

## Komunikat interpretacyjny Komisji w sprawie procedur rejestracji pojazdów silnikowych pochodzących z innego państwa członkowskiego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 68/04)

### 1. WPROWADZENIE

Zakup pojazdu silnikowego w innym państwie członkowskim lub przemieszczenie pojazdu silnikowego do innego państwa członkowskiego jest znacznie łatwiejsze niż kilka lat temu, głównie dzięki trzem ważnym zmianom.

- a) Różne krajowe systemy homologacji typu zostały zastąpione ogólnym systemem homologacji typu WE (WVTA) <sup>(1)</sup>, który od stycznia 1998 r. jest obowiązkowo stosowany w większości samochodów osobowych, a od czerwca 2003 r. — w motocyklach. W związku z tym warunkiem wprowadzenia tych kategorii pojazdów silnikowych na rynek jest ich zgodność ze wszystkimi właściwymi dyrektywami wspólnotowymi dotyczącymi homologacji typu, a państwa członkowskie nie mogą odmówić sprzedaży, rejestracji lub wprowadzenia do ruchu takich pojazdów. W chwili obecnej Parlament Europejski i Rada rozpatrują wniosek dotyczący nowej dyrektywy ramowej <sup>(2)</sup>. Po przyjęciu dyrektywy ogólnym systemem homologacji typu WE objęte zostaną pojazdy komercyjne (autobusy i autokary, furgonetki i ciężarówki). Jednolita homologacja typu WE obowiązująca na terenie całej Unii Europejskiej umożliwi szybszą i łatwiejszą rejestrację pojazdu we wszystkich państwach członkowskich.
- b) Nowe rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych dotyczące zastosowania zasad konkurencji w sprzedaży i obsłudze technicznej pojazdów silnikowych <sup>(3)</sup> dodatkowo rozszerza możliwości konsumentów europejskich w ramach czerpania korzyści z zasad jednolitego rynku w praktyce. W ten sposób konsumenci mogą odnosić pełne korzyści z różnic cenowych pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi. Na przykład obecnie mogą oni bez ograniczeń korzystać z usług pośredników lub agentów ds. zakupu i nabywać pojazdy silnikowe w dogodnych dla siebie miejscach. Dystrybutorzy mają większą swobodę działania poza terytorium własnego kraju i sprzedaży pojazdów konsumentom w innych państwach członkowskich (tak zwana sprzedaż aktywna obok sprzedaży biernej, gdy konsumenci przejmują inicjatywę w kontaktach z dystrybutorem).
- c) Wspólnota Europejska (WE) wprowadziła zharmonizowane świadectwo rejestracji dla pojazdów silnikowych <sup>(4)</sup>. Jego głównym celem jest ułatwienie swobodnego poruszania się pojazdów zarejestrowanych w jednym państwie członkowskim po drogach innych państw członkowskich, a także ułatwienie ponownego wprowadzenia do eksploatacji pojazdów, które były poprzednio zarejestrowane w innym państwie członkowskim.

Jednak znaczna część obywateli i przedsiębiorstw wciąż wstrzymuje się przed nabywaniem pojazdów silnikowych w innych państwach członkowskich, ponieważ obawia się nadmiernych formalności i dodatkowych kosztów we własnym kraju. Poza tym przemieszczenie pojazdu silnikowego do innego państwa członkowskiego wciąż stanowi źródło skarg dotyczących w szczególności uciążliwych procedur homologacji typu i rejestracji. W chwili obecnej aż 20 % bieżących spraw o naruszenie art. 28–30 Traktatu WE i 7 % spraw prowadzonych w ramach SOLVIT dotyczy rejestracji pojazdów silnikowych <sup>(5)</sup>.

Niniejszy komunikat ma na celu przedstawienie aktualnego przeglądu zasad prawa wspólnotowego, dotyczącego rejestracji pojazdów silnikowych w państwach członkowskich innych niż państwo zakupu, a także przeniesienia rejestracji pomiędzy państwami członkowskimi w świetle ostatnich zmian europejskich przepisów prawnych oraz orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości. Komunikat ten nie zawiera natomiast

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 161 z 14.6.2006, str. 12).

<sup>(2)</sup> Wniosek Komisji dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i odrębnych zespołów technicznych przeznaczonych dla takich pojazdów; COM(2003) 418 zmieniony COM(2004) 738.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz.U. L 203 z 1.8.2002, str. 30. Rozporządzenie zmienione Aktem przystąpienia z 2003 r.).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 57). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344).

<sup>(5)</sup> [http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_en.htm).

przeglądu reguł prawa wspólnotowego mających zastosowanie do podatków od rejestracji samochodów oraz podatków drogowych <sup>(1)</sup>, obecnie objętych art. 25 lub art. 90 Traktatu WE <sup>(2)</sup>.

Niniejszy komunikat w całości zastępuje komunikat interpretacyjny Komisji w sprawie procedur homologacji typu i rejestracji pojazdów zarejestrowanych wcześniej w innym państwie członkowskim <sup>(3)</sup>. Należy jednak zauważyć, że do ostatecznego rozstrzygnięcia w sprawie interpretacji prawa wspólnotowego uprawniony jest wyłącznie Europejski Trybunał Sprawiedliwości.

Niniejszy komunikat skierowany jest w szczególności do władz państw członkowskich odpowiedzialnych za zatwierdzanie i rejestrację pojazdów silnikowych. Ma on również służyć im jako pomoc w prawidłowym wdrażaniu prawa unijnego. Komisja opracuje dla konsumentów przewodnik zawierający szczegółowe objaśnienie procedur związanych z przemieszczaniem i rejestracją pojazdów na terenie UE.

Komisja w dalszym ciągu będzie nadzorować odpowiednie wykonanie reguł prawa WE mających zastosowanie do rejestracji oraz przemieszczania pojazdów silnikowych.

## 2. TERMINOLOGIA

Niniejszy komunikat dotyczy pierwszej rejestracji pojazdów silnikowych, a także rejestracji pojazdów silnikowych poprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, bez względu na to, czy są one nowe, czy używane.

Dla celów niniejszego komunikatu:

- „pojazd silnikowy” oznacza każdy pojazd z napędem własnym, przeznaczony do użytkowania w ruchu drogowym, kompletny lub niekompletny, posiadający przynajmniej cztery koła i maksymalną szybkość nominalną 25 km/h, a także jego przyczepy, z wyłączeniem pojazdów szynowych, ciągników rolniczych i leśnych, wszystkich maszyn ruchomych i ciężkich pojazdów komercyjnych <sup>(4)</sup>, lub
- każdy dwu- lub trzykołowy pojazd silnikowy, o kołach jezdnych bliźniaczych lub innych, przeznaczony do ruchu kołowego <sup>(5)</sup>.

