

A Bizottság értelmező közleménye másik tagállamból származó gépjárművek nyilvántartási eljárásáról

(EGT vonatkozású szöveg)

(2007/C 68/04)

1. BEVEZETÉS

A néhány évvel ezelőtti állapotokhoz képest most könnyebben lehet másik tagállamban gépjárművet vásárolni, illetve a gépjárművet másik tagállamba továbbítani, főként három alapvető változásnak köszönhetően:

- a) A típusjóváahagyás tagállamonként eltérő rendszerét az EK teljes jármű-típusjóváahagyási (WVTA) rendszere ⁽¹⁾ váltotta fel, amely a legtöbb személygépkocsi és motorkerékpár esetében 1998 januárja, illetve 2003 júniusa óta alkalmazandó. Ennek következtében e gépjármű-kategóriáknak meg kell felelniük valamennyi vonatkozó EK-típus-jóváahagyási irányelvnek, hogy forgalomba hozhatóak legyenek, továbbá egyik tagállam sem tagadhatja meg a járművek értékesítését, nyilvántartásba vételét vagy forgalomba helyezését. Az Európai Parlament és a Tanács vizsgálja egy új „keretirányelv” ⁽²⁾ létrehozásáról szóló javaslatot. Majdani elfogadását követően a haszongépjárművekre (buszokra, kisteherautókra és tehergépkocsikra) is kiterjed az EK teljes jármű-típusjóváahagyás. Az egész Európai Unióra vonatkozó egységes EK-típus-jóváahagyási rendszer révén gyorsabbá és egyszerűbbé válhat a nyilvántartás valamennyi tagállamban.
- b) A gépjárművek értékesítésére és szervizelésére ⁽³⁾ vonatkozó versenyjogi szabályok alkalmazásáról szóló új csoportmentesség révén az európai fogyasztóknak több lehetősége van arra, hogy gyakorlati hasznot húzzanak az egységes piac kínálta lehetőségekből, azaz a fogyasztók teljes mértékben kihasználhatják az egyes tagállamok között meglévő árkülönbségeket. A fogyasztók most például korlátozás nélkül igénybe vehetik közvetítők vagy beszerző ügynökök szolgáltatásait, hogy a számukra megfelelő helyen vásárolhassák meg gépjárművüket. A forgalmazók székhelyükön kívül is szabadon folytathatják tevékenységüket, és másik tagállambeli fogyasztók számára is értékesíthetik járműveiket (ez az úgynevezett aktív értékesítés, míg a passzív értékesítés során a vevők lépnek kapcsolatba a forgalmazóval).
- c) Az Európai Közösség (EK) harmonizált gépjármű forgalmi engedélyt vezetett be ⁽⁴⁾. Fő célkitűzése, hogy megkönnyítse a valamely tagállamban nyilvántartásba vett járműveknek a többi tagállam útjain való szabad mozgását, valamint a korábban másik tagállamban nyilvántartott járművek forgalomba történő visszahelyezését.

Ennek ellenére is meglehetősen sok polgár és vállalkozás még mindig nem vásárol gépjárművet másik tagállamban, mert tartanak a hazájukban rájuk váró nyűgös ügyintézésről és a többletköltségektől. Sőt, a gépjárművek egyik tagállamból a másikba történő továbbítását illetően még mindig sok a panasz, különösen a nehézkes típus-jóváahagyási és nyilvántartási eljárások miatt. Jelenleg a 28–30. cikk szerint folyamatban lévő, a Szerződés megsértése miatt indított eljárásoknak akár 20 %-a, valamint a SOLVIT-ügyek 7 %-a a gépjárművek nyilvántartásba vételével kapcsolatos ⁽⁵⁾.

