výsledkom vnútroštátneho schválenia bude vnútroštátne osvedčenie o zhode, ktoré bude slúžiť okrem iných účelov na registráciu motorového vozidla.

Vnútroštátne schválenie môže byť buď vnútroštátne typové schválenie, alebo vnútroštátne individuálne schválenie:

- **vnútroštátne typové schválenie** a vnútroštátne typové schválenie malých sérií sú určené na to, aby zabezpečili súlad typu vozidla s uplatniteľnými vnútroštátnymi technickými požiadavkami. Jeho výsledkom je vnútroštátne typové osvedčenie o zhode vydané výrobcom, v ktorom tento potvrdzuje, že konkrétne vozidlo bolo vyrobené v zhode so schváleným typom vozidla,
- **vnútroštátne individuálne schválenie** sa týka osvedčenia o súlade konkrétneho vozidla (či už jedinečného alebo nie) s príslušnými vnútroštátnymi požiadavkami. Tento postup sa uplatňuje najmä na vozidlá dovážané individuálne z tretích krajín, ktoré nie sú v súlade s európskymi požiadavkami na typové schválenie, ako aj na jedinečné vozidlá.

Postupy vnútroštátneho typového schválenia a individuálneho typového schválenia v prípade motorových vozidiel, ktoré sa majú používať alebo zaregistrovať v EÚ po prvý raz, zvyčajne nepatria do rozsahu pôsobnosti právnych predpisov ES.

Avšak vnútroštátne postupy schvaľovania pre motorové vozidlá, ktoré už získali vnútroštátne schválenie v inom členskom štáte, a pre motorové vozidlá, ktoré už boli zaregistrované v inom členskom štáte, musia byť v súlade s článkami 28 a 30 Zmluvy o ES. Podľa právnej teórie Súdneho dvora samotná existencia takých vnútroštátnych postupov nie je nutne v rozpore s týmito článkami.

Tieto schválenia však musia prinajmenšom spĺňať tieto procedurálne podmienky, aby boli v súlade s článkami 28 a 30 Zmluvy o ES ⁽²⁾:

- a) postupy vnútroštátneho schválenia musia byť v každom prípade založené na **objektívnych, nediskriminačných kritériách, ktoré boli oznámené vopred**, a to takým spôsobom, aby vymedzili výkon diskrečnej právomoci vnútroštátnych orgánov, aby sa táto nevyužívala svojvoľne;

⁽¹⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 29. mája 1997 vo veci C-329/95, správne konanie začaté VAG Sverige AB, Zb. 1997, s. I-02675.

⁽²⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 22. januára 2002 vo veci C-390/99 Canal Satélite Digital SL/Administración General del Estado a Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), Zb. 2002, s. I-00607.

- b) také postupy **nesmú zbytočne opakovať kontroly**, ktoré už boli vykonané v súvislosti s inými postupmi buď v tom istom štáte, alebo v inom členskom štáte. Z toho vyplýva, že vnútroštátne orgány nie sú oprávnené vyžadovať technické skúšky, ak už tieto skúšky boli vykonané v inom členskom štáte a ich výsledky majú tieto orgány k dispozícii alebo na základe ich žiadosti im môžu byť poskytnuté. To si vyžaduje aktívny prístup zo strany vnútroštátneho orgánu, ktorému sa predkladá žiadosť o schválenie motorového vozidla alebo v tejto súvislosti o uznanie rovnocennosti osvedčenia o schválení vydaného schvaľovacím orgánom iného členského štátu. Okrem toho taký aktívny prístup sa tiež vyžaduje, ak je to potrebné, od schvaľovacieho orgánu iného členského štátu a v tejto súvislosti je na členských štátoch, aby zabezpečili, že kompetentné schvaľovacie orgány budú navzájom spolupracovať na uľahčení postupov, ktoré sa majú dodržiavať, s cieľom získať prístup na vnútroštátny trh dovážajúceho členského štátu ⁽¹⁾;
- c) musí to byť taký postup, ktorý je bežne dostupný a ktorý je možné ukončiť v primeranom čase, a ak vedie k zamietnutiu, rozhodnutie o zamietnutí musí umožňovať vznesenie námietky na súdoch. Postup musí byť výslovne stanovený v opatrení všeobecného uplatňovania, ktoré je pre vnútroštátne orgány záväzné. Navyše, vnútroštátny schvaľovací postup nie je v súlade so základnými zásadami voľného pohybu tovaru, ak jeho trvanie a neprímerané náklady, ktoré spôsobí, odradia vlastníka motorového vozidla od toho, aby požiadal o schválenie motorového vozidla.