Pojazd silnikowy był „wcześniej zarejestrowany w innym państwie członkowskim”, jeśli uzyskał zezwolenie administracyjne na udział w ruchu kołowym, co obejmuje jego identyfikację i przyznanie numeru rejestracyjnego. W związku z tym niniejszy komunikat dotyczy również pojazdów silnikowych zarejestrowanych tymczasowo lub krótkoterminowo, jak również pojazdów silnikowych, które były przedmiotem rejestracji profesjonalnej.

Długość okresu, przez jaki pojazd był zarejestrowany w jednym państwie członkowskim przed przemieszczeniem go do innego państwa członkowskiego, nie ma znaczenia.

## 3. REJESTRACJA POJAZDU SILNIKOWEGO W PAŃSTWIE CZŁONKOWSKIM ZAMIESZKANIA

### 3.1. Co to jest państwo członkowskie zamieszkania dla celów rejestracji?

Według Trybunału Sprawiedliwości rejestracja stanowi naturalne następstwo wykonania uprawnień do opodatkowania w obszarze pojazdów silnikowych. Ułatwia ona nadzór zarówno państwu członkowskiemu dokonującemu rejestracji, jak również innym państwom członkowskim, ponieważ rejestracja w jednym państwie członkowskim stanowi potwierdzenie zapłacenia podatków od pojazdów silnikowych w tym państwie <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Reguły prawa wspólnotowego mające obecnie zastosowanie do podatków od rejestracji samochodów oraz podatków drogowych określono w dokumencie informacyjnym Komisji dotyczącym praw i obowiązków obywatela europejskiego w zakresie opodatkowania samochodów przewożonych w ramach Wspólnoty lub regularnie wykorzystywanych w podróżach międzygranicznych, opublikowanym na stronie internetowej [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm).

<sup>(2)</sup> Komisja przyjęła wniosek w sprawie podatków od samochodów osobowych [COM(2005) 261 z 5.7.2006]. Wniosek ten przewiduje stopniowe znoszenie podatków rejestracyjnych przez okres przejściowy od 5 do 10 lat i system zwrotów końcowej wartości podatku rejestracyjnego, w momencie gdy samochód zarejestrowany w jednym państwie członkowskim jest na stałe przenoszony w celu rejestracji do innego państwa członkowskiego.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 143 z 15.5.1996, str. 4.

<sup>(4)</sup> Patrz: art. 1 dyrektywy 70/156/EWG.

<sup>(5)</sup> Tj. każdy motocykl objęty zakresem (art. 1.) dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz.U. L 124 z 9.5.2002, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2005/30/WE (Dz.U. L 106 z 27.4.2005, str. 17).

<sup>(6)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2002 r., *Cura Anlagen GmbH przeciw Auto Service Leasing GmbH (ASL)*, sprawa C-451/99, Zb.Orz. 2002, str. I-03193 (<http://curia.europa.eu/en/content/juris/index.htm>).

Każda osoba fizyczna jest zobowiązana do zarejestrowania swojego pojazdu w państwie członkowskim, w którym zwykle zamieszkuje. Artykuł 7 dyrektywy 83/182/EWG<sup>(1)</sup> i art. 6 dyrektywy 83/183/EWG<sup>(2)</sup> określają zasady ustalania zwykłego miejsca zamieszkania w sytuacjach, gdy dane osoby tymczasowo lub na stałe zamieszkują i jeżdżą pojazdem w państwie członkowskim innym niż ich własne. Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości stwierdza jednak, że kryterium ilościowe, do którego nawiązują te artykuły (przebywanie przez co najmniej 185 dni w każdym roku w danym miejscu) nie może być stosowane jako główne kryterium, jeśli istnieją inne czynniki wpływające na sytuację.

Według Trybunału Sprawiedliwości jeśli osoba posiada więzi osobiste i zawodowe w dwóch państwach członkowskich, jej zwykłe miejsce zamieszkania — określone w kontekście ogólnej oceny przez odniesienie do wszystkich właściwych faktów — znajduje się tam, gdzie znajduje się stałe centrum interesów tej osoby; jeśli taka ogólna ocena nie umożliwia określenia zwykłego miejsca zamieszkania, należy przede wszystkim uwzględnić więzi osobiste<sup>(3)</sup>.

### 3.2. Różne etapy uzyskiwania rejestracji pojazdu silnikowego

Obowiązujące przepisy prawne państw członkowskich wprowadzają (maksymalnie) trzy różne etapy rejestracji pojazdu silnikowego w przyjmującym państwie członkowskim:

- **homologacja charakterystyki technicznej pojazdu silnikowego**, co w wielu przypadkach będzie oznaczać homologację typu WE. Niektóre typy pojazdów silnikowych wciąż podlegają jednak krajowym procedurom homologacji,
- **badanie zdolności pojazdów używanych do ruchu drogowego**, którego celem jest potwierdzenie — w kontekście ochrony zdrowia i życia ludzi — że dany pojazd silnikowy jest w momencie rejestracji faktycznie w dobrym stanie,
- **rejestracja pojazdu silnikowego**, tj. administracyjne zezwolenie na eksploatację w ruchu kołowym, co obejmuje identyfikację pojazdu silnikowego i przyznanie mu numeru rejestracyjnego.

### 3.3. Homologacja charakterystyki technicznej pojazdu silnikowego

#### 3.3.1. Homologacja typu WE

Wszystkie produkowane seryjnie samochody osobowe poddane homologacji od 1996 r., motocykle poddane homologacji od maja 2003 r. i ciągniki poddane homologacji od 2005 r. podlegają w zasadzie homologacji typu WE. Jest to procedura, w ramach której państwo członkowskie potwierdza, że typ pojazdu spełnia wszystkie obowiązujące europejskie standardy bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Homologacja typu WE jest ważna we wszystkich państwach członkowskich.

Zgodnie z dyrektywą 70/156/EWG, gdy producent pojazdu silnikowego składa swój **wniosek o homologację typu WE** do właściwego organu homologacyjnego państwa członkowskiego, który wydaje homologację typu WE dla pojazdu, jeśli jest on zgodny z wszystkimi wymaganiami właściwych dyrektyw<sup>(4)</sup>, organ homologacyjny tego państwa członkowskiego przesyła do właściwych organów homologacyjnych innych państw członkowskich kopię świadectwa homologacji typu pojazdu, który zatwierdził lub którego zatwierdzenia odmówił, lub dla którego wycofał świadectwo.

