

Razlagalno sporočilo o postopkih za registracijo motornih vozil s poreklom iz druge države članice**(Besedilo velja za EGP)**

(2007/C 68/04)

1. UVOD

Nakup motornega vozila v drugi državi članici ali prenos motornega vozila v drugo državo članico je veliko lažji kot pred nekaj leti, pretežno zaradi treh pomembnih dogodkov.

- (a) Različne nacionalne sisteme homologacije je nadomestil sistem ES-homologacije celotnega vozila (WVTA) ⁽¹⁾, ki se obvezno uporablja za večino osebnih vozil in motornih koles od januarja 1998 ali od junija 2003. Zato morajo biti te vrste motornih vozil zato, da se lahko dajo na trg, skladne z vsemi ustreznimi homologacijskimi direktivami ES, in države članice ne smejo zavrniti prodaje, registracije ali začetka uporabe takih vozil. Evropski parlament in Svet trenutno obravnavata predlog za novo „okvirno direktivo“ ⁽²⁾. Ko bo sprejeta, bodo gospodarska vozila (avtobusi, dostavna vozila in tovornjaki) vključeni v sistem ES-homologacije celotnega vozila. Enotna ES-homologacija po vsej Evropski uniji omogoča hitrejšo in lažjo registracijo v vseh državah članicah.
- (b) Nova uredba o skupinskih izjemah o uporabi pravil konkurence za prodajo in servisiranje motornih vozil ⁽³⁾ je še povečala možnosti, da imajo evropski potrošniki v praksi koristi od enotnega trga, da lahko v celoti izkoristijo razlike v cenah v različnih državah članicah. Potrošniki lahko zdaj na primer brez omejitev uporabljajo storitve posrednikov ali nabavnih zastopnikov pri nakupu motornih vozil tam, kjer jim ustreza. Distributerji imajo več svobode pri poslovanju zunaj svojega matičnega ozemlja in prodaji vozil potrošnikom v drugih državah članicah (tako imenovana aktivna prodaja poleg pasivne prodaje, ko potrošniki prevzamejo pobudo in pridejo k distributerju).
- (c) Evropska skupnost (ES) je uvedla usklajeno potrdilo o registraciji za motorna vozila ⁽⁴⁾. Glavni cilj usklajenega potrdila o registraciji je olajšati prosti pretok vozil, registriranih v eni državi članici, na cestah drugih držav članic, ter ponoven začetek uporabe vozil, ki so bila predhodno registrirana v drugi državi članici.

Kljub temu znatno število državljanov in podjetij še vedno okleva pri nakupu motornega vozila v drugi državi članici, ker se bojijo nepotrebnega birokratskega dela in dodatnih stroškov v njihovi matični državi. Prenos motornih vozil v drugo državo članico je tudi še vedno vir pritožb, zlasti zaradi obremenjujočih postopkov homologacije in registracije. Trenutno 20 % primerov za ugotavljanje kršitev, ki potekajo na področju členov 28 do 30 Pogodbe ES, in 7 % primerov SOLVIT zadeva registracijo motornih vozil ⁽⁵⁾.

Cilj tega sporočila je zagotoviti izčrpen in posodobljen pregled načel prava ES, ki se uporabljajo za registracijo motornih vozil v državi članici, ki ni država nakupa, in za prenos registracije med državami članicami, glede na najnovejši razvoj dogodkov v evropski zakonodaji in sodni praksi Sodišča. To sporočilo pa ne

⁽¹⁾ Direktiva Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil (UL L 42, 23.2.1970, str. 1). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 161, 14.6.2006, str. 12).

⁽²⁾ Predlog Komisije za Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, COM(2003) 418, spremenjen s COM(2004) 738.

⁽³⁾ Uredba Komisije (ES) št. 1400/2002 z dne 31. julija 2002 o uporabi člena 81(3) Pogodbe za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj na področju motornih vozil (UL L 203, 1.8.2002, str. 30). Uredba, kakor je bila spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 2003.

⁽⁴⁾ Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2006/103/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 344).

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

prikazuje pregleda načel prava ES, ki veljajo za davke ob registraciji avtomobila in taksah za uporabo cest ⁽¹⁾, ki jih sedaj urejajo členi 25 do 90 Pogodbe ES ⁽²⁾.

To sporočilo v celoti nadomešča Sporočilo Komisije (96/C 143/04) ⁽³⁾. Vendar je treba upoštevati, da je za dokončno odločitev o razlagi prava Skupnosti pristojno Sodišče Evropskih skupnosti.

To sporočilo je zanimivo zlasti za organe držav članic, ki se ukvarjajo z odobritvijo in registracijo motornih vozil in jim bo v pomoč pri pravilnem izvajanju prava EU. Komisija bo pripravila navodila za potrošnike, kjer bosta razložena prenos in registracija vozil znotraj EU.

Vsekakor bo Komisija še naprej pozorno spremljala pravilno izvajanje načel prava ES, ki veljajo za registracijo in prenos motornih vozil.

2. TERMINOLOGIJA

To sporočilo zajema prvo registracijo motornih vozil in registracijo motornih vozil, ki so bila predhodno registrirana v drugi državi članici ne glede na to, ali so nova ali rabljena.

V tem sporočilu: „motorno vozilo“ pomeni:

- vsako vozilo na pogon, namenjeno za uporabo na cesti, dokončano ali nedodelano, z vsaj štirimi kolesi in največja konstrukcijsko določena hitrost presega 25 km/h, ter njihove priklopnike, razen tirnih vozil ter kmetijskih in gozdarskih traktorjev, vseh delovnih strojev in težkih gospodarskih vozil ⁽⁴⁾; ali
- vsako dvo- ali trikolesno motorno vozilo, z dvojnimi kolesi ali brez njih, namenjena za vožnjo po cesti ⁽⁵⁾.