E közlemény célja a gépjárműveknek a nem a vásárlás szerinti tagállamban történő nyilvántartásba vételére, valamint a gépjárművek nyilvántartásának tagállamok közötti átadására vonatkozó közösségi jogszabályokat közérthetően és naprakészen bemutatni, figyelemmel az európai törvényhozás újdonságaira, illetve a Bíróság

⁽¹⁾ A Tanács 70/156/EGK irányelve (1970. február 6.) a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváahagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 42., 1970.2.23., 1. o.). A legutóbb a 2006/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 161., 2006.6.14., 12. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművekhez szánt rendszerek, alkatrészek és különálló műszaki egységek jóváahagyásáról, a COM(2004) 738. számú dokumentummal módosított COM(2003) 418.

⁽³⁾ A Bizottság 1400/2002/EK rendelete (2002. július 31.) a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról (HL L 203., 2002.8.1., 30. o.). A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

⁽⁴⁾ A Tanács 1999/37/EK irányelve (1999. április 29.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról (HL L 138., 1999.6.1., 57. o.). A legutóbb a 2006/103/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított irányelv.

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

esetjogára. E közlemény azonban nem nyújt általános képet a gépkocsi-nyilvántartási, illetve a gépkocsiforgalmi adókra ⁽¹⁾ vonatkozó EK jogszabályok alapelveiről, amely adókra jelenleg a Szerződés 25., illetve 90. cikke ⁽²⁾ irányadó.

E közlemény teljességében a másik tagállamban már bejegyzett járművek típus-jóváhagyási és bejegyzési eljárásáról szóló bizottsági értelmező közlemény ⁽³⁾ helyébe lép. Meg kell jegyezni azonban, hogy kizárólag a Bíróság jogosult a közösségi jog kötelező erejű értelmezésére.

E közlemény különösen a gépjárművek jóváhagyásával és nyilvántartását végző tagállami hatóságok számára tartalmaz értékes információt, és segíti őket az EK-jogszabályok helyes alkalmazásában. A Bizottság a fogyasztók számára útmutatót dolgoz ki, amelyben részletes ismertetőt ad a járművek Unión belüli továbbításáról és nyilvántartásáról.

De a Bizottság továbbra is figyelemmel kíséri a gépjárművek nyilvántartásba vételére és továbbítására vonatkozó közösségi jogszabályokban meghatározott alapelvek megfelelő alkalmazását.

2. FOGALMAK

E közlemény a gépjárművek első nyilvántartásba vételéről, valamint a már korábban másik tagállamban nyilvántartott gépjárművek nyilvántartásba vételéről szól, függetlenül attól, hogy e járművek újak vagy használtak.

E közlemény alkalmazásában a „gépjármű”:

- bármilyen, közúti forgalomban való részvételre szánt önálló hajtású kész vagy nem teljesen elkészült jármű, amelynek legalább négy kereke van és legnagyobb tervezési sebessége nagyobb, mint 25 km/h, valamint az ilyen gépjármű pótkocsijai, kivéve a sínpályán közlekedő járműveket, a mezőgazdasági és erdészeti vontatókat, egyéb mozgó munkagépeket, valamint a nehéz haszongépjárműveket ⁽⁴⁾, vagy
- bármilyen motorkerékpár vagy segédmotoros kerékpár, akár ikerkeres vagy másfajta kivitelezésű, amelyet közúti közlekedésre szántak ⁽⁵⁾.

A gépjármű abban az esetben tekinthető „korábban másik tagállamban nyilvántartásba vett”-nek, amennyiben közúti forgalomba helyezését hatósági engedély lehetővé teszi, amelynek része a gépjármű azonosítása és rendszámának (hatósági jelzésének) kiadása. E közlemény tehát azon gépjárművekre is vonatkozik, amelyeket ideiglenesen vagy rövid időre kellett nyilvántartásba vetetni, valamint azon gépjárművekre, amelyeket szakmai nyilvántartásba kell venni.

Lényegtelen, hogy az adott jármű az új tagállamba továbbítását megelőzően mennyi ideig volt a másik tagállamban nyilvántartva.