Producent, działając jako posiadacz homologacji typu WE, wydaje **świadectwo zgodności WE**, potwierdzające, że pojazd został wyprodukowany zgodnie z zatwierdzonym typem pojazdu. Świadectwo zgodności WE musi być załączone do każdego nowego pojazdu poddanego homologacji typu WE. Poza tym obowiązujące wspólnotowe zasady dotyczące ochrony konkurencji wymagają, aby producenci wydawali świadectwa zgodności WE w sposób niedyskryminujący i terminowy, bez względu na przeznaczenie i/lub pochodzenie pojazdu (tj. bez względu na to, czy pojazd jest sprzedawany konsumentowi w innym państwie członkowskim czy nabyty przez dealera prowadzącego dystrybucję w innym państwie członkowskim).

(<sup>1</sup>) Dyrektywa Rady 83/182/EWG z dnia 28 marca 1983 r. w sprawie zwolnień podatkowych we Wspólnocie, dotyczących niektórych środków transportu czasowo wwożonych do jednego państwa członkowskiego z innego państwa członkowskiego (Dz.U. L 105 z 23.4.1983, str. 59). Dyrektywa zmieniona ostatnio dyrektywą 2006/98/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 129)..

(<sup>2</sup>) Dyrektywa Rady 83/183/EWG z dnia 28 marca 1983 r. w sprawie zwolnień od podatku stosowanych do przywozu na stałe z państw członkowskich majątku prywatnego osób fizycznych (Dz.U. L 105 z 23.4.1983, str. 64). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 92/12/EWG (Dz.U. L 76 z 23.3.1992, str. 1).

(<sup>3</sup>) Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 lipca 2001 r., *Paraskevas Louloudakis przeciw Elliniko Dimosio*, sprawa C-262/99, Zb.Orz. 2001, str. I-05547.

(<sup>4</sup>) Obowiązujące dyrektywy wymieniono w załączniku IV części I do dyrektywy 70/156/EWG.

Państwa członkowskie mogą tylko rejestrować i zezwalać na sprzedaż lub na przekazanie do eksploatacji nowych pojazdów posiadających homologację typu WE, w oparciu o ich konstrukcję i działanie, jeśli posiadają one ważne świadectwo zgodności WE.

Europejskie przepisy prawne nie wymagają zachowania świadectwa zgodności z pojazdem po rejestracji. W większości państw członkowskich, świadectwo zgodności WE jest zatrzymywane przez władze bezpośrednio po rejestracji pojazdu.

Nowe pojazdy z homologacją typu WE, do których dołączono ważne świadectwo zgodności, mogą być zwolnione od kolejnej homologacji ich charakterystyki technicznej lub zgodności z dodatkowymi wymaganiami technicznymi w odniesieniu do ich konstrukcji i działania, chyba że zostały w oczywisty sposób zmodyfikowane po opuszczeniu fabryki producenta. W związku z tym nie dopuszcza się krajowych przepisów prawnych, zgodnie z którymi pojazdy silnikowe objęte ważnym świadectwem homologacji typu WE, nie mogą być zarejestrowane, chyba że przedstawione zostanie świadectwo krajowe, potwierdzające ich zgodność z wymaganiami krajowymi, na przykład dotyczącymi emisji spalin <sup>(1)</sup>.

### 3.3.2. Homologacja krajowa

Zgodnie z obowiązującym prawem wspólnotowym homologacji typu WE nie posiadają następujące kategorie pojazdów silnikowych:

- pojazdy komercyjne (autobusy, autokary, furgonetki i ciężarówki) oraz przyczepy,
- pojazdy produkowane w krótkich seriach,
- pojazdy podlegające homologacji indywidualnej.

Nowy pojazd silnikowy, który nie posiada homologacji typu WE, może być przedmiotem homologacji krajowej w przyjmującym państwie członkowskim przed jego rejestracją. Homologacja krajowa zapewni krajowe świadectwo zgodności, które będzie służyć, między innymi, rejestracji pojazdu silnikowego.

Homologacja krajowa może być krajową homologacją typu lub krajową homologacją indywidualną:

- **krajowa homologacja typu** i krajowe homologacje typu dla małych serii mają na celu zapewnienie zgodności typu pojazdu z obowiązującymi krajowymi wymaganiami technicznymi. Powodują one wydanie przez producenta świadectwa krajowej zgodności typu, potwierdzającego, że dany pojazd został wyprodukowany zgodnie z zatwierdzonym typem produktu,
- **krajowa homologacja indywidualna** dotyczy potwierdzenia zgodności określonego pojazdu (unikalnego lub nie) z właściwymi wymaganiami krajowymi. Procedura jest w szczególności stosowana w odniesieniu do pojazdów importowanych indywidualnie z państw trzecich, które nie przestrzegają europejskich wymagań związanych z homologacją typu, a także pojazdów unikalnych.

Procedury związane z krajową homologacją typu i homologacją indywidualną pojazdów silnikowych, które mają być użytkowane lub po raz pierwszy zarejestrowane w UE, zwykle wykraczają poza zakres prawa wspólnotowego.

Krajowe homologacje typu dla pojazdów silnikowych, które uzyskały już krajową homologację w innym państwie członkowskim lub dla pojazdów silnikowych, które zostały już zarejestrowane w innym państwie członkowskim, muszą być jednak zgodne z art. 28 i 30 Traktatu WE. W związku z tym, zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości, istnienie takich procedur krajowych niekoniecznie będzie sprzeczne z powyższymi artykułami.

Jednak aby osiągnąć zgodność z art. 28 i 30 Traktatu WE <sup>(2)</sup>, taka homologacja musi przynajmniej spełniać następujące warunki proceduralne:

- a) Krajowe procedury homologacji muszą być zawsze oparte na **obiektywnych, niedyskryminujących kryteriach, które są znane z góry**, tak aby ograniczyć uznaniowość władz krajowych i zapewnić, że procedury te nie są stosowane arbitralnie.

<sup>(1)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 29 maja 1997 r., postępowanie administracyjne podjęte przez VAG Sverige AB, sprawa C-329/95, Zb.Orz. 1997, str. I-02675.

<sup>(2)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 stycznia 2002 r., *Canal Satélite Digital SL przeciw Administración General del Estado i Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS)*, sprawa C-390/99, Zb.Orz. 2002, str. I-00607.