Motorno vozilo je „predhodno registrirano v drugi državi članici“, če je pridobilo upravno dovoljenje za obratovanje vozila v cestnem prometu, vključno z identifikacijo vozila in izdajo registrske številke. To sporočilo zato zadeva tudi motorna vozila, ki so bila registrirana začasno ali kratkoročno, ter za motorna vozila, ki so bila predmet poslovne registracije.

Dolžina obdobja, ko je bilo vozilo pred prenosom v drugo državo članico registrirano v eni državi članici, ni pomembno.

3. REGISTRACIJA MOTORNEGA VOZILA V DRŽAVI ČLANICI REZIDENTSTVA

3.1 Kaj je država članica rezidentstva za namen registracije?

Po mnenju Sodišča Evropskih Skupnosti je registracija naravna posledica izvrševanja davčne pristojnosti na področju motornih vozil. Olajšuje nadzor za državo članico registracije in za druge države članice, ker je registracija v eni državi članici dokazilo o plačilu davkov na motorna vozila v navedeni državi ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Načela prava ES, ki sedaj veljajo za davke ob registraciji vozila in takse za uporabo cest, so razložena v informativnem dokumentu Komisije o pravicah in dolžnostih evropskega državljana glede obdavčitve avtomobilov, prenesenih znotraj Skupnosti ali redno uporabljenih na čezmejnih potovanjih, objavljenem na spletni strani http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

⁽²⁾ Komisija je sprejela predlog o davkih na osebna vozila [COM(2005)261 z dne 5.7.2006]. Ta predlog določa postopno odpravo davkov ob registraciji v prehodnem obdobju petih do desetih let ter sistem vračil za preostale davke na avtomobile, kadar se vozilo, registrirano v eni državi članici, trajno premakne za registracijo v drugi državi članici.

⁽³⁾ Razlagalno sporočilo Komisije o postopkih za homologacijo in registracijo vozil, predhodno registriranih v drugi državi članici (UL C 143, 15.5.1996, str. 4).

⁽⁴⁾ Glej člen 1 Direktive Sveta 70/156/EGS.

⁽⁵⁾ Tj. vsako motorno kolo, za katero velja Direktiva 2002/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji dvo- ali trikolesnih motornih vozil (člen 1) in o razveljavitvi Direktive Sveta 92/61/EGS (UL L 124, 9.5.2002, str. 1). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2005/30/ES (UL L 106, 27.4.2005, str. 17).

⁽⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 2002, Cura Anlagen GmbH proti Auto Service Leasing GmbH (ASL), zadeva C-451/99, Recueil 2002, str. I-03193 (<http://curia.europa.eu/en/content/juris/index.htm>).

Vsak posameznik mora vozilo registrirati v državi članici, v kateri običajno prebiva. Člen 7 Direktive 83/182/EGS ⁽¹⁾ in člen 6 Direktive 83/183/EGS ⁽²⁾ določata natančna pravila za določanje običajnega prebivališča v primerih, ko zadevne osebe začasno ali stalno živijo in vozijo v državi članici, ki ni njihova država članica. Vendar sodna praksa kaže, da količinsko merilo, na katero se ta člen nanaša (da mora v enem kraju živeti več kot 185 dni na leto) ne more biti glavno merilo, če obstajajo drugi dejavniki, ki spreminjajo položaj.

Po mnenju Sodišča Evropskih skupnosti je običajno prebivališče osebe, ki ima osebne in poklicne vezi v dveh državah članicah, določeno v okviru celovite ocene ob upoštevanju vseh pomembnih dejstev, kraj, kjer je središče njenih interesov; v primeru, da na podlagi take celovite ocene ni mogoče določiti običajnega prebivališča, imajo prednost osebne vezi ⁽³⁾.

3.2 Različni koraki za pridobitev registracije motornega vozila

Sedanja nacionalna zakonodaja držav članic predvideva (največ) tri različne korake pri registraciji motornega vozila v državi članici prejemnici:

- **odobritev tehničnih lastnosti motornega vozila**, ki je v številnih primerih ES-homologacija. Za nekatere vrste motornih vozil pa se še vedno uporabljajo postopki nacionalne odobritve,
- tehnični **pregledi rabljenih vozil**, katerih cilj je preverjanje, zaradi varovanja zdravja in življenja ljudi, ali je določeno motorno vozilo v trenutku registracije dejansko v dobrem stanju,
- **registracija motornega vozila**, tj. upravno dovoljenje za obratovanje vozila v cestnem prometu, vključno z identifikacijo motornega vozila in izdajo registrske številke.

3.3 Odobritev tehničnih lastnosti motornega vozila

3.3.1 ES-homologacija

Načeloma za vsa serijsko zgrajena osebna vozila, odobrena od leta 1996, motorna kolesa, odobrena od maja 2003 in traktorje, odobrene od leta 2005, velja ES-homologacija. To je postopek, v katerem država članica potrdi, da tip vozila izpolnjuje vse veljavne zahteve varnosti in varovanja okolja. ES-homologacija je veljavna v vseh državah članicah.

Kadar proizvajalec motornega vozila na podlagi Direktive 70/156/EGS predloži **vlogo za ES-homologacijo** homologacijskemu organu države članice, ki podeli ES-homologacijo, če vozilo izpolnjuje vse zahteve ustreznih direktiv ⁽⁴⁾, homologacijski organ navedene države članice pošlje homologacijskim organom drugih držav članic izvod certifikata o homologaciji vozila za vsak tip vozila, ki ga je odobril ali je odobritev zavrnil, ali za katerega je certifikacijo umaknil.