Technické požiadavky prijímajúceho členského štátu nesmú zbytočne vyžadovať, aby bola vykonaná zmena motorového vozidla. Skutočnosť, že motorové vozidlo už bolo zaregistrované v inom členskom štáte, znamená, že jeho príslušné orgány vzali do úvahy, že motorové vozidlo vyhovelo technickým požiadavkám, ktoré sa tam uplatňujú. Schválenie motorového vozidla, ktoré už bolo schválené v inom členskom štáte, bez ohľadu na to, či vozidlo už bolo, alebo nebolo zaregistrované, môžu preto príslušné vnútroštátne orgány zamietnuť len vtedy, ak motorové vozidlo predstavuje skutočné riziko pre verejné zdravie. Podľa právnej teórie Súdneho dvora musia členské štáty pri uplatňovaní ich vykonávania diskrečnej právomoci týkajúcej sa ochrany verejného zdravia dodržať zásadu proporcionality. Prostriedky, pre ktoré sa rozhodnú, sa preto musia obmedziť na to, čo je skutočne potrebné na zabezpečenie ochrany verejného zdravia alebo na splnenie prvoradých požiadaviek týkajúcich sa napríklad bezpečnosti na cestách a musia byť primerané takto sledovanému cieľu, ktorý by nebolo možné dosiahnuť opatreniami menej obmedzujúcimi obchod vnútri Spoločenstva ⁽²⁾. Keďže článok 30 Zmluvy o ES stanovuje výnimku, ak má byť výklad presný ⁽³⁾, z pravidla voľného pohybu tovaru v Spoločenstve, **je na vnútroštátnych orgánoch, ktoré sa ho dovolávajú, aby v každom prípade preukázali, že uplatňovanie ich pravidiel je nevyhnutné na poskytnutie účinnej ochrany záujmov uvedených v článku 30 Zmluvy o ES** a najmä, že schválenie príslušného motorového vozidla predstavuje skutočné riziko pre zdravie ľudí alebo bezpečnosť na cestách.

Nedá sa logicky dokázať, že samotná skutočnosť, že vozidlo bolo schválené podľa pravidiel iného členského štátu a možno (ale nie nevyhnutne) má určité technické vlastnosti, ktoré sa líšia od vlastností stanovených v právnych predpisoch členského štátu určenia alebo od vlastností v rovnocennom typovom schválení v tomto štáte, predstavuje závažné riziko pre zdravie a život ľudí alebo pre životné prostredie.

V praxi si to vyžaduje, aby príslušné orgány prijímajúceho členského štátu urobili tieto kroky:

- a) Technické vlastnosti motorového vozidla, ktoré už bolo predtým schválené a zaregistrované v inom členskom štáte, by sa mali najprv posúdiť na základe technických predpisov platných v prijímajúcom členskom štáte. Nie však na základe súčasných platných pravidiel, ale na základe pravidiel, ktoré boli v platnosti (v prijímajúcom členskom štáte) v momente schválenia v členskom štáte pôvodu.
- b) Príslušné orgány musia vziať do úvahy skúšku a osvedčenia, ktoré vydali príslušné orgány ostatných členských štátov a výrobca ⁽⁴⁾. Dodatočné skúšky možno uložiť iba vtedy, ak sú potrebné na to, aby poskytli príslušným orgánom informácie, ktoré nie je možné nájsť na osvedčeniach.
- c) Príslušné orgány na základe toho určia, v ktorých bodoch sa motorové vozidlo nezhoduje s technickými predpismi uplatniteľnými v prijímajúcom členskom štáte v momente prvého schválenia vozidla v EÚ.

⁽¹⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 10. novembra 2005 vo veci C-432/03 Komisia Európskych spoločenstiev/Portugalská republika, Zb. 2005, s. I-09665.

⁽²⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 5. februára 2004 vo veci C-24/00, Komisia Európskych spoločenstiev/Francúzska republika, Zb. 2004, s. I-01277.