- b) Procedury takie **nie mogą stanowić powtórzeń mechanizmów kontroli** już stosowanych w kontekście innych procedur w tym samym lub w innym państwie członkowskim. W związku z tym władze krajowe nie mają prawa żądać badań technicznych, jeśli takie badania zostały już przeprowadzone w innym państwie członkowskim, a ich wyniki dostępne są władzom lub mogą być udostępnione na wezwanie. Wymaga to aktywnego podejścia ze strony organu krajowego, do którego składa się wniosek o homologację pojazdu silnikowego lub uznania — w tym kontekście — równości świadectwa homologacji wydanego przez organ homologacyjny innego państwa członkowskiego. Poza tym takie aktywne podejście jest również odpowiednie wymagane od organu homologacyjnego tego innego państwa członkowskiego, aby zapewnić współpracę pomiędzy właściwymi organami homologacyjnymi w celu ułatwienia procedur związanych z dostępem do rynku krajowego importującego państwa członkowskiego<sup>(1)</sup>.
- c) Procedura musi być dostępna i powinna zostać zakończona w rozsądnym okresie, przy czym jeśli prowadzi ona do odmowy, musi istnieć możliwość złożenia zażalenia od decyzji odmownej przed sądem. Procedura musi wyraźnie przewidywać ogólne zastosowanie, wiążące dla władz krajowych. Poza tym krajowa procedura homologacji jest niezgodna z podstawowymi zasadami swobodnego przepływu towarów, jeśli czas jej trwania i związane z nią nadmierne koszty zniechęcają właścicieli pojazdów silnikowych do uzyskiwania homologacji.

**Wymagania techniczne przyjmującego państwa członkowskiego nie mogą wymagać nadmiernej modyfikacji pojazdu silnikowego.** Rejestracja pojazdu silnikowego w innym państwie członkowskim oznacza, że właściwe władze tego państwa uznały, że pojazd silnikowy spełnia obowiązujące w tym kraju wymagania techniczne. W związku z tym właściwe władze krajowe mogą odmówić homologacji pojazdu silnikowego, który już uzyskał homologację w innym państwie członkowskim, bez względu na to, czy był on zarejestrowany czy nie, tylko jeśli pojazd silnikowy tworzy faktyczne zagrożenie dla zdrowia publicznego. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości państwa członkowskie, stosując uznaniowość w odniesieniu do ochrony zdrowia publicznego, muszą przestrzegać zasady proporcjonalności. W związku z tym wybrane przez nich działania muszą być ograniczone do tego, co faktycznie jest potrzebne do zapewnienia ochrony zdrowia publicznego, lub muszą spełnić nadrzędne wymagania dotyczące na przykład bezpieczeństwa drogowego. Poza tym działania takie muszą być proporcjonalne do przewidywanego celu, który nie mógłby być osiągnięty przy pomocy środków w mniejszym stopniu ograniczających wymianę wewnątrzspółnotową<sup>(2)</sup>. Ponieważ art. 30 Traktatu WE wprowadza wyjątek, który należy interpretować ściśle<sup>(3)</sup>, od zasady swobodnego przepływu towarów we Wspólnocie, to **do władz krajowych, które się do niego odwołują, należy wykazanie, że w każdym przypadku zastosowanie ich zasad jest niezbędne, aby zapewnić ochronę interesów wskazanych w art. 30 Traktatu WE**, a także w szczególności, że homologacja pojazdu silnikowego stanowi faktyczne zagrożenie dla zdrowia ludzkiego lub ruchu drogowego.

Nie można zasadnie twierdzić, że przyznanie homologacji pojazdowi zgodnie z zasadami innego państwa członkowskiego i potencjalnie (ale niekoniecznie) posiadanie określonej charakterystyki technicznej odmiennej od określonej przepisami państwa członkowskiego przeznaczenia lub od równorzędnej homologacji typu w tym państwie stanowi poważne zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego lub środowiska.

W praktyce konieczne jest, aby właściwe władze przyjmującego państwa członkowskiego podjęły następujące działania:

- a) przede wszystkim należy ocenić charakterystykę techniczną pojazdu silnikowego, który otrzymał homologację i był wcześniej zarejestrowany w innym państwie członkowskim, w świetle zasad technicznych obowiązujących w przyjmującym państwie członkowskim. Ocena ta powinna być jednak oparta nie na bieżących zasadach, ale na zasadach obowiązujących (w przyjmującym państwie członkowskim) w momencie homologacji w państwie członkowskim pochodzenia;
- b) właściwe władze muszą wziąć pod uwagę badania i świadectwa wydane przez właściwe władze innego państwa członkowskiego i przez producenta<sup>(4)</sup>. Dodatkowe badania mogą być wymagane tylko, jeśli są niezbędne, aby dostarczyć właściwym władzom informacji, których nie mogą znaleźć na świadectwach;
- c) na tej podstawie właściwe władze określają, które parametry pojazdu silnikowego były niezgodne z zasadami technicznymi obowiązującymi w przyjmującym państwie członkowskim w momencie pierwszej homologacji pojazdu w UE;

<sup>(1)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 listopada 2005 r., *Komisja Wspólnot Europejskich przeciw Republice Portugalii*, sprawa C-432/03, Zb.Orz. 2005, str. I-09665.

<sup>(2)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 lutego 2004 r., *Komisja Wspólnot Europejskich przeciw Republice Francuskiej*, sprawa C-24/00, Zb.Orz. 2004, str. I-01277.

<sup>(3)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 lutego 2004 r., *postępowanie karne przeciw Johnowi Greenhamowi i Léonardowi Abel*, sprawa C-95/01, Zb.Orz. 2004, str. I-01333.

<sup>(4)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 października 2003 r., *Komisja Wspólnot Europejskich przeciw Republice Włoskiej*, sprawa C-455/01, Zb.Orz. 2003, str. I-12023.

- d) w świetle jednej z nadrzędnych przyczyn uznanych przez Trybunał za obowiązkowe wymagania lub wymienionych w art. 30 Traktatu WE właściwe władze mogą zastosować wyłącznie krajowe zasady techniczne, które są proporcjonalne. Należy podkreślić, że zastosowanie nieproporcjonalnych krajowych zasad technicznych w odniesieniu do danego pojazdu silnikowego naruszy prawo wspólnotowe, które w każdym przypadku jest nadrzędne w stosunku do prawa krajowego.