Proizvajalec kot imetnik ES-homologacije izda **ES-certifikat o skladnosti**, ki dokazuje, da je bilo vozilo izdelano v skladu s homologiranim tipom vozila. Vsako novo ES-homologirano vozilo mora imeti ES-certifikat o skladnosti. Veljavna pravila konkurence ES tudi zahtevajo, da proizvajalci ES-certifikate o skladnosti izdajajo brez razlikovanja in pravočasno, ne glede na namembni kraj in/ali poreklo vozila (tj. ne glede na to, ali je vozilo prodano potrošniku v drugi državi članici ali ga je pridobil trgovec od distributerja v drugi državi članici).

⁽¹⁾ Direktiva Sveta 83/182/EGS z dne 28. marca 1983 o davčnih oprostitev znotraj Skupnosti za določena prevozna sredstva, začasno uvožena iz ene države članice v drugo (UL L 105, 23.4.1983, str. 59). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/98/ES (UL L 363, 20.12.2006 str. 129).

⁽²⁾ Direktiva Sveta 83/183/EGS z dne 28. marca 1983 o davčnih oprostitev, ki veljajo za končni uvoz osebne lastnine posameznikov iz države članice (UL L 105, 23.4.1983, str. 64). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 92/12/EGS (UL L 76, 23.3.1992, str. 1).

⁽³⁾ Sodba Sodišča z dne 12. julija 2001, Paraskevas Louloudakis proti Elliniko Dimosio, zadeva C-262/99, Recueil 2001, str. I-05547.

⁽⁴⁾ Direktive, ki se uporabljajo, so navedene v Prilogi IV, del I Direktive 70/156/EGS.

Države članice lahko registrirajo in dovolijo prodajo ali začetek uporabe novih ES-homologiranih vozil samo na podlagi njihove konstrukcije in delovanja, če imajo priložen veljaven ES-certifikat o skladnosti.

Evropska zakonodaja ne zahteva, da certifikat o skladnosti ostane v vozilu po registraciji. V večini držav članic ES-certifikat o skladnosti potem, ko je vozilo registrirano, zadržijo organi.

Za nova ES-homologirana vozila, ki imajo priložen veljaven certifikat o skladnosti, ni mogoče zahtevati, da se njihove tehnične lastnosti še enkrat homologirajo ali da njihova konstrukcija in delovanje izpolnjuje dodatne tehnične zahteve, razen če je očitno, da so bila potem, ko so zapustila proizvajalčevo tovarno, spremenjena. Zato ni dovoljena nacionalna zakonodaja, po kateri motornih vozil, zajetih v veljavnem certifikatu o ES-homologaciji, ni mogoče registrirati brez nacionalnega certifikata, ki potrjuje njihovo skladnost z nacionalnimi zahtevami, na primer glede izpušnih plinov ⁽¹⁾.

3.3.2 Nacionalna odobritev

Na podlagi sedanjega prava Skupnosti naslednje vrste motornih vozil niso ES-homologirane:

- gospodarska vozila (avtobusi, dostavna vozila in tovornjaki) in priklopniki;
- vozila, narejena v majhnih serijah;
- vozila, odobrena posamezno.

Novo motorno vozilo, ki ni ES-homologirano, je lahko pred registracijo predmet nacionalne odobritve v državi članici prejemnici. Po nacionalni odobritvi se izda nacionalni certifikat o skladnosti, ki se med drugim uporabi za registracijo motornega vozila.

Nacionalna odobritev je lahko nacionalna homologacija ali nacionalna posamezna odobritev:

- Namen **nacionalne homologacije** in nacionalne homologacije majhnih serij je zagotoviti skladnost tipa vozila z nacionalnimi tehničnimi zahtevami, ki se uporabljajo. Posledica je nacionalni certifikat o skladnosti tipa, ki ga izda proizvajalec in v katerem potrjuje, da je bilo vozilo izdelano v skladu s homologiranim tipom vozila.
- **Nacionalna posamezna odobritev** zadeva certificiranje skladnosti določenega vozila (ki je edinstveno ali ne) z ustreznimi nacionalnimi zahtevami. Ta postopek se uporablja zlasti za vozila, ki so posamezno uvožena iz tretjih držav in ne izpolnjujejo zahtev evropske homologacije, ter za edinstvena vozila.

Postopki nacionalne homologacije in posameznih odobritev za motorna vozila, ki se bodo v EU prvič uporabljala ali bodo prvič registrirana v EU, običajno ne sodijo na področje uporabe prava ES.

Vendar morajo biti postopki nacionalne odobritve za motorna vozila, ki so že pridobila nacionalno odobritev v drugi državi članici, in za motorna vozila, ki so že bila registrirana v drugi državi članici, skladni s členoma 28 in 30 Pogodbe ES. V skladu s sodno prakso Sodišča Evropskih skupnosti obstoj takih nacionalnih postopkov kot tak ni nujno v nasprotju s tema dvema členoma.

Vendar te odobritve morajo izpolnjevati najmanj naslednje postopkovne pogoje, da so skladne s členoma 28 in 30 Pogodbe ES ⁽²⁾:

- (a) Nacionalni postopki odobritve morajo torej v vsakem primeru temeljiti na **objektivnih, nediskriminatorskih in vnaprej poznanih merilih**, ki določajo meje pooblastila nacionalnih organov za odločanje po prostem preudarku, zato da to odločanje ni samovoljno.

⁽¹⁾ Sodba Sodišča z dne 29. maja 1997, upravni postopek, ki ga je vložil VAG Sverige AB, zadeva C-329/95, Recueil 1997, str. I-02675.

⁽²⁾ Sodba Sodišča z dne 22. januarja 2002, Canal Satélite Digital SL proti Administración General del Estado, in Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), zadeva C-390/99, Recueil 2002, str. I-00607.