⁽³⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 5. februára 2004 vo veci C-95/01, trestné konanie proti Johnovi Greenhamovi a Léonardovi Abelovi, Zb. 2004, s. I-01333.

⁽⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 16. októbra 2003 vo veci C-455/01, Komisia Európskych spoločenstiev/Talianska republika, Zb. 2003, s. I-12023.

- d) Príslušné orgány potom môžu uplatňovať len vnútroštátne technické predpisy, ktoré sú primerané na základe jedného z naliehavých dôvodov, ktoré Súdny dvor uznal ako povinné požiadavky alebo ktoré sa uvádzajú v článku 30 Zmluvy o ES. Malo by sa zdôrazniť, že uplatňovanie neprimeraných vnútroštátnych technických predpisov na špecifické motorové vozidlo by bolo porušením práva Spoločenstva, ktoré je v každom prípade nadradené vnútroštátnemu právu.

3.4. Kontrola technického stavu použitých vozidiel

Cieľom kontroly technického stavu je overiť, či **určité motorové vozidlo je v momente registrácie skutočne v dobrom stave**. Avšak skutočnosť, že motorové vozidlo sa používalo od poslednej kontroly technického stavu na verejných cestách, môže byť dôvodom pre kontrolu technického stavu pri registrácii v inom členskom štáte.

Podľa právnej teórie Súdneho dvora ⁽¹⁾ členské štáty môžu preto vyžadovať, aby sa motorové vozidlá, ktoré už boli predtým zaregistrované v tom istom alebo v inom členskom štáte, podrobili kontrole technického stavu pred registráciou, za predpokladu, že táto kontrola je povinná v prípade každého prevodu vlastníctva akéhokoľvek podobného motorového vozidla alebo v prípade akejkoľvek zmeny držiteľa osvedčenia o registrácii bez ohľadu na to, či motorové vozidlo bolo registrované v tom istom alebo v inom členskom štáte. Kontrola technického stavu pred registráciou musí prinajmenšom spĺňať tie isté procesné podmienky ako schválenie technických vlastností motorového vozidla, a to:

- a) musí byť založená na **objektívnych, nediskriminačných kritériách, ktoré boli oznámené vopred**, a to takým spôsobom, aby vymedzili výkon diskrečnej právomoci vnútroštátnych orgánov, aby sa táto nevyužívala svojvoľne;
- b) kontrola technického stavu **nesmie zbytočne opakovať kontroly**, ktoré už boli vykonané v súvislosti s inými postupmi buď v tom istom štáte, alebo v inom členskom štáte. Ak sa vozidlo podrobilo kontrole technického stavu v členskom štáte, zásada rovnocennosti a vzájomného uznávania stanovená v článku 3 ods. 2 smernice Rady 96/96/ES ⁽²⁾ vyžaduje, aby všetky ostatné členské štáty uznali osvedčenie vydané pri tejto príležitosti, bez toho, že by im to bránilo v tom, aby vyžadovali akékoľvek dodatočné kontroly zvyčajne vykonávané na účely registrácie na ich území, za predpokladu, že tieto kontroly ešte nie sú zahrnuté do tohto osvedčenia ⁽³⁾;
- c) Komisia zastáva názor, že kontrola technického stavu musí byť postup, ktorý je bežne dostupný a ktorý je možné ukončiť v primeranom čase. Obmedzenie kontroly technického stavu dovážaných vozidiel na konkrétne a osobitne určené stanice technickej kontroly môže predstavovať prekážku obchodu medzi členskými štátmi.

3.5. Registrácia motorového vozidla

Registráciou motorového vozidla členský štát schvaľuje jeho uvedenie do prevádzky v cestnej doprave vrátane identifikácie motorového vozidla a pridelenia registračného čísla tomuto vozidlu.

3.5.1. Prvá registrácia motorových vozidiel

V prípade nových vozidiel s typovým schválením ES zakúpených v inom členskom štáte musí členský štát registrácie vyžadovať okrem špecifických osobných údajov o osobe alebo organizácii požadujúcej registráciu v súlade s harmonizovaným kódom SpoločenstvaC ⁽⁴⁾, **osvedčenie o zhode ES** ⁽⁵⁾.

V prípade vozidiel, ktoré nemajú typové schválenie ES, môže členský štát vyžadovať predloženie príslušných osvedčení o vnútroštátnom typovom schválení alebo vnútroštátnom individuálnom schválení (pozri oddiel 3.3.2).