### 3.4. Badanie zdatności pojazdu używanego do ruchu drogowego

Celem badania zdatności do ruchu drogowego jest potwierdzenie, że **dany pojazd silnikowy jest w momencie rejestracji faktycznie w dobrym stanie**. Jednakże fakt, iż pojazd silnikowy był używany w ruchu drogowym od ostatniego badania zdatności do ruchu drogowego może uzasadniać badanie zdatności do ruchu drogowego w momencie jego rejestracji w innym państwie członkowskim.

W związku z tym, zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości <sup>(1)</sup>, państwa członkowskie mogą wymagać **badania pojazdu silnikowego zarejestrowanego wcześniej w innym państwie członkowskim pod względem zdatności do ruchu drogowego** przed rejestracją, pod warunkiem że taka kontrola wymagana jest zawsze w razie przekazania prawa własności do podobnego pojazdu silnikowego lub zmiany posiadacza świadectwa rejestracji, bez względu na to, czy pojazd był zarejestrowany w tym samym, czy w innym państwie członkowskim. Badanie zdatności do ruchu drogowego przed rejestracją **musi spełniać przynajmniej takie same warunki proceduralne, jak zatwierdzenie charakterystyki technicznej pojazdu silnikowego**, czyli:

- a) musi opierać się na **obiektywnych, niedyskryminujących kryteriach, które są znane z góry**, tak aby ograniczyć uznaniowość władz krajowych i zapewnić, że procedury nie są stosowane arbitralnie;
- b) badanie zdatności do ruchu drogowego **nie może stanowić powtórzenia mechanizmów kontroli** już stosowanych w kontekście innych procedur w tym samym lub w innym państwie członkowskim. Jeśli pojazd został poddany badaniom zdatności do ruchu drogowego w państwie członkowskim, zasada równoważności i wzajemności wprowadzona art. 3 ust. 2 dyrektywy Rady 96/96/WE <sup>(2)</sup> wymaga, aby każde państwo członkowskie uznało świadectwo wydane przy tej okazji, co nie uniemożliwia mu wymagania dodatkowych badań zwykle prowadzonych dla celów rejestracji na jego terytorium pod warunkiem, że takie badania nie są już uwzględnione w danym świadectwie <sup>(3)</sup>;
- c) Komisja stoi na stanowisku, zgodnie z którym procedura badania zdatności do ruchu drogowego musi być dostępna, a jej realizacja powinna zajmować rozsądny okres. Ograniczenie badania zdatności do ruchu drogowego pojazdów importowanych do określonych i specjalnie wyznaczonych stacji badań może stanowić przeszkodę w handlu pomiędzy państwami członkowskimi.

### 3.5. Rejestracja pojazdu silnikowego

Rejestrując pojazd silnikowy, państwo członkowskie zezwala na jego wprowadzenie do ruchu drogowego, co wiąże się z identyfikacją pojazdu silnikowego i przyznaniem mu numeru rejestracyjnego.

#### 3.5.1. Pierwsza rejestracja pojazdów silnikowych

W odniesieniu do nowych pojazdów silnikowych posiadających homologację typu WE, zakupionych w innym państwie członkowskim, państwo członkowskie dokonujące rejestracji może wymagać — poza określonymi danymi osobowymi osoby lub organizacji, która pragnie dokonać rejestracji zgodnie ze zharmonizowanym kodeksem wspólnotowym <sup>(4)</sup> C — **świadectwa zgodności WE** <sup>(5)</sup>.

W przypadku pojazdów nieposiadających homologacji typu WE państwo członkowskie może wymagać przedstawienia właściwej krajowej homologacji typu lub świadectw krajowej homologacji indywidualnej (patrz: pkt 3.3.2).

<sup>(1)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 czerwca 1986 r., *Bernhard Schloh przeciw Auto contrôle technique SPRL*, sprawa 50/85, Zb.Orz. 1986, str. 01855, par. 14–16; sprawa C-451/99, par. 62–64.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

<sup>(3)</sup> Sprawa C-451/99.

<sup>(4)</sup> Zgodnie z załącznikiem I i II dyrektywy 1999/37/WE.

<sup>(5)</sup> Artykuł 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG.

Komisja jest zdania, że państwa członkowskie mają prawo do sprawdzenia w momencie rejestracji, czy dokonano właściwego opłacenia VAT.

*Profesjonalny sprzedawca*, który sprzedaje pojazd silnikowy w innym państwie członkowskim, jest zobowiązany do wystawienia faktury. Dla celów VAT istnieją dwie możliwości:

- a) pojazd silnikowy jest „nowy”, jeśli dostawa ma miejsce w ciągu sześciu miesięcy od daty przekazania do eksploatacji lub jeśli pojazd przejechał nie więcej niż 6000 kilometrów. VAT będzie należny w państwie członkowskim, do którego przemieszczany jest pojazd, zgodnie z art. 2 dyrektywy Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej <sup>(1)</sup> (dyrektywa VAT). Dostawa nowych środków transportu jest zwolniona w państwie członkowskim pochodzenia, w którym działa sprzedawca (art. 138 ust. 2 lit. a) dyrektywy VAT). Zgodnie z tym postanowieniem, aby uzyskać zwolnienie, należy potwierdzić, że nowy środek transportu został wysłany lub przetransportowany do klienta przez sprzedawcę, przez nabywcę lub na ich rzecz, do miejsca przeznaczenia znajdującego się poza terytorium państwa członkowskiego pochodzenia, ale na terytorium Wspólnoty;
- b) pojazd silnikowy nie jest „nowy”, jeśli osoba fizyczna jedzie do innego państwa członkowskiego, aby nabyć pojazd silnikowy i samodzielnie przetransportować go z powrotem (lub zorganizować taki transport), a następnie kupuje go ze stawką VAT w punkcie sprzedaży, co powoduje opodatkowanie w miejscu „pochodzenia”. VAT będzie należny w państwie członkowskim, w którym działa sprzedawca. Jeśli sprzedawca samochodu nabył go od pierwszego nabywcy, który w szczególności nie odliczył VAT zawartego w cenie zakupu pojazdu silnikowego, obowiązuje specjalna procedura dla towarów używanych („procedura marży”) (art. 312 i następną dyrektywy VAT).