- (b) Taki postopki ne smejo **podvajati preverjanj**, ki so že bila opravljena v okviru drugih postopkov v isti ali v drugi državi članici. Iz tega sledi, da nacionalni organi nimajo pravice zahtevati tehničnih preskusov, ki so že bili opravljani v drugi državi članici in imajo organi te rezultate na voljo ali pa jih na zahtevo lahko dobijo. To zahteva aktiven pristop nacionalnega organa, ki dobi vlogo za odobritev motornega vozila ali v zvezi s tem priznanje enakovrednosti potrdila o odobritvi, ki ga je izdal organ za odobritve druge države članice. Tak aktiven pristop se zahteva, kadar je to primerno, tudi od organa za odobritve druge države članice in v tej zvezi morajo države članice zagotoviti, da pristojni organi za potrjevanje med seboj sodelujejo, da bi olajšali postopke, ki jih je treba upoštevati za pridobitev dostopa do nacionalnega trga države članice uvoznice ⁽¹⁾.
- (c) Postopek mora biti tak, da je lahko dostopen in ga je mogoče zaključiti v razumnem času, in če vodi v zavrnitev, mora biti sklep o zavrnitvi mogoče izpodbijati pred sodišči. Postopek mora biti izrecno predviden v ukrepu splošne uporabe, ki je za nacionalne organe zavezujoč. Postopek nacionalne odobritve ni v skladu s temeljnimi načeli prostega pretoka blaga, če trajanje postopka in nesorazmerni stroški, ki jih povzroča, lastnika motornega vozila odvrta od tega, da bi za motorno vozilo zahteval odobritev.

Tehnične zahteve države članice prejemnice ne smejo po nepotrebnem zahtevati spremembe motornega vozila. Dejstvo, da je bilo motorno vozilo že registrirano v drugi državi članici, pomeni, da so pristojni organi države članice menili, da motorno vozilo izpolnjuje tehnične zahteve, ki se tam uporabljajo. Pristojni nacionalni organi torej odobritev motornega vozila, ki je bilo že odobreno v drugi državi članici, ne glede na to, ali je bilo vozilo že registrirano ali ne, lahko zavrnejo le, če motorno vozilo predstavlja resnično tveganje za javno zdravje. V skladu s sodno prakso Sodišča Evropskih skupnosti morajo države članice pri izvrševanju svoje diskrecijske pravice, ki se nanaša na varovanje javnega zdravja, ravnati skladno z načelom sorazmernosti. Sredstva, ki jih izberejo, torej morajo biti omejena na to, kar je dejansko potrebno za zagotavljanje varovanja javnega zdravja ali za izpolnjevanje prevladujočih zahtev, na primer glede prometne varnosti, in morajo biti sorazmerna glede na zasledovani cilj, ali če tega cilja ne bi bilo mogoče doseči z ukrepi, ki manj ovirajo trgovino znotraj Skupnosti ⁽²⁾. Ker člen 30 Pogodbe ES predvideva izjemo, ki jo je treba dosledno razlagati ⁽³⁾, od pravila prostega pretoka blaga v Skupnosti, **morajo nacionalni organi, ki jo uveljavljajo, v vsakem primeru dokazati, da je uporaba njihovih pravil potrebna zaradi učinkovitega varstva interesov iz člena 30 Pogodbe ES**, in zlasti, da odobritev zadevnega motornega vozila pomeni resno tveganje za zdravje ljudi ali prometno varnost.

Ni mogoče upravičeno trditi, da samo dejstvo, da je bilo vozilo odobreno v skladu s pravili druge države članice in ima mogoče (ne pa nujno) nekatere tehnične lastnosti, ki se razlikujejo od tehničnih lastnosti, predpisanih v pravu namembne države članice ali lastnosti enakovredne homologacije v navedeni državi, pomeni resno tveganje za zdravje in življenje ljudi ali za okolje.

V praksi to zahteva, da pristojni organi države članice prejemnice sprejmejo naslednje ukrepe:

- (a) tehnične lastnosti motornega vozila, ki je bilo predhodno odobreno ali registrirano v drugi državi članici, je treba najprej oceniti ob upoštevanju tehničnih pravil, veljavnih v državi članici prejemnici. Vendar ne na podlagi trenutnih veljavnih pravil, ampak na podlagi pravil, ki so bila v veljavi (v državi članici prejemnici) v času odobritve v državi članici porekla;
- (b) pristojni organi morajo upoštevati preskušanja in certifikate, ki so jih izdali pristojni organi drugih držav članic in proizvajalec ⁽⁴⁾. Dodatna preskušanja je mogoče naložiti le, kadar so potrebna, da pristojni organi dobijo informacije, ki jih ne morejo dobiti iz certifikatov;
- (c) na tej podlagi pristojni organi določijo v katerih točkah motorno vozilo ni skladno s tehničnimi pravili, ki se uporabljajo v državi članici prejemnici v trenutku prve odobritve vozila v EU;

⁽¹⁾ Sodba Sodišča z dne 10. novembra 2005, Komisija Evropskih skupnosti proti Portugalski republiki, zadeva C-432/03, ZOdl. 2005, str. I-09665.

⁽²⁾ Sodba Sodišča z dne 5. februarja 2004, Komisija Evropskih skupnosti proti Francoski republiki, zadeva C-24/00, Recueil 2004, str. I-01277.

⁽³⁾ Sodba Sodišča z dne 5. februarja 2004, kazenski postopek proti Johnu Greenhamu in Léonardu Abelu, zadeva C-95/01, Recueil 2004, str. I-01333.

⁽⁴⁾ Sodba Sodišča z dne 16. oktobra 2003, Komisija Evropskih skupnosti proti Italijanski republiki, zadeva C-455/01, Recueil 2003, str. I-12023.