⁽¹⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 12. júna 1986 vo veci C 50/85, Bernhard Schloh verzus Auto contrôle technique SPRL, Zb. 1986, s. I-01855, body 14 až 16; vo veci C-451/99, body 62-64.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽³⁾ Rozsudok Súdneho dvora C-451/99.

⁽⁴⁾ Ako je stanovené v prílohách I a II k smernici 1999/37/ES.

⁽⁵⁾ Článok 7 ods. 1 smernice 70/156/EHS.

Komisia zastáva názor, že členské štáty sú oprávnené v momente registrácie overiť, či bola správne zaplatená DPH.

Ak *profesionálny obchodník* v inom členskom štáte predáva motorové vozidlo, je povinný vystaviť faktúru. Na účely DPH sú dve možnosti:

- a) motorové vozidlo je „nové“, ak v čase dodania vozidla neuplynulo šesť mesiacov od jeho prvého uvedenia do prevádzky alebo ak vozidlo nemá najazdených viac ako 6 000 kilometrov. DPH bude splatná v členskom štáte, do ktorého sa vozidlo prepravuje podľa článku 2 smernice Rady 2006/112/ES z 28. novembra 2006 o spoločnom systéme dane z pridanej hodnoty ⁽¹⁾(ďalej len „smernica o DPH“). Dodávka nového dopravného prostriedku je oslobodená od dane v členskom štáte pôvodu, v ktorom má obchodník sídlo [článok 138 ods. 2 písm. a) smernice o DPH]. Podľa tohto ustanovenia na účely oslobodenia od dane bude potrebné doložiť, že nový dopravný prostriedok bol odoslaný alebo prepravený zákazníkovi predávajúcim alebo zákazníkovi alebo v ich mene na miesto určenia mimo členského štátu pôvodu ale v rámci Spoločenstva;
- b) motorové vozidlo nie je „nové“, ak súkromná osoba ide do iného členského štátu, aby uskutočnila kúpu motorového vozidla, a prepravuje ho späť sama (alebo si ho dá prepraviť), potom nakupuje so sadzbou dane DPH, aká je v mieste predaja a výsledkom je zdanenie v „mieste pôvodu“. DPH sa bude platiť v členskom štáte, v ktorom má obchodník sídlo. Ak obchodník s automobilmi kúpil automobil od prvého kupujúceho, ktorý najmä neodpočítal DPH zahrnutú do nákupnej ceny motorového vozidla, bude sa uplatňovať osobitná úprava na použitý tovar („úprava zdaňovania prírážky“) (článok 312 a nasledujúce smernice o DPH).

Ak *súkromná osoba* predáva svoje motorové vozidlo, na účely DPH môže byť:

- a) „nové“ (definíciu nového vozidla pozri v písmene a). V tomto prípade sa DPH platí v tom členskom štáte, do ktorého sa vozidlo premiestňuje (článok 2 smernice o DPH.) Súkromná osoba, ktorá predala nový automobil, aby sa vyhla dvojitému zdaneniu, má nárok na odpočítanie alebo vrátenie DPH obsiahnutej v nákupnej cene v členskom štáte pôvodu do výšky nepresahujúcej výšku DPH, ktorú by bola povinná zaplatiť, ak by bola dodávka zdaniteľná v členskom štáte pôvodu (článok 172 smernice o DPH);
- b) nie „nové“. Transakcia je mimo rozsahu pôsobnosti DPH. Neplatí sa žiadna DPH.

Komisia berie do úvahy, že vnútroštátne orgány tiež môžu v momente registrácie vyžadovať **dôkaz o poistnom krytí**.