Jeśli *osoba fizyczna* sprzedaje swój pojazd silnikowy, dla celów VAT, może być on:

- a) „nowy” (patrz: definicja nowego pojazdu zawarta w lit. a) powyżej). W takim przypadku VAT będzie należny w państwie członkowskim, do którego pojazd jest przetransportowany (art. 2 dyrektywy VAT). Aby uniknąć podwójnego opodatkowania, osoba fizyczna, która sprzedała „nowy samochód”, ma prawo do odliczenia lub zwrotu VAT zawartego w cenie zakupu w państwie członkowskim pochodzenia, do kwoty nieprzekraczającej VAT, który musiałaby zapłacić, gdyby dostawa była opodatkowana w państwie członkowskim pochodzenia (art. 172 dyrektywy VAT);
- b) nie „nowy”: transakcja pozostaje poza zakresem VAT. VAT nie będzie należny.

Komisja uważa, że w momencie rejestracji władze krajowe mogą wymagać również **potwierdzenia ubezpieczenia**.

### 3.5.2. Pojazdy silnikowe zarejestrowane wcześniej w innym państwie członkowskim

W przypadku pojazdów silnikowych zarejestrowanych wcześniej w innym państwie członkowskim państwo członkowskie dokonujące rejestracji może jedynie wymagać złożenia następujących dokumentów:

- a) **dokument oryginalny lub kopia niezharmonizowanego świadectwa rejestracji wydanego w innym państwie członkowskim**: wiele pojazdów zarejestrowanych przed 2004 r. wciąż posiada niezharmonizowane świadectwa rejestracji. Prawo wspólnotowe nie wprowadza obowiązku przekazania oryginału lub kopii tego rodzaju świadectwa wydanego w innym państwie członkowskim krajowym władzom rejestracyjnym państwa członkowskiego dokonującego rejestracji. Jednakże Komisja jest zdania, że prawo krajowe może zobowiązywać nabywcę do przedstawienia kopii świadectwa rejestracji wydanego w państwie członkowskim pochodzenia przed zarejestrowaniem pojazdu silnikowego, w celu uniknięcia podwójnej kontroli administracyjnej i ograniczenia przestępstw samochodowych;
- b) **zharmonizowane świadectwo rejestracji**: jednolite świadectwo rejestracji wydane przez jedno państwo członkowskie musi być uznawane przez pozostałe państwa członkowskie w przypadku powtórnej rejestracji w innym państwie członkowskim <sup>(2)</sup>. Jeśli nabywca kupuje pojazd silnikowy posiadający zharmonizowane świadectwo rejestracji, otrzymuje część I poprzedniego świadectwa rejestracji i część II, jeśli została ona wydana. Część I poprzedniego świadectwa rejestracji i część II (jeśli została wydana) muszą być przekazane władzom rejestracyjnym w państwie członkowskim dokonującym rejestracji, aby władze te mogły wycofać część (części) poprzedniego świadectwa rejestracji. Muszą one w ciągu dwóch miesięcy poinformować władze państwa członkowskiego, które wydało świadectwo, o jego wycofaniu. Poza tym w ciągu sześciu miesięcy od wycofania muszą one na wezwanie zwrócić wycofane świadectwo władzom,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 347 z 11.12.2006, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona decyzją 2007/133/WE (Dz.U. L 57 z 24.2.2007, str. 12).

<sup>(2)</sup> Artykuł 4 dyrektywy 1999/37/WE.

które je wydały. Jeśli świadectwo rejestracji składa się z części I i II <sup>(1)</sup>, a części II brakuje, właściwe władze państwa członkowskiego, w którym wymagana jest nowa rejestracja, mogą — w wyjątkowych przypadkach — podjąć decyzję o ponownej rejestracji pojazdu, ale wyłącznie po uzyskaniu od właściwych władz państwa członkowskiego, w którym pojazd był wcześniej zarejestrowany, potwierdzenia — na piśmie lub w formie elektronicznej — że wnioskodawca jest uprawniony do ponownej rejestracji pojazdu w innym państwie członkowskim <sup>(2)</sup>;

c) świadectwo zgodności krajowe lub WE:

— władze krajowe mogą nie żądać świadectwa zgodności WE dla pojazdów zarejestrowanych wcześniej w innym państwie członkowskim, jeśli poprzednie świadectwo rejestracji pojazdu jest w pełni zgodne ze wzorem zawartym w dyrektywie 1999/37/WE. Zgodnie z art. 4 tej dyrektywy świadectwo rejestracji wydane przez państwo członkowskie musi być uznane przez inne państwa członkowskie do celów ponownej rejestracji pojazdu silnikowego w tych państwach,

— jednakże władze krajowe mogą zażądać świadectwa zgodności WE dla pojazdów zarejestrowanych wcześniej w innym państwie członkowskim, jeżeli niezharmonizowane świadectwo rejestracji wydane przez inne państwo członkowskie nie umożliwia im wystarczająco precyzyjnej identyfikacji pojazdu silnikowego,

— jeśli pojazd silnikowy nie posiada świadectwa zgodności WE, władze krajowe mogą zażądać krajowego świadectwa zgodności;

d) potwierdzenie zapłaty VAT, jeśli pojazd jest nowy dla celów VAT (patrz: pkt 3.5.1);

e) świadectwo ubezpieczenia;

f) **świadectwo zdatności do ruchu drogowego**, jeśli badanie zdatności do ruchu drogowego jest obowiązkowe w przypadku każdej ponownej rejestracji pojazdów silnikowych zarejestrowanych wcześniej, odpowiednio w tym samym lub w innym państwie członkowskim.

#### 4. PRZEMIESZCZENIE POJAZDU SILNIKOWEGO DO INNEGO PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO

Pojazd silnikowy może być oczywiście załadowany na przyczepę lub ciężarówkę i przewieziony do innego państwa członkowskiego. Wiele pojazdów silnikowych zostanie jednak przeprowadzonych do państwa członkowskiego przeznaczenia.

Większość państw członkowskich wprowadza generalną zasadę, że pojazd silnikowy nie może poruszać się po drogach publicznych bez numeru rejestracyjnego. Zazwyczaj pojazd silnikowy jest przeprowadzany z tablicami rejestracyjnymi państwa członkowskiego pochodzenia lub państwa członkowskiego przeznaczenia.

Poza tym konieczne jest posiadanie ubezpieczenia <sup>(3)</sup> od odpowiedzialności cywilnej i zaleca się, aby w czasie korzystania z pojazdu kierowcy posiadali przy sobie „zieloną kartę”, tj. międzynarodowe świadectwo ubezpieczenia <sup>(4)</sup>. Po podpisaniu umowy wielostronnej <sup>(5)</sup> przez wszystkie państwa członkowskie (a także przez Andorę, Chorwację, Liechtenstein, Norwegię i Szwajcarię) tablice rejestracyjne pojazdów stanowią jednak odpowiednik świadectwa ubezpieczenia. Dzięki temu pojazdy silnikowe posiadające tablice rejestracyjne z jednego z wymienionych krajów mogą swobodnie poruszać się na ich obszarze bez żadnych kontroli świadectwa obowiązkowego ubezpieczenia samochodowego na granicach.