- (d) pristojni organi lahko šele potem uporabijo nacionalna tehnična pravila, ki so sorazmerna ob upoštevanju enega od nujnih razlogov, ki jih je Sodišče priznalo kot obvezne zahteve, ali so navedeni v členu 30 Pogodbe ES. Treba je poudariti, da bi uporaba nesorazmernih nacionalnih tehničnih pravil za določena motorna vozila kršila pravo Skupnosti, ki ima v vsakem primeru prednost pred nacionalnim pravom.

3.4 Tehnični pregledi rabljenih vozil

Cilj tehničnih pregledov rabljenih vozil je preveriti da je **določeno motorno vozilo v trenutku registracije dejansko v dobrem stanju**. Vendar lahko dejstvo, da se je motorno vozilo od zadnjega tehničnega pregleda uporabljalo na javnih cestah, opravičuje tehnični pregled ob registraciji v drugi državi članici.

V skladu s sodno prakso Sodišča Evropskih skupnosti ⁽¹⁾ torej države članice lahko zahtevajo, **da motorna vozila, predhodno registrirana v isti ali v drugi državi članici, pred registracijo opravijo tehnični pregled**, pod pogojem, da je ta pregled obvezen za vsak prenos lastništva podobnega motornega vozila ali za vsako spremembo imetnika potrdila o registraciji, ne glede na to, ali je bilo motorno vozilo registrirano v isti ali v drugi državi članici. Tehnični pregledi pred registracijo morajo najmanj izpolnjevati enake postopkovne pogoje kot odobritev tehničnih lastnosti motornega vozila, in sicer:

- (a) temeljiti mora na **objektivnih, nediskriminatornih in vnaprej poznanih merilih**, ki določajo meje pooblastila nacionalnih organov za odločanje po prostem preudarku, zato da to odločanje ni samovoljno;
- (b) tehnični pregledi **ne smejo podvajati preverjanj**, ki so že bila opravljena v okviru drugih postopkov v isti ali v drugi državi članici. Če je vozilo opravilo tehnični pregled v eni državi članici, načelo enakovrednosti in vzajemnega priznavanja, določeno s členom 3(2) Direktive Sveta 96/96/ES ⁽²⁾ zahteva, da vse ostale države članice priznajo certifikat, izdan ob tej priložnosti, kar pa jim ne preprečuje zahtev za dodatne preglede, ki se običajno opravijo za namene registracije na njihovem ozemlju, če ti pregledi niso že zajeti v navedenem certifikatu ⁽³⁾;
- (c) komisija meni, da mora biti postopek tehničnega pregleda tak, da je lahko dostopen in ga je mogoče zaključiti v razumnem času. Omejevanje tehničnih pregledov za uvožena vozila na določene in ločeno označene kontrolne postaje lahko predstavlja oviro za trgovino med državami članicami.

3.5 Registracija motornega vozila

Država članica z registracijo motornega vozila dovoli obratovanje vozila v cestnem prometu, vključno z identifikacijo motornega vozila in izdajo registrske številke za vozilo.

3.5.1 Prva registracija motornega vozila

Za nova ES-homologirana vozila, kupljena v drugi državi članici, država članica registracije poleg določenih osebnih podatkov osebe ali organizacije, ki želi registracijo na podlagi usklajenih kod Skupnosti C ⁽⁴⁾, mora zahtevati **ES-certifikat o skladnosti** ⁽⁵⁾.

Za vozila, ki niso ES-homologirana, država članica lahko zahteva predložitev ustrezne nacionalne homologacije ali potrdilo o nacionalni posamezni odobritvi (glej oddelek 3.3.2).

⁽¹⁾ Sodba Sodišča z dne 12. junija 1986, Bernhard Schloh proti Auto contrôle technique SPRL, zadeva C 50/85, Recueil 1986, str. 01855, odst. 14–16; Zadeva C-451/99, odst. 62–64.

⁽²⁾ UL L 46, 17.2.1997, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 284, 31.10.2003, str. 1).

⁽³⁾ Sodba Sodišča z dne 21. marca 2002, Cura Anlagen GmbH proti Auto Service Leasing GmbH (ASL), zadeva C-451/99.

⁽⁴⁾ Kakor je določeno v prilogah I in II Direktive 1999/37/ES.

⁽⁵⁾ Člen 7(1) Direktive 70/156/EGS.

Stališče Komisije je, da imajo države članice v trenutku registracije pravico preveriti, ali je bil DDV pravilno plačan.

Ko *gospodarski subjekt* v drugi državi članici proda motorno vozilo, je dolžan izdati fakturo. Za namene DDV obstajata dve možnosti:

- (a) motorno vozilo je „novo“, če je dobava opravljena v šestih mesecih od datuma, ko je bilo prvič dano v uporabo, ali če vozilo nima prevoženih več kot 6 000 kilometrov. Obveznost za obračun DDV nastane v državi članici, v katero se vozilo premakne v skladu s členom 2 Direktive Sveta 2006/112/ES z dne 28. novembra 2006 o skupnem sistemu davka na dodano vrednost ⁽¹⁾ (Direktiva o DDV). Dobava novih prevoznih sredstev je oproščena v državi članici porekla, v kateri ima trgovec sedež (člen 138(2)(a) Direktive o DDV). Po tej določbi je za oprostitev treba utemeljiti, da se novo prevozno sredstvo, ki ga prodajalec ali druga oseba za njen račun odpošlje ali odpelje stranki na ozemlje zunaj države članice porekla, vendar znotraj Skupnosti;
- (b) motorno vozilo ni „novo“: če posameznik kupi motorno vozilo v drugi državi članici in ga sam pripelje nazaj (ali pa uredi prevoz), je treba plačati DDV po stopnji, ki velja „v državi porekla“. Obveznost za obračun DDV nastane v državi članici, v kateri ima trgovec sedež. Če je trgovec z avtomobili kupil avtomobil od začetnega kupca, ki zlasti ni odbil DDV, vključenega v nakupno ceno motornega vozila, se uporablja posebna ureditev za rabljeno blago („maržna ureditev“) (člen 312 in naslednji Direktive o DDV).