3.5.2. Motorové vozidlá predtým zaregistrované v inom členskom štáte

V prípade motorových vozidiel predtým zaregistrovaných v inom členskom štáte členský štát registrácie môže vyžadovať iba predloženie týchto dokumentov:

- a) **originál alebo kópiu neharmonizovaného osvedčenia o registrácii vydaného v inom členskom štáte:** mnohé vozidlá zaregistrované do roku 2004 majú ešte vždy neharmonizované osvedčenie o registrácii. V právnych predpisoch Spoločenstva nie je zakotvená povinnosť zaslať originál alebo kópiu tohto typu osvedčenia vydaného v inom členskom štáte vnútroštátnym registračným orgánom členského štátu určenia. Komisia však zastáva názor, že vnútroštátne právne predpisy môžu zaväzovať kupujúceho k predloženiu kópie osvedčenia o registrácii vydaného v členskom štáte pôvodu pred registráciou motorového vozidla s cieľom predísť dvojitému administratívnym kontrolám alebo znížiť trestnú činnosť týkajúcu sa motorových vozidiel;
- b) **harmonizované osvedčenie o registrácii:** harmonizované osvedčenie o registrácii vydané členskými štátom v súvislosti s opätovnou registráciou vozidla v inom členskom štáte musia uznať ostatné členské štáty ⁽²⁾. Keď kupujúci kupuje motorové vozidlo, ktoré má harmonizované osvedčenie o registrácii, v každom prípade musí dostať časť I predošlého osvedčenia o registrácii a časť II, ak bola vydaná. Časť I predošlého osvedčenia o registrácii a časť II (v prípade, že bola vydaná) sa musia zaslať registračným orgánom v členskom štáte určenia, aby mohli tieto orgány odňať časť (časti) predchádzajúceho osvedčenia o registrácii. Do dvoch mesiacov musia informovať orgány členského štátu, ktoré osvedčenie udelili, o jeho odňatí. Osvedčenie im vrátia v prípade žiadosti týchto orgánov do 6 mesiacov od jeho odňatia.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 347, 11.12.2006, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená rozhodnutím 2007/133/ES (Ú. v. EÚ L 57, 24.2.2007, s. 12).

⁽²⁾ Článok 4 smernice 1999/37/ES.

V prípade, že osvedčenie o registrácii pozostáva z častí I a II ⁽¹⁾ a časť II chýba, môžu príslušné orgány v členskom štáte, v ktorom sa požaduje nová registrácia vozidla, vo výnimočných prípadoch rozhodnúť o opätovnom zaregistrovaní vozidla, ale len po získaní potvrdenia v písomnej alebo elektronickej podobe od príslušných orgánov členského štátu, kde bolo vozidlo predtým zaregistrované, potvrdzujúceho, že žiadateľ je oprávnený opätovne registrovať vozidlo v inom členskom štáte ⁽²⁾;

c) Osvedčenie o zhode ES alebo vnútroštátne osvedčenie o zhode:

— vnútroštátne orgány môžu vyžadovať osvedčenie o zhode ES v prípade vozidiel, ktoré boli predtým zaregistrované v inom členskom štáte, ak sa predošlé osvedčenie o registrácii vozidla v plnom rozsahu zhoduje so vzorom v smernici 1999/37/ES. V súlade s článkom 4 smernice musí byť osvedčenie o registrácii vydané členským štátom a uznané ostatnými členskými štátmi na opätovnú registráciu motorového vozidla v týchto štátoch,

— vnútroštátne orgány však môžu vyžadovať osvedčenie o zhode ES v prípade vozidiel predtým zaregistrovaných v inom členskom štáte, keď im neharmonizované osvedčenie o registrácii iného členského štátu neumožňuje identifikovať motorové vozidlo s dostatočnou presnosťou,

— ak motorové vozidlo nemá osvedčenie o zhode ES, vnútroštátne orgány môžu vyžadovať vnútroštátne osvedčenie o zhode;

d) dôkaz o zaplatení DPH, ak je vozidlo nové, na účely DPH (pozri oddiel 3.5.1.);

e) osvedčenie o poistení;

f) **osvedčenie o kontrole technického stavu vozidla**, ak je kontrola technického stavu povinná pre všetky opätovné registrácie motorových vozidiel predtým zaregistrovaných v tom istom alebo v inom členskom štáte.

4. PREPRAVA MOTOROVÉHO VOZIDLA DO INÉHO ČLENSKÉHO ŠTÁTU

Motorové vozidlo možno samozrejme naložiť na prípojné vozidlo alebo na nákladné vozidlo a previezť do iného členského štátu. Mnohé motorové vozidlá však odvezú do členského štátu určenia vodiči.

Väčšina členských štátov stanovuje, že motorové vozidlo vo všeobecnosti nemôže jazdiť po verejných komunikáciách bez vystavenia registračného čísla. Štandardnú situáciu predstavuje motorové vozidlo, ktoré jazdí s poznávacou značkou členského štátu pôvodu alebo členského štátu určenia.