<sup>(1)</sup> Zgodnie z motywem 7 dyrektywy 1999/37/WE państwa członkowskie używają świadectwa rejestracji składającego się z jednej części lub z dwóch oddzielnych części i „obecnie właściwe jest dopuszczenie współistnienia obydwu systemów”. W związku z tym, zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy, świadectwo rejestracji składa się z jednej części zgodnie z załącznikiem I lub z dwóch części zgodnie z załącznikami I i II. Odniesienie do części II dotyczy wyłącznie państw członkowskich, które stosują system świadectw rejestracji składających się z dwóch oddzielnych części (części I i II).

<sup>(2)</sup> Artykuł 5 ust. 2 dyrektywy 1999/37/WE.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 103 z 2.5.1972, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 149 z 11.6.2005, str. 14).

<sup>(4)</sup> Każdy kierowca może uzyskać zieloną kartę od ubezpieczyciela, który wystawił mu obowiązkowe ubezpieczenie komunikacyjne od odpowiedzialności cywilnej. System Zielonej Karty wprowadzono w 1953 r. pod egidą Komisji Gospodarczej dla Europy Narodów Zjednoczonych i zarządza nim Rada Izb (ang. Council of Bureaux). Zielona karta potwierdza, że kierowca posiada przynajmniej minimalne ubezpieczenie obowiązkowe od odpowiedzialności cywilnej wymagane przez prawo odwiedzanego kraju (więcej informacji można uzyskać pod adresem: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

<sup>(5)</sup> Umowa pomiędzy krajowymi biurami ubezpieczeniowymi państw członkowskich Europejskiego Obszaru Gospodarczego podpisana dnia 30 maja 2002 r., zawarta w załączniku do decyzji Komisji 2003/564/WE z dnia 28 lipca 2003 r. w sprawie stosowania dyrektywy Rady 72/166/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 192 z 31.7.2003, str. 23).



Istnieją dwie metody zgodnego z prawem przewiezienia pojazdu silnikowego do państwa członkowskiego przeznaczenia: pojazd silnikowy posiada profesjonalne tablice rejestracyjne lub pojazd silnikowy posiada tymczasowe tablice rejestracyjne.

#### 4.1. Jazda pojazdem silnikowym z profesjonalnymi tablicami rejestracyjnymi

System rejestracji profesjonalnej istnieje w większości państw członkowskich i ma umożliwić sprzedawcom detalicznym jazdę pojazdami silnikowymi po drogach publicznych przez bardzo krótki czas, bez obowiązku ich formalnej rejestracji. Systemy rejestracji profesjonalnej zastrzeżone są dla producentów, firm montażowych, dystrybutorów i dealerów, w odniesieniu do pojazdów silnikowych znajdujących się w ich posiadaniu.

Większość państw członkowskich nie wydaje profesjonalnych świadectw rejestracji jako takich, obejmujących identyfikację pojazdu silnikowego. Zwykle państwa członkowskie wydają dokument innego rodzaju, potwierdzający związek pomiędzy tablicami rejestracyjnymi a ich posiadaczem i/lub wymagają, aby posiadacz prowadził rejestr przejazdów z daną tablicą rejestracyjną.

Artykuł 35 ust. 1 lit. a) Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym <sup>(1)</sup> stwierdza, że układające się strony nie mogą zabronić ruchu pojazdów silnikowych zarejestrowanych przez inną układającą się stronę, pod warunkiem że kierowca posiada świadectwo rejestracji. Układające się strony muszą również uznawać świadectwa rejestracji wydane przez inne układające się strony zgodnie z konwencją. Żadne postanowienia konwencji nie wymagają ani nie zezwalają jednak układającym się stronom na zabranianie swobodnego ruchu pojazdów niezgodnych z konwencją.

Biorąc pod uwagę swobodny przepływ towarów w ramach Wspólnoty <sup>(2)</sup>, wewnątrzwspólnotowy ruch pojazdów silnikowych posiadających profesjonalne numery rejestracyjne wydane w innym państwie członkowskim podlega Traktatowi WE <sup>(3)</sup>, w szczególności jego art. 28. Potencjalne utrudnienia muszą być uzasadnione zgodnie z art. 30 Traktatu WE lub jednym z wymagań obowiązkowych zatwierdzonych przez Trybunał Sprawiedliwości.

Zasada, że każde państwo członkowskie podejmuje wszystkie odpowiednie środki, aby zagwarantować, że odpowiedzialność cywilna związana z użytkowaniem pojazdów normalnie znajdujących się na jego terytorium objęta jest ubezpieczeniem, obowiązuje również w stosunku do pojazdów posiadających profesjonalne tablice rejestracyjne. Zakres odpowiedzialności objętej ubezpieczeniem, a także warunki ubezpieczenia określa się w oparciu o te środki. Państwa członkowskie mogą jednak wyłączyć pojazdy z profesjonalnymi tablicami rejestracyjnymi z tego obowiązku (tj. zastosować odstępstwo od powyższych postanowień), jeśli takie tablice znajdują się na liście sporządzonej przez dane państwo członkowskie i przedstawionej innym państwom członkowskim i Komisji. W tym przypadku inne państwa członkowskie zachowują prawo do zobowiązania osoby sprawującej pieczę nad takim pojazdem do posiadania ważnej zielonej karty lub zawarcia umowy ubezpieczeniowej na granicy, zgodnej z wymaganiami tego państwa członkowskiego <sup>(4)</sup>. Nowa zmiana do dyrektywy 72/166/EWG wprowadzona na mocy piątej dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych 2005/14/EC <sup>(5)</sup> stwierdza, że pojazdy zwolnione z obowiązku ubezpieczenia na podstawie specjalnych tablic powinny być traktowane w taki sam sposób, jak pojazdy nieubezpieczone. Ofiary wypadków spowodowanych przez takie pojazdy będą miały prawo do występowania o odszkodowanie do organu odszkodowawczego w kraju, w którym zdarzył się wypadek. Organowi temu będzie następnie przysługiwać roszczenie wobec funduszu gwarancyjnego ustanowionego w kraju, w którym normalnie znajduje się pojazd.