Ko *fizična oseba* proda svoje motorno vozilo, je za namene DDV lahko:

- (a) „novo“ (opredelitev novega vozila je v točki (a) zgoraj). V tem primeru obveznost za obračun DDV nastane v državi članici, v katero se vozilo premakne. (Člen 2 Direktive o DDV). Zaradi izogibanja dvojnemu obdavčevanju ima fizična oseba, ki je prodala „novo vozilo“, pravico odbiti DDV ali dobiti povračilo DDV, vključenega v nakupno ceno v državi članici porekla do zneska, ki ne presega zneska DDV, ki bi ga morala plačati, če bi bila dobava obdavčljiva v državi članici porekla (člen 172 Direktive o DDV);
- (b) ni „novo“. Transakcija je zunaj področja uporabe DDV. Ni obveznosti za obračun DDV.

Komisija meni, da države članice ob registraciji lahko zahtevajo tudi **dokazilo o zavarovalnem kritju**.

3.5.2 Motorna vozila, predhodno registrirana v drugi državi članici

Za motorna vozila, predhodno registrirana v drugi državi članici, država članica registracije lahko zahteva samo predložitev naslednjih dokumentov:

- (a) izvirnik ali kopija neusklajenega potrdila o registraciji, izdanega v drugi **državi članici**: Veliko vozil, registriranih pred letom 2004, ima še vedno neusklajeno potrdilo o registraciji. V pravu Skupnosti ni obveznosti posredovati izvirnik ali kopijo te vrste potrdila, izdanega v drugi državi članici, nacionalnim organom za registriranje namembne države članice. Vendar Komisija meni, da lahko nacionalno pravo kupca obveže, da pred registracijo motornega vozila predloži izvod potrdila o registraciji, izdanega v državi članici porekla, da se prepreči dvojno upravno preverjanje ali zmanjšajo kazniva dejanja v zvezi z vozili;
- (b) **usklajeno potrdilo o registraciji**: Usklajeno potrdilo o registraciji, izdano v eni od držav članic, mora biti priznано v drugih državah članicah za ponovno registracijo vozila v drugi državi članici ⁽²⁾. Kadar kupec kupi motorno vozilo, ki ima usklajeno potrdilo o registraciji, v vsakem primeru prejme del I predhodnega potrdila o registraciji in del II, če je bil izdan. Del I predhodnega potrdila o registraciji in del II (če je bil izdan), je treba poslati organom za registriranje v namembni državi članici, da lahko ti organi zadržijo del(-a) poslanega predhodnega potrdila o registraciji. V dveh mesecih morajo o zadržanju obvestiti organe države članice, ki so potrdilo poslali. Poleg tega morajo potrdilo, ki so ga zadržali, tem organom vrniti v šestih mesecih od zadržanja, če ti organi to zahtevajo. Če je potrdilo o registraciji

⁽¹⁾ UL L 347, 11.12.2006, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo 2007/133/ES (UL L 57, 24.2.2007, str. 12).

⁽²⁾ Člen 4 Direktive 1999/37/ES.

sestavljeno iz dela I in dela II ⁽¹⁾ in del II manjka, lahko pristojni organi v državi članici, kjer se zahteva nova registracija, v izjemnih primerih odločijo, da ponovno registrirajo vozilo, vendar samo, če od pristojnih organov v državi članici, v kateri je bilo vozilo predhodno registrirano, pridobijo potrdilo v pisni ali elektronski obliki, da je prosilec upravičen do ponovne registracije vozila v drugi državi članici ⁽²⁾;

(c) ES- ali nacionalni certifikat o skladnosti:

- nacionalni organi ne smejo zahtevati ES-certifikata o skladnosti za vozila, predhodno registrirana v drugi državi članici, če je predhodno **potrdilo o registraciji popolnoma skladno z vzorcem v Direktivi 1999/37/ES**. Na podlagi člena 4 Direktive morajo druge države članice priznati potrdilo o registraciji, ki ga je izdala država članica, za ponovno registracijo motornega vozila v omenjenih državah,
- vendar nacionalni organi lahko zahtevajo ES-certifikat o skladnosti za vozila, predhodno registrirana v drugi državi članici, kadar jim neusklajeno potrdilo o registraciji druge države članice ne omogoča dovolj natančne identifikacije motornega vozila,
- če motorno vozilo nima ES-certifikata o skladnosti, lahko nacionalni organi zahtevajo nacionalni certifikat o skladnosti;

(d) dokazilo o plačilu DDV, če je vozilo novo za namene DDV (glej oddelek 3.5.1);

(e) potrdilo o zavarovanju;

(f) **potrdilo o tehničnem pregledu**, če je tehnični pregled obvezen za vse ponovne registracije motornih vozil, predhodno registriranih v isti oziroma v drugi državi članici.

4. PRENOS MOTORNEGA VOZILA V DRUGO DRŽAVO ČLANICO

Jasno je, da je motorno vozilo mogoče naložiti na priklopnik ali tovornjak in ga pripeljati v drugo državo članico. Kljub temu se veliko motornih vozil samostojno prepelje v namembno državo članico.

Večina držav članic določa, da praviloma motornega vozila ni mogoče voziti po javnih cestah brez registrske številke. Standardni položaj je, da se motorno vozilo vozi z registrskimi tablicami države članice porekla ali namembne države članice.

Vendar mora biti civilna odgovornost zavarovana ⁽³⁾ in priporočljivo je, da imajo avtomobilisti „zeleno karto“, tj. mednarodno potrdilo o zavarovanju ⁽⁴⁾, pri sebi, ko uporabljajo vozilo. Po podpisu večstranskega sporazuma ⁽⁵⁾ v vseh državah članicah (in v Andori, na Hrvaškem, v Lihtenštajnu, na Norveškem in v Švici) je tablica vozila enakovredna potrdilu o zavarovanju. To omogoča, da motorna vozila s tablicami iz ene od teh držav lahko prosto krožijo po tem območju brez preverjanj potrdila o obveznem zavarovanju avtomobilske odgovornosti na mejah.