Občianskoprávna zodpovednosť musí byť navyše pokrytá poistením ⁽³⁾ a motoristom sa odporúča, aby počas používania vozidla mali so sebou „zelenú kartu“, to znamená, medzinárodný poistný certifikát ⁽⁴⁾. Jednako na základe podpísania Multilaterálnej dohody ⁽⁵⁾ vo všetkých členských štátoch (ako aj v Andorre, Chorvátsku, Lichtenštajnsku, Nórsku a Švajčiarsku) je tabuľka poznávacej značky vozidla rovnocenná s poistným certifikátom. To umožňuje motorovým vozidlám, ktoré majú poznávaciu značku jednej z týchto krajín, voľne sa pohybovať v tejto oblasti bez akýchkoľvek kontrol na hraniciach týkajúcich sa osvedčení o povinnom poistení motorových vozidiel.

⁽¹⁾ Podľa odôvodnenia 7 smernice 1999/37/ES členské štáty používajú osvedčenie o registrácii zložené buď z jednej časti, alebo z dvoch oddelených častí a „teraz je vhodné umožniť koexistenciu oboch systémov.“ V dôsledku toho podľa článku 3 ods. 1 smernice osvedčenie o registrácii pozostáva buď z jednej časti v súlade s prílohou I, alebo z dvoch častí v súlade s prílohami I a II. Odkaz na časť II sa uplatňuje len na členské štáty, ktoré dodržiavajú systém osvedčení o registrácii s dvomi oddelenými časťami (časť I a časť II).

⁽²⁾ Článok 5 ods. 2 smernice 1999/37/ES.

⁽³⁾ Smernica Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. ES L 103, 2.5.1972, s. 1). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2005/14/ES (Ú. v. EÚ L 149, 11.6.2005, s. 14).

⁽⁴⁾ Každý motorista môže získať zelenú kartu od poisťovne, ktorá s ním uzavrela povinné poistenie motorových vozidiel. Systém zelených kariet bol zavedený v roku 1953 pod záštitou Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov a riadi ho Rada kancelárií. Zelená karta potvrdzuje, že motorista má prinajmenšom minimálne povinné poistenie zodpovednosti tretích osôb, ktoré vyžadujú právne predpisy navštívených krajín (viac informácií pozri: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

⁽⁵⁾ Dohoda medzi národnými kancelármi poisťovateľov členských štátov Európskeho hospodárskeho priestoru podpísaná 30. mája 2002 sa uvádza v prílohe k rozhodnutiu Komisie 2003/564/ES z 28. júla 2003 o uplatňovaní smernice Rady 72/166/ES o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. EÚ L 192, 31.7.2003, s. 23).

Existujú dva spôsoby, ako previezť motorové vozidlo zákonnou cestou do členského štátu určenia: buď má motorové vozidlo profesionálnu poznávaciu značku, alebo má dočasnú poznávaciu značku.

4.1. Prevoz motorového vozidla s profesionálnou poznávacou značkou

Vo väčšine členských štátov sú zavedené systémy profesionálnej registrácie, ktoré majú umožniť maloobchodníkom jazdiť s motorovými vozidlami po verejných cestách počas veľmi krátkej doby bez toho, že by boli povinní úradne ich zaregistrovať. Systémy profesionálnej registrácie sú vyhradené pre výrobcov, montážne závody, distributérov a obchodníkov v súvislosti s motorovými vozidlami, ktoré vlastnia.

Väčšina členských štátov nevydáva profesionálne osvedčenia o registrácii ako také, ktoré by zahŕňali identifikáciu motorového vozidla. Zvyčajne poskytujú iný typ dokumentu, ustanovujúci spojenie medzi poznávacími značkami a ich držiteľom a/alebo vyžadujú, aby držiteľ viedol palubný denník, do ktorého sa zaznamenávajú cesty uskutočnené s touto poznávacou značkou.

V článku 35 ods. 1 písm. a) Viedenského dohovoru o cestnej premávke ⁽¹⁾ sa stanovuje, že zmluvné strany nesmú zakázať pohyb motorových vozidiel, ktoré zaregistrovala iná zmluvná strana, za predpokladu, že vodič má u seba osvedčenie o registrácii. Zmluvné strany musia taktiež uznať osvedčenia o registrácii vydané inými zmluvnými stranami v súlade s dohovorom. Dohovor však neobsahuje žiadne ustanovenie, ktoré by od zmluvných strán vyžadovalo alebo by im umožňovalo zakázať voľný pohyb vozidiel, ktoré nie sú v súlade s dohovorom.

Berúc do úvahy slobodu prepravy tovaru v rámci Spoločenstva ⁽²⁾, pohyb motorových vozidiel s profesionálnou poznávacou značkou vydanou v inom členskom štáte vo vnútri Spoločenstva upravuje Zmluva o ES ⁽³⁾, a najmä jej článok 28. Možné prekážky sa musia zdôvodniť v súlade s článkom 30 Zmluvy o ES alebo jednou z povinných požiadaviek prijatých Súdny dvorom.

Zásada, že každý členský štát prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že občianskoprávna zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel zvyčajne sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením, sa tiež uplatňuje na vozidlá, ktoré majú profesionálne poznávacie značky. Rozsah krytia zodpovednosti a podmienky tohto krytia sa určia na základe týchto opatrení. Členské štáty však môžu oslobodiť vozidlá, ktoré majú profesionálne poznávacie značky, od tejto povinnosti (to znamená, konať odchyľne od uvedeného ustanovenia), ak sa také značky nachádzajú na zozname, ktorý zostavil príslušný členský štát a oznámil ho ostatným členským štátom a Komisii. V tomto prípade zostáva zachované právo ostatných členských štátov požadovať pri vstupe takého vozidla na ich územie doklad, že držiteľ vozidla vlastní platnú zelenú kartu alebo uzavrel zmluvu o hraničnom poistení spĺňajúcu požiadavky príslušného štátu ⁽⁴⁾. Novou zmenou a doplnením smernice 72/166/EHS zavedenou 5. smernicou o poistení motorových vozidiel 2005/14/ES ⁽⁵⁾ sa stanovuje, že s vozidlami oslobodenými od povinnosti poistenia z toho dôvodu, že majú osobitnú poznávaciu značku, by sa malo nakladať rovnako ako s nepoistenými vozidlami. Obete nehôd spôsobených takými vozidlami budú mať právo požiadať o odškodnenie subjekt zodpovedný za odškodnenia v krajine, v ktorej došlo k nehode. Tento subjekt by mal potom uplatňovať nárok voči garančnému fondu zriadenému v krajine, v ktorej sa vozidlo zvyčajne nachádza.

4.2. Motorové vozidlo má dočasnú poznávaciu značku

Mnohé členské štáty zaviedli systém dočasnej registrácie, ktorý umožňuje jazdiť na motorovom vozidle počas krátkej doby pred získaním konečnej registrácie alebo dotedy, kým neopustí územie. Dočasná registrácia sa zvyčajne uskutočňuje v členskom štáte pôvodu vozidla. Komisia však zastáva názor, že všeobecná zásada slobody tranzitu tovaru a smernica o registračných dokumentoch pre vozidlá znamenajú, že členský štát pôvodu by mal taktiež akceptovať používanie – na svojom území – dočasných poznávacích značiek a osvedčení vydaných členským štátom určenia.

⁽¹⁾ Európska hospodárska komisia Organizácie Spojených národov, 8. november 1968, zmenený a doplnený.

⁽²⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 23. októbra 2003 vo veci C-115/02 Administration des douanes et droits indirects/Rioglass SA and Transremar SL, Zb. 2003, s. I-12705, bod 18.

⁽³⁾ Pozri rozsudok Súdneho dvora z 2. októbra 2003 vo veci C-12/02, Zb. 2003, s. I-11585.

⁽⁴⁾ Článok 4 písm. b) smernice 72/166/EHS.

⁽⁵⁾ Článok 1 ods. 3 písm. b). Členské štáty ju majú zaviesť najneskôr do 11. júna 2007.

V prípade dočasnej registrácie:

- členské štáty môžu vydať **dočasné osvedčenie o registrácii, ktoré sa neodlišuje, alebo sa len mierne odlišuje od vzoru stanoveného v smernici 1999/37/ES**. V tomto prípade sú ostatné členské štáty povinné uznať dočasné osvedčenie o registrácii vydané členským štátom na účely identifikácie vozidla v medzinárodnej premávke za predpokladu, že vodič nosí pri sebe časť I osvedčenia o registrácii v súlade s článkom 5 ods. 1 smernice ⁽¹⁾,
- v opačnom prípade sa **dočasné osvedčenie o registrácii môže podstatne líšiť od modelu stanoveného v smernici 1999/37/ES**. Ostatné členské štáty musia v zásade uznať toto osvedčenie v súlade s článkami 28 a 30 Zmluvy o ES.

Voľnému pohybu motorového vozidla, ktoré má dočasnú poznávaciu značku a osvedčenie, možno zabrániť len z dôvodov týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky (ako sú napríklad vodičské schopnosti vodiča, dodržiavanie miestnych pravidiel cestnej premávky alebo technický stav vozidla), v prípade odôvodneného podozrenia z krádeže vozidla alebo ak kontrolné orgány majú odôvodnené pochybnosti o platnosti osvedčenia.

Motoristom sa okrem toho odporúča, aby nosili pri sebe „zelenú kartu“ potvrdzujúcu poistné krytie aspoň na minimálnej povinnej úrovni, ktorú vyžadujú právne predpisy navštívenej krajiny. Vozidlo musí byť počas cesty a až do jeho konečnej registrácie v členskom štáte určenia kryté poistnou zmluvou, ktorú vystavil poisťovateľ oprávnený pôsobiť v štáte pôvodu vozidla. Nové pravidlo ⁽²⁾, ktoré musia členské štáty transponovať najneskôr 11. júna 2007, stanovuje, že ak je vozidlo odoslané z jedného štátu do druhého, za členský štát, v ktorom je umiestnené riziko, sa považuje členský štát určenia okamžite po prijatí zásielky kupujúcim na obdobie tridsiatich dní, hoci vozidlo nebolo formálne zaregistrované v členskom štáte určenia. To umožní kupujúcemu vozidla získať poistné krytie v členskom štáte, v ktorom má bydlisko, dokonca aj vtedy, ak má vozidlo ešte vždy zahraničnú poznávaciu značku (dočasnú značku krajiny pôvodu). Prakticky to znamená, že poistenie by malo byť uzavreté v krajine určenia. Také poistenie môžu poskytovať poisťovacie podniky zriadené v členskom štáte určenia alebo zriadené v ostatných členských štátoch, ktoré poskytujú služby v členskom štáte určenia na základe voľného poskytovania služieb alebo slobody zakladania podnikov.

5. OPRAVNÉ PROSTRIEDKY

Každé rozhodnutie o zamietnutí typového schválenia motorového vozidla alebo zamietnutí jeho registrácie, ktoré prijímú vnútroštátne orgány, sa musí oznámiť príslušnej strane, ktorá bude súčasne informovaná o použiteľných opravných prostriedkoch podľa zákonov platných v príslušnom členskom štáte a o lehotách na uplatnenie takýchto opravných prostriedkov ⁽³⁾.

Okrem formálnych vnútroštátnych opravných prostriedkov, ktoré má k dispozícii osoba žiadajúca o registráciu, môžu občania a podniky hľadať riešenie problémov spojených so schválením vozidla alebo registráciou automobilu prostredníctvom siete SOLVIT ⁽⁴⁾. Použitie systému SOLVIT je bezplatné.

Je takisto možné obrátiť sa priamo na Európsku komisiu a proti členskému štátu podať sťažosť. Ak Komisia usúdi, že členský štát nesplnil svoju povinnosť podľa Zmluvy o ES, môže proti členskému štátu začať konanie v súvislosti s porušením predpisov podľa článku 226 Zmluvy o ES.

⁽¹⁾ Smernica 1999/37 ES sa uplatňuje takisto na dočasné osvedčenia o registrácii, ktoré by mali uznať členské štáty na základe článku 1 ods. 2 písm. b) a článku 4 smernice.

⁽²⁾ Nový článok 4a vložený do smernice Rady 90/232/EHS (Ú. v. ES L 129, 19.5.1990, s. 33), ktorý sa týka poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel podľa smernice 2005/14/ES z 11. mája 2005.

⁽³⁾ Článok 12 smernice 70/156/EHS.

⁽⁴⁾ <http://europa.eu.int/solvit/>