3. GÉPJÁRMŰ NYILVÁNTARTÁSBA VÉTELE A LAKÓHELY SZERINTI TAGÁLLAMBAN

3.1. A nyilvántartásba vétele szempontjából mely tagállam a lakóhely szerinti tagállam?

A Bíróság szerint a nyilvántartásba vétel a gépjárművek esetében az adókvetési jog gyakorlásának természetes velejárója. Ez megkönnyíti mind a nyilvántartásba vevő tagállam, mind a többi tagállam számára az ellenőrzést, hiszen a valamely tagállamban történt nyilvántartásba vétel bizonyítja, hogy az adott államban a gépjárműre vonatkozó adót megfizették ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ A jelenleg az EK-jogszabályokban a gépkocsi-nyilvántartási, illetve a gépkocsiforgalmi adókra vonatkozó alapelveket a Bizottságnak a Közösségen belül továbbított, illetve határátlépésre rendszeresenhasznált gépkocsik adóztatásával kapcsolatosan az uniós polgárok jogairól és kötelezettségeiről készült tájékoztatója tartalmazza, amely a http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm oldalon található.

⁽²⁾ A Bizottság személygépkocsi-adókról javaslatot fogadott el (COM(2005)261, 2006.7.5.). A javaslatban szereplők szerint egy öt-tíz éves átmeneti időszak során fokozatosan le lehetne építeni a nyilvántartási adókat, valamint a fennmaradó egyéb gépkocsi-adókat, amennyiben az egy tagállamban nyilvántartott gépkocsi nyilvántartása tartósan egy másik tagállamba kerül.

⁽³⁾ HL C 143., 1996.5.15., 4. o.

⁽⁴⁾ Lásd a 70/156/EGK irányelv 1. cikkét.

⁽⁵⁾ Azaz bármely motorkerékpár, amely a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. március 18-i 2002/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (1. cikke) hatálya alá tartozik (HL L 124., 2002.5.9., 1. o.). A legutóbb a 2005/30/EK bizottsági irányelvvel (HL L 106., 2005.4.27., 17. o.) módosított irányelv.

⁽⁶⁾ Az Európai Közösségek Bíróságnak C-451/99. számú, Cura Anlagen GmbH kontra Auto Service Leasing GmbH (ASL) ügyben 2002. március 21-én hozott ítélete, EBHT 2002., I-03193. (<http://curia.europa.eu/en/content/juris/index.htm>).

Minden személy köteles a járművét a szokásos tartózkodási helye szerinti tagállamban nyilvántartásba véteni. A 83/182/EGK irányelv ⁽¹⁾ 7. cikke, illetve a 83/183/EGK irányelv ⁽²⁾ 6. cikke részletesen meghatározza, hogy hogyan kell valakinek a szokásos lakóhelyét megállapítani, ha az érintett személy ideiglenesen vagy tartósan a saját tagállamától eltérő tagállamban él és vezet. A Bíróság esetjoga szerint azonban a vonatkozó cikkben meghatározott mennyiségi feltételeket (az adott helyen évente több mint 185 napot kell lakni) nem lehet fő szempontként tekinteni, amennyiben más körülmények is befolyásolják a helyzetet.

A Bíróság szerint tehát, amennyiben az adott személy mind magánélete, mind foglalkozása révén két tagállamhoz kötődik, akkor a szokásos tartózkodási helye – amelyet valamennyi vonatkozó tény átfogó értékelése révén lehet megállapítani – ott van, ahol az adott személy tartós érdekközéppontja található; amennyiben az átfogó értékelés nem segít a szokásos tartózkodási hely megállapításában, akkor elsőbbség illeti meg a személyes kötődést ⁽³⁾.

3.2. A gépjármű nyilvántartásba vételéhez szükséges lépések

A tagállamok hatályos jogszabályi rendelkezései szerint a gépjármű nyilvántartásba vétele (legfeljebb) három különböző szakaszból állhat a fogadó tagállamban:

- **A gépjárművek műszaki jellemzőinek jóváhagyása**, amely sok esetben megegyezik az EK-típusjóváhagyással. Néhány gépjárműtípusra azonban még mindig vonatkoznak a nemzeti jóváhagyási eljárások.
- **Használt járművek műszaki vizsgálatának** célja, hogy igazolja, hogy az emberi élet és egészség védelmének szempontjából az adott gépjármű a nyilvántartásba vétel időpontjában valóban jó állapotban van.
- **A gépjármű nyilvántartásba vétele** – azaz a közúti forgalomba lépést lehetővé tevő hatósági engedély kiadása – során azonosítják a gépjárművet, valamint a gépjármű számára rendszámot adnak.

3.3. A gépjárművek műszaki jellemzőinek jóváhagyása

3.3.1. EK-típusjóváhagyás

Az összes 1996 óta sorozatgyártott személyautóra, 2003 óta jóváhagyott motorkerékpárra, valamint 2005 óta jóváhagyott traktorra főszabályként alkalmazni kell az EK-típusjóváhagyást. Ezen eljárás során a tagállam igazolja, hogy az adott járműtípus megfelel valamennyi vonatkozó európai biztonsági és környezetvédelmi követelménynek. Az EK-típusjóváhagyás valamennyi tagállamban érvényes.

Ha a gépjármű gyártója a 70/156/EGK irányelv alapján benyújtja **EK-típusjóváhagyási kérelmét** egy tagállam jóváhagyó hatóságához – amely megadja az EK-típusjóváhagyást a jármű számára, amennyiben az a vonatkozó irányelvekben ⁽⁴⁾ meghatározott valamennyi követelménynek megfelel –, e tagállam jóváhagyó hatósága a többi tagállam jóváhagyó hatóságának megküldi a jármű típusbizonyítványát minden általa jóváhagyott, továbbá általa jóvá nem hagyott járműtípusról, illetve azokról, amelyek esetében bevonta a bizonyítványt.

A gyártó, az EK-típusjóváhagyás birtokosi minőségében **EK megfeleléségi igazolást** állít ki, amely bizonyítja, hogy járművet a jóváhagyott járműtípusnak megfelelően gyártották. Valamennyi új EK-típusjóváhagyással rendelkező járműnek rendelkeznie kell EK megfeleléségi igazolással. A vonatkozó közösségi versenyjogi rendelkezések szerint továbbá a gyártónak az EK megfeleléségi igazolást hátrányos megkülönböztetést nem előidéző módon, megfelelő időn belül kell kibocsátania, tekintet nélkül a jármű rendeltetési helyére és/vagy származási helyére (azaz tekintet nélkül arra, hogy az adott járművet másik tagállambeli fogyasztó számára értékesítik-e, vagy egy másik tagállambeli forgalmazó egy kereskedője szerzi-e be).

⁽¹⁾ A Tanács 83/182/EGK irányelve (1983. március 28.) egyes szállítóeszközök valamely tagállamba egy másik tagállamból történő ideiglenes behozatalának Közösségen belüli adómentességéről (HL L 105., 1983.4.23., 59. o.). A legutóbb a 2006/98/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 129. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ A Tanács 83/183/EGK irányelve (1983. március 28.) a magánszemélyek személyes tulajdonának valamely tagállamból történő végleges behozatalára alkalmazandó adómentességekről (HL L 105., 1983.4.23., 64. o.). A legutóbb a 92/12/EGK irányelvvel (HL L 76., 1992.3.23., 1. o.) módosított irányelv.

⁽³⁾ Az Európai Közösségek Bíróságának C-262/99. számú, Paraskevas Louloudakis kontra Elliniko Dimosio ügyben 2001. július 12-én hozott ítélete, EBHT 2001., I-05547.

⁽⁴⁾ Az alkalmazandó irányelvek jegyzékét a 70/156/EGK irányelv IV. mellékletének I. része tartalmazza.

A tagállamok kizárólag szerkezeti felépítésük és működés módjuk alapján veszik nyilvántartásba az EK típusjóvá hagyásával rendelkező új járműveket és engedélyezik értékesítésüket vagy forgalomba helyezését, amennyiben azok érvényes EK megfelelési igazolással rendelkeznek.

Az európai jogi szabályozás nem követeli meg, hogy a megfelelési igazolás a nyilvántartásba vételt követően is kísérelje a járművet. A legtöbb tagállamban az EK megfelelési igazolást a hatóságok őrzik meg a jármű nyilvántartásba vételét követően.

Az EK-típusjóvá hagyással rendelkező új járműveket, amelyek érvényes megfelelési igazolással is rendelkeznek, nem kötelezhetik arra, hogy a műszaki jellemzőik vonatkozásában újabb jóvá hagyást szerezzenek, illetve hogy a szerkezeti felépítésük és működés módjuk tekintetében további műszaki követelményeknek megfeleljenek, hacsak a gyártó üzemének elhagyását követően nyilvánvaló változtatásokat nem végeztek rajtuk. Ezért nem engedélyezett az olyan nemzeti szabályozás, mely szerint az EK-típusbizonyítvánnyal rendelkező gépjárműveket nem lehet nyilvántartásba venni, ha azok nem rendelkeznek olyan nemzeti igazolással, amely tanúsítja a járművek nemzeti szabályozásnak való megfelelését – például a kipufogógázok tekintetében ⁽¹⁾.

3.3.2. Nemzeti jóvá hagyás

A hatályos közösségi jogszabályok szerint a következő gépjármű-kategóriák nem rendelkeznek EK-típusjóvá hagyással:

- haszongépjárművek (buszok, kisteherautók és tehergépkocsik) és pótkocsik,
- kis sorozatban gyártott járművek,
- egyedi elbírálás alapján jóvá hagyott járművek.

Az EK-típusjóvá hagyással nem rendelkező új gépjárműveket a nyilvántartásba vételt megelőzően, kötelezhetik a fogadó tagállam nemzeti jóvá hagyásának megszerzésére. A nemzeti jóvá hagyást követően kapja meg a gépjármű a nemzeti megfelelési igazolást, amely – egyéb funkciói mellett – annak nyilvántartásba vételének alapjául szolgál.

A nemzeti jóvá hagyás fajtája szerint lehet nemzeti típusjóvá hagyás, illetve nemzeti egyedi jóvá hagyás:

- **Nemzeti típusjóvá hagyás** és nemzeti kissorozat-típusjóvá hagyás célja, hogy biztosítsa, hogy a járműtípus a vonatkozó nemzeti műszaki követelményeknek megfeleljen. A gyártó ez alapján típusmegfelelési igazolást állít ki, amelyben megerősíti, hogy az adott járművet a jóvá hagyott járműtípussal azonos módon gyártották.
- **Nemzeti egyedi jóvá hagyás** során igazolják, hogy az adott jármű (akár egyedi akár nem) a vonatkozó nemzeti követelményeknek megfelel. Ezt az eljárást különösen azon kizárólag harmadik országokból külön-külön behozott járművekre kell alkalmazni, amelyek nem felelnek meg az európai típus-jóvá hagyási követelményeknek, továbbá a különleges járművekre.

Nem tartoznak a közösségi jogszabályok hatálya alá azoknak a gépjárműveknek a nemzeti típusjóvá hagyására és egyedi jóvá hagyására vonatkozó eljárások, amelyek első használatára vagy nyilvántartásba vételére az Unióban kerül sor.

Egy másik tagállamban már típusjóvá hagyással rendelkező, illetve már másik tagállamban nyilvántartott gépjárműre vonatkozó nemzeti jóvá hagyási eljárásoknak meg kell felelniük a Szerződés 28. és 30. cikkének. A Bíróság joggyakorlatában ilyen jellegű nemzeti szabályozásnak a megléte önmagában még nem mond ellent e cikkeknél.

Annak érdekében azonban, hogy az eljárás a EK-Szerződés 28. és 30. cikkének megfeleljen, legalább az alábbi eljárási feltételeknek teljesülniük kell ⁽²⁾:

- a) A nemzeti jóvá hagyási eljárásnak **már előzetesen ismert, objektív, megkülönböztetéstől mentes kritériumokon** kell alapulnia, amelyek meghatározzák a nemzeti hatóságok mérlegelési jogosultságának korlátait, hogy a hatóságok azt ne önkényesen gyakorolják.

⁽¹⁾ Az Európai Közösségek Bíróságának C-329/95. számú, VAG Sverige AB által indított közigazgatási eljárási ügyben 1997. május 29-én hozott ítélete, EBHT 1997., I-02675.

⁽²⁾ Az Európai Közösségek Bíróságának C-390/99. számú, Canal Satélite Digital SL kontra Administración General del Estado, and Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS) ügyben 2002. január 22-én hozott ítélete, EBHT 2002., I-00607.

- b) Az eljárás nem vezethet a már más eljárások keretében – akár ugyanabban a tagállamban, akár másikon került rá sor – elvégzett **ellenőrzések megkettőzéséhez**. Ebből következik tehát, hogy a nemzeti hatóságok nem kötelezhetnek olyan műszaki vizsgálatok végzésére, amelyeket már egy másik tagállamban elvégeztek és amelyek eredményéhez a hatóságok hozzáférhetnek, vagy amelyek kérésükre az eredményeket rendelkezésükre bocsátják. Ehhez szükség van a gépjármű jóváhagyása iránti kérelmet, illetve egy másik tagállam jóváhagyó szerve által kiadott típusbizonyítvány egyenértékűségének elismerése iránti kérelmet fogadó nemzeti szerv tevékeny részvételre. Adott esetben a másik tagállam jóváhagyó szervének hasonlóan tevékeny részvételére is szükség van, e tekintetben a tagállamoknak kell gondoskodniuk arról, hogy az illetékes jóváhagyó szervek egymással együttműködjenek annak érdekében, hogy megkönnyítsék az importáló tagállam nemzeti piacához való hozzáféréshez szükséges eljárásokat ⁽¹⁾.
- c) Az eljárás legyen könnyen alkalmazható, illetve ésszerű időn belül lezárható, és amennyiben az eljárás elutasítással végződik, akkor az elutasító határozat bíróság előtti megtámadására nyíljon lehetőség. Az eljárást olyan általános érvényű intézkedésben kell kifejezetten meghatározni, amely a nemzeti hatóságokra kötelező erővel bír. A nemzeti jóváhagyási eljárás nem felel meg az áruk szabad mozgására vonatkozó alapelveknek, amennyiben annak hosszadalmissága, illetve aránytalan költségvonzata visszatartja a gépjármű tulajdonosát a gépjármű jóváhagyásától.

A fogadó tagállam által támasztott műszaki követelmények indokolatlanul nem írhatják elő a gépjármű megváltoztatását. Annak ténye, hogy a gépjárművet már egy másik tagállamban nyilvántartásba vették azt jelenti, hogy annak a tagállamnak az illetékes hatóságai úgy találták, hogy a gépjármű megfelel a vonatkozó műszaki követelményeknek. A korábban már másik tagállamban jóváhagyott gépjármű jóváhagyását – tekintet nélkül arra, hogy a jármű szerepel-e a nyilvántartásban – az illetékes nemzeti hatóságok csak abban az esetben utasíthatják vissza, ha a gépjármű a közegészségre valós veszélyt jelent. A Bíróság joggyakorlata szerint a tagállamoknak a közegészség védelmével kapcsolatos mérlegelési jogkörükben tiszteletben kell tartaniuk az arányosság elvét. Ezért az általuk választott eszközöknek a közegészség védelmének, illetve bizonyos kényszerítő okok – például a közúti biztonsághoz fűződő érdek – biztosításához szükségessé kell korlátozódnuk, továbbá az eszközöknek a kitűzött célokkal arányosnak kell lenniük, amely célokat a Közösségen belüli kereskedelem kisebb mértékű korlátozásával nem lehetett volna elérni ⁽²⁾. Tekintettel arra, hogy az EK-Szerződés 30. cikke kivételt engedélyez az áruk Közösségen belüli szabad mozgása alól – amelyet megszorítóan ⁽³⁾ kell értelmezni –, **az e kivételre hivatkozó nemzeti hatóságoknak kell minden esetben bizonyítaniuk, hogy saját szabályaik alkalmazására szükség van az EK-Szerződés 30. cikkében meghatározott érdekeik hatékony védelme érdekében**, illetve – különösen –, hogy a kérdéses gépjármű jóváhagyása tényleges veszélyt jelent az emberi egészségre, illetve a közúti biztonságra.

Nem állítható, hogy pusztán azért, mert egy járművet egy másik tagállam szabályai szerint hagytak jóvá, és esetleg (de nem szükségszerűen) a jármű néhány műszaki jellemzője eltér a rendeltetési tagállam jogszabályaiban vagy a vonatkozó típus-jóváhagyási eljárásában meghatározottaktól, súlyos kockázatot jelent az emberi egészségre és életre, illetve a környezetre.

A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a fogadó tagállam illetékes hatóságai a következők szerint járnak el:

- a) Elsőként a korábban másik tagállamban jóváhagyott és nyilvántartásba vett gépjárművek műszaki jellemzőit értékeli a fogadó tagállamban hatályos műszaki szabályok szerint. Ezt azonban nem a jelenleg hatályos szabályozás alapján végzik, hanem a származás szerinti tagállamban történt nyilvántartásba vétel időpontjában a fogadó tagállamban hatályos szabályozás alapján.
- b) Az illetékes hatóságok figyelembe veszik a másik tagállam illetékes hatósága, illetve a gyártó által kiállított vizsgálati és megfelelési igazolásokat ⁽⁴⁾. Az illetékes hatóságok további vizsgálatokra csak akkor köteleznek, ha olyan információra van szükségük, amely az igazolásokon nem szerepel.
- c) Ennek alapján az illetékes hatóságok megállapítják, hogy a gépjármű az EU-ban történt első jóváhagyásának időpontjában a fogadó tagállamban alkalmazandó műszaki szabályozás tekintetében mely feltételeknek nem felel meg.

⁽¹⁾ Az Európai Közösségek Bíróságának C-432/03. számú, a Bizottság kontra Portugál Köztársaság ügyben 2005. november 10-én hozott ítélete, EBHT 2005., I-09665.

⁽²⁾ Az Európai Közösségek Bíróságának C-24/00. számú, az Európai Közösségek Bizottsága kontra Francia Köztársaság ügyben 2004. február 5-én hozott ítélete, EBHT 2004., I-01277.

⁽³⁾ Az Európai Közösségek Bíróságának C-95/01. számú, a John Greenham és Léonard Abel ellen folytatott büntetőeljárás ügyben 2004. február 5-én hozott ítélete, EBHT 2004., I-01333.

⁽⁴⁾ Az Európai Közösségek Bíróságának C-455/01. számú, az Európai Közösségek Bizottsága kontra Olasz Köztársaság ügyben 2003. október 16-án hozott ítélete, EBHT 2003., I-12023.

- d) Az illetékes hatóságok ilyenkor csak azokat a nemzeti műszaki szabályokat alkalmazzák, amelyek arányosak a Bíróság által kötelező követelményként elfogadott kiemelkedően fontos okok bármelyike, vagy az EKSZ 30. cikke alapján. Hangsúlyozni kell, hogy az adott gépjárműre vonatkozóan aránytalan nemzeti műszaki szabályok alkalmazása sértene a közösségi jogot, amely a nemzeti joggal szemben minden esetben elsőbbséget élvez.

3.4. Használt járművek műszaki vizsgálata

A műszaki vizsgálat célja annak megállapítása, hogy **az adott gépjármű a nyilvántartásba vétel időpontjában jó állapotban van-e.** Az a tény, hogy a gépjármű közúti használatban volt az utolsó műszaki vizsgálat óta elégséges indokot szolgáltathat arra, hogy másik tagállamban történő nyilvántartásba vételt műszaki vizsgálat végzéséhez kössék.

A Bíróság joggyakorlata ⁽¹⁾ szerint ezért a tagállamok kiköthetik, hogy a nyilvántartásba vételt megelőzően az ugyanabban, illetve másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművek műszaki vizsgálaton vegyenek részt – feltéve, hogy ez a vizsgálat kötelező bármely hasonló gépjármű esetében, amennyiben annak tulajdonjoga bármilyen módon átruházására kerül, vagy változik a forgalmi engedély birtokosának személye – tekintet nélkül arra, hogy az adott gépjármű ugyanabban vagy egy másik tagállamban volt nyilvántartásba véve. A nyilvántartásba vételt megelőzően végzett műszaki vizsgálatnak legalább a gépjárművek műszaki jellemzőinek jóváhagyására alkalmazandó eljárási feltételeket teljesítenie kell, azaz:

- a) **Már előzetesen ismert, objektív, megkülönböztetéstől mentes kritériumokon** kell alapulnia, amely meghatározza a nemzeti hatóságok mérlegelési jogosultságának korlátait, hogy a hatóságok azt ne önkényesen gyakorolják.
- b) A műszaki vizsgálat során a már más eljárás keretében nem vezethet a már más eljárások keretében – akár ugyanabban a tagállamban, akár másikkban került rá sor – elvégzett **ellenőrzések megkettőzéséhez.** Amennyiben egy tagállamban elvégezték az adott jármű műszaki vizsgálatát, a 96/96/EK tanácsi irányelv ⁽²⁾ 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott egyenértékűség és kölcsönös elismerés elve szerint a többi tagállam mindegyikének el kell ismernie az ekkor kiállított igazolást, ez azonban nem akadályozhatja meg a tagállamot abban, hogy olyan további vizsgálat végzését írja elő, amelyet területükön a nyilvántartásba vételhez általában megkövetelnek, kivéve, ha e vizsgálatokat már az igazolással tanúsított vizsgálat keretében elvégezték ⁽³⁾.
- c) A Bizottság álláspontja szerint a műszaki vizsgálat legyen könnyen alkalmazható, és ésszerű határidőn belül lezárható. A tagállamok közötti kereskedelmet akadályozhatja, ha az importált járművek műszaki vizsgálatát kizárólag bizonyos, és külön meghatározott ellenőrző állomások végezhetik.

3.5. A gépjármű nyilvántartásba vétele

A gépjármű nyilvántartásba vételével a tagállam engedélyezi annak közúti forgalomba helyezését, ami magába foglalja a gépjármű azonosítását, valamint a gépjármű számára rendszám kiállítását.

3.5.1. Gépjárművek első nyilvántartásba vétele

A másik tagállamban vásárolt, új EK-típusjóváhagyással rendelkező gépjárművek esetében a nyilvántartásba vevő tagállamnak kérnie kell – egyéb, a C harmonizált közösségi kód ⁽⁴⁾ alá tartozó, nyilvántartásba vételét kérelmező személyre vagy szervezetre vonatkozó speciális adatokon kívül – az **EK megfeleléségi igazolást** ⁽⁵⁾.

EK-típusjóváhagyással nem rendelkező járművek esetében a tagállam kérheti a vonatkozó nemzeti típusbizonyítvány vagy nemzeti egyedi típusbizonyítvány bemutatását (lásd 3.3.2.).

⁽¹⁾ Az Európai Közösségek Bíróságának C 50/85. számú, Bernhard Schloh kontra. Auto contrôle technique SPRL ügyben, 1986. június 12-én hozott ítélete, EBHT 1986., I-01855., 14–16. bekezdés; C-451/99. számú ügy, 62–64. bekezdés.

⁽²⁾ HL L 46., 1997.2.17., 1. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

⁽³⁾ C-451