⁽¹⁾ V skladu z uvodno izjavo (7) Direktive 1999/37/ES države članice uporabljajo potrdilo o registraciji, ki je sestavljeno bodisi samo iz enega dela bodisi iz dveh ločenih delov, in „je trenutno primerno, da se dopusti obstoj obeh sistemov hkrati“. Zato, člen 3(1) Direktive, je potrdilo sestavljeno bodisi iz enega dela v skladu s Prilogo I ali iz dveh delov v skladu s prilogama I in II. Sklicevanje na del II se uporablja samo za države članice, ki uporabljajo sistem potrdila o registraciji z dvema ločenima deloma (del I in del II).

⁽²⁾ Člen 5(2) Direktive 1999/37/ES.

⁽³⁾ Direktiva Sveta 72/166/EGS z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (UL L 103, 2.5.1972, str. 1). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2005/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 149, 11.6.2005, str. 14).

⁽⁴⁾ Vsak avtomobilist lahko dobi zeleno karto od zavarovalnika, ki mu je izdal obvezno zavarovanje avtomobilske odgovornosti. Sistem zelenih kart je bil uveden leta 1953 pod pokroviteljstvom Gospodarske komisije ZN za Evropo in ga upravlja Svet uradov. Zelena karta potrjuje, da ima avtomobilist najmanj najmanjše obvezno zavarovanje odgovornosti proti tretji osebi, ki jo zahtevajo zakoni obiskane države (več informacij: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

⁽⁵⁾ Sporazum med nacionalnimi zavarovalnimi biroji držav članic Evropskega gospodarskega prostora, podpisan 30. maja 2002, naveden v Prilogi Odločbe Komisije 2003/564/ES z dne 28. julija 2003 o uporabi Direktive Sveta 72/166/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (UL L 192, 31.7.2003, str. 23).

Obstajata dva načina, da se motorno vozilo zakonito pripelje v namembno državo članico: motorno vozilo ima bodisi poslovno registrsko tablico ali začasno registrsko tablico.

4.1 Vožnja motornega vozila s poslovnimi registrskimi tablicami

Sistem poslovne registracije obstaja v večini držav članic, ki trgovcem na drobno omogoča vožnjo motornih vozil po javnih cestah za zelo kratko obdobje, ne da bi jih morali formalno registrirati. Sistemi poslovne registracije so rezervirani za proizvajalce, sestavljavce, distributerje in trgovce glede motornih vozil, ki jih posedujejo.

Večina držav članic ne izdaja potrdil o poslovni registraciji kot takih, ki vključujejo identifikacijo vozila. Običajno zagotovijo drugo vrsto dokumenta, ki vzpostavlja povezavo med registrskimi tablicami in imetnikom in/ali zahtevajo, da imetnik vodi dnevnik, v katerega vpisuje vožnje z registrsko tablico.

Člen 35(1)(a) Dunajske konvencije o cestnem prometu ⁽¹⁾ določa, da pogodbenice ne smejo prepovedati gibanja motornih vozil, ki jih registrira druga pogodbenica, če ima voznik pri sebi potrdilo o registraciji. Pogodbenice morajo tudi priznati potrdila o registraciji, ki jih izdajo druge pogodbenice v skladu s Konvencijo. V Konvenciji pa ni določbe, ki zahteva ali dovoljuje, da pogodbenice prepovedo prosto gibanje vozil, ki niso skladna s Konvencijo.

Ob upoštevanju prostega prevoza blaga v Skupnosti ⁽²⁾ prosti pretok motornih vozil v Skupnosti, ki imajo poslovno registrsko številko, izdano v drugi državi članici, ureja Pogodba ES ⁽³⁾, zlasti člen 28 Pogodbe. Možne ovire je treba utemeljiti v skladu s členom 30 Pogodbe ES ali z eno od obveznih zahtev, ki jih je sprejelo Sodišče Evropskih skupnosti.

Načelo, da vsaka država članica sprejme ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovi, da je civilna odgovornost v zvezi z vozili, ki se običajno nahajajo na njenem ozemlju, zavarovana, se običajno uporablja tudi za vozila s poslovnimi registrskimi tablicami. Na podlagi teh ukrepov se določijo obseg odgovornosti, ki je zajet, in pogoji kritja. Države članice pa lahko iz te obveznosti izločijo vozila, ki imajo poslovne registrske tablice (tj. odstopajo od zgoraj navedene določbe), če so take tablice na seznamu, ki ga je pripravila zadevna država članica in ga poslala drugim državam članicam in Komisiji. V tem primeru druge države članice zadržijo pravico, da zahtevajo, da ima oseba, ki ima tako vozilo, veljavno zeleno karto ali da sklene pogodbo o zavarovanju na meji, ki je v skladu z zahtevami zadevne države članice ⁽⁴⁾. Vendar nova sprememba Direktive 72/166/EGS, ki jo uvaja 5. direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti 2005/14/ES ⁽⁵⁾, navaja, da je treba vozila, ki so izvzeta iz obveznosti zavarovanja zato, ker imajo posebne tablice, obravnavati enako kot nezavarovana vozila. Oškodovanci v nesrečah, ki jih povzročijo takšna vozila, imajo pravico zahtevati odškodnino od odškodninskega organa države, v kateri se je nesreča zgodila. Ta organ nato uveljavlja odškodninski zahtevek pri jamstvenem skladu v državi, kjer se vozilo običajno nahaja.