#### 4.2. Pojazd silnikowy z tymczasowymi tablicami rejestracyjnymi

Wiele państw członkowskich wprowadziło system tymczasowej rejestracji, tak aby umożliwić poruszanie się pojazdem przez krótki czas przed uzyskaniem ostatecznej rejestracji lub opuszczeniem terytorium danego państwa. Tymczasowa rejestracja zwykle ma miejsce w państwie członkowskim pochodzenia pojazdu. Komisja jest jednak zdania, że ogólna zasada swobodnego przepływu towarów i dyrektywa w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów wymaga, aby państwo członkowskie pochodzenia akceptowało zastosowanie na swoim terytorium również tymczasowych tablic rejestracyjnych i świadectw rejestracji wydanych w państwie członkowskim przeznaczenia.

<sup>(1)</sup> Narody Zjednoczone — Komisja Gospodarcza dla Europy, dnia 8 listopada 1968 r., z późniejszymi zmianami.

<sup>(2)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 23 października 2003 r., *Administration des douanes et droits indirects przeciw Rioglass SA i Transremar SL*, sprawa C-115/02, Zb.Orz. 2003, atr. O-12705, pkt 18.

<sup>(3)</sup> Patrz: wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 października 2003 r., *postępowanie karne przeciw Marco Grilli*, sprawa C-12/02, Zb.Orz. 2003, str. I-11585.

<sup>(4)</sup> Artykuł 4 lit. b) dyrektywy Rady 72/166/EWG.

<sup>(5)</sup> Artykuł 1 ust. 3 lit. b). Wdrożenie przez państwa członkowskie najpóźniej do 11 czerwca 2007 r.

Dla celów rejestracji tymczasowej:

- państwo członkowskie może wydać **tymczasowe świadectwo rejestracji, które nie różni się lub różni się nieznacznie od wzoru określonego w dyrektywie 1999/37/WE**. W tym przypadku inne państwa członkowskie są zobowiązane do uznania tymczasowego świadectwa rejestracji wydanego przez państwo członkowskie dla celów identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że kierowca posiada część I świadectwa rejestracji zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy <sup>(1)</sup>,
- alternatywnie, **tymczasowe świadectwo rejestracji może znacznie różnić się od wzoru określonego w dyrektywie 1999/37/WE**. Inne państwa członkowskie muszą w zasadzie uznać świadectwo zgodnie z art. 28 i 30 Traktatu WE.

Swobodny ruch pojazdu silnikowego posiadającego tymczasowe tablice rejestracyjne i świadectwo rejestracji może być utrudniony wyłącznie z przyczyn związanych z bezpieczeństwem ruchu (takich jak umiejętności kierowcy, przestrzeganie przez niego lokalnych zasad ruchu drogowego lub zdatność pojazdu silnikowego do ruchu drogowego), w przypadku zasadnych podejrzeń, że pojazd jest kradziony lub jeśli władze kontrolujące mają uzasadnione wątpliwości dotyczące ważności świadectwa.

Poza tym zaleca się, aby kierowcy posiadali „zieloną kartę” potwierdzającą ubezpieczenie na przynajmniej minimalnym obowiązkowym poziomie, wymaganym przez prawo odwiedzanego kraju. W czasie podróży i do momentu ostatecznej rejestracji w państwie członkowskim przeznaczenia pojazd musi być objęty polisą ubezpieczeniową wydaną przez ubezpieczyciela upoważnionego do działania w państwie pochodzenia pojazdu. Nowa zasada <sup>(2)</sup>, którą państwa członkowskie muszą przetransponować najpóźniej dnia 11 czerwca 2007 r., stwierdza jednak, że w przypadku wysłania pojazdu z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego za państwo członkowskie przeznaczenia uznane zostanie państwo członkowskie, w którym istnieje ryzyko, bezzwłocznie po przyjęciu dostawy przez nabywcę przez okres 30 dni, nawet jeśli pojazd nie został formalnie zarejestrowany w państwie członkowskim przeznaczenia. W ten sposób nabywca pojazdu będzie mógł uzyskać ubezpieczenie w swoim państwie członkowskim zamieszkania, nawet jeśli pojazd wciąż posiada zagraniczne tablice rejestracyjne (tymczasowe tablice państwa pochodzenia). W praktyce oznacza to, że ubezpieczenie należy uzyskać w państwie przeznaczenia. Takie ubezpieczenie może być oferowane przez firmy ubezpieczeniowe działające w państwie członkowskim przeznaczenia lub ustanowione w innym państwie członkowskim, które świadczą usługi w państwie członkowskim przeznaczenia w oparciu o swobodę świadczenia usługi lub swobodę zakładania przedsiębiorstw.

## 5. ŚRODKI ZARADCZE

Zainteresowana strona musi być poinformowana o decyzji władz krajowych odmawiających homologacji typu pojazdu silnikowego lub rejestracji i jednocześnie musi otrzymać informację o dostępnych środkach zaradczych zgodnych z prawem obowiązującym w danym państwie członkowskim i terminach na zastosowanie takich środków zaradczych <sup>(3)</sup>.

Poza urzędowymi krajowymi środkami zaradczymi dostępnymi osobie wnioskującej o rejestrację osoby fizyczne i przedsiębiorstwa mogą starać się o rozwiązanie problemu związanego z homologacją lub rejestracją samochodu w ramach systemu SOLVIT <sup>(4)</sup>. Korzystanie z systemu SOLVIT jest bezpłatne.

Możliwe jest również bezpośrednie odwołanie się do Komisji Europejskiej i wniesienie skargi przeciwko danemu państwu członkowskiemu. Komisja — jeśli stwierdzi, że państwo członkowskie nie wypełniło swoich zobowiązań wynikających z Traktatu WE — może podjąć przeciwko temu państwu członkowskiemu postępowanie dotyczące naruszenia art. 226 Traktatu WE.

---

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 1999/37/WE ma zastosowanie również do tymczasowych świadectw rejestracji, które powinny być uznawane przez państwa członkowskie na podstawie art. 1, art. 2 lit. b) i art. 4 tej dyrektywy.

<sup>(2)</sup> Nowy art. 4a wprowadzony do dyrektywy Rady 90/232/WE (Dz.U. L 129 z 19.5.1990, str. 33) odnoszącej się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych na mocy dyrektywy 2005/14/WE.

<sup>(3)</sup> Artykuł 12 dyrektywy 70/156/EWG.

<sup>(4)</sup> <http://europa.eu.int/solvit/>.