4.2 Motorno vozilo ima začasno registrsko tablico

Številne države članice so vzpostavile sistem začasne registracije, da se motorno vozilo lahko uporablja za vožnjo v krajšem obdobju, preden pridobi končno registracijo ali zapusti ozemlje. Začasna registracija običajno poteka v državi članici porekla vozila. Vendar Komisija meni, da splošno načelo prostega prevoza blaga in direktiva o dokumentih za registracijo vozil pomenita, da bi država članica porekla morala — na svojem ozemlju — sprejeti tudi uporabo začasnih registrskih tablic in potrdil, ki jih izda namembna država članica.

⁽¹⁾ Združeni narodi — Gospodarska komisija za Evropo, 8. november 1968, kakor je bila spremenjena.

⁽²⁾ Sodba Sodišča z dne 23. oktobra 2003, Administration des douanes et droits indirects proti Rioglass SA in Transremar SL, zadeva C-115/02, Recueil 2003, str. I-12705, točka 18.

⁽³⁾ Sodba Sodišča z dne 2. oktobra 2003, kazenski postopek proti Marcu Grilliju, zadeva C-12/02, Recueil 2003, str. I-11585.

⁽⁴⁾ Člen 4(b) Direktive Sveta 72/166/EGS.

⁽⁵⁾ Člen 1(3)(b) Direktive 2005/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2005 o spremembi direktiv Sveta 72/166/EGS, 84/5/EGS, 88/357/EGS in 90/232/EGS ter Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/26/ES o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (UL L 149, 11.6.2005, str. 14). Države članice jo morajo izvesti najpozneje do 11. junija 2007.

Za začasno registracijo:

- države članice lahko izdajo **začasno potrdilo o registraciji, ki se ne razlikuje ali se samo malo razlikuje od vzorca, določenega v Direktivi 1999/37/ES**. V tem primeru so druge države članice dolžne priznati potrdilo o začasni registraciji, ki ga je izdala država članica za identifikacijo vozila v mednarodnem prometu, če ima voznik pri sebi del I potrdila o registraciji na podlagi člena 5(1) Direktive ⁽¹⁾,
- druga možnost pa je, **da se potrdilo o začasni registraciji znatno razlikuje od vzorca, določenega v Direktivi 1999/37/ES**. Načeloma morajo druge države članice priznati potrdilo v skladu s členoma 28 in 30 Pogodbe ES.

Prosti pretok motornih vozil z začasnimi registrskimi tablicami in potrdilom se lahko ovira samo iz razlogov, ki se nanašajo na prometno varnost (kot je sposobnost voznika za vožnjo, njegovo spoštovanje lokalnih cestnih pravil ali primernost motornega vozila za vožnjo po cesti), v primeru utemeljenega suma kraje vozila ali če nadzorni organi utemeljeno dvomijo o veljavnosti potrdila.

Poleg tega se avtomobilistom priporoča, da imajo pri sebi „zeleno karto“, ki potrjuje zavarovalno kritje vsaj najnižje obvezne ravni, ki jo zahtevajo zakoni obiskane države. Med potjo in do končne registracije v namembni državi članici mora biti vozilo krito z zavarovalno polico, ki jo izda zavarovatelj z dovoljenjem za poslovanje v državi porekla vozila. Novo pravilo ⁽²⁾, ki ga morajo države članice prenesti najpozneje do 11. junija 2007, pa določa, da ko je vozilo odposlano iz ene države članice v drugo, za državo članico, v kateri obstaja nevarnost, v obdobju trideset dni, ki sledi prevzemu pošiljke s strani kupca, šteje namembna država članica, četudi vozilo v namembni državi članici ni bilo uradno registrirano. To omogoči kupcu vozila, da pridobi zavarovalno kritje v svoji državi članici rezidentstva, čeprav ima vozilo še vedno tuje registrske tablice (začasne tablice države porekla). V praksi to pomeni, da se zavarovanje sklene v namembni državi. Tako zavarovanje lahko ponudijo zavarovalnice s sedežem v namembni državi članici ali s sedežem v drugih državah članicah, ki opravljajo storitve v namembni državi članici na podlagi svobode opravljanja storitev ali svobode ustanavljanja.

5. PRAVNA SREDSTVA

Odločitev nacionalnih organov o zavrnitvi homologacije motornega vozila ali zavrnitvi registracije je treba brez odlašanja sporočiti zadevni stranki in jo hkrati poučiti o pravnih sredstvih, ki jih ima po zakonih, veljavnih v zadevni državi članici, in o rokih za uporabo teh pravnih sredstev ⁽³⁾.

Poleg uradnih nacionalnih pravnih sredstev, ki jih ima oseba, ki zaprosi za registracijo, na voljo, državljani in podjetja lahko poiščejo rešitev težav pri odobritvi vozila ali registraciji avtomobila prek omrežja SOLVIT ⁽⁴⁾. Uporaba sistema SOLVIT je neodplačna.

Možno se je obrniti tudi neposredno na Evropsko komisijo in se pritožiti zoper državo članico. Če Komisija meni, da država članica ni izpolnila svoje obveznosti iz Pogodbe ES, lahko sproži postopek za ugotavljanje kršitev zoper državo članico na podlagi člena 226 Pogodbe ES.

⁽¹⁾ Direktiva 1999/37/ES velja tudi za začasna potrdila o registraciji, ki bi jih priznale države članice na podlagi člena 1(2)(b) in člena 4 Direktive.

⁽²⁾ Z Direktivo 2005/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2005 vstavljen novi člen 4(a) v tretjo Direktivo Sveta 90/232/EGS (UL L 129, 19.5.1990, str. 33) v zvezi z zavarovanjem civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil.

⁽³⁾ Člen 12 Direktive 70/156/EGS.

⁽⁴⁾ <http://europa.eu.int/solvit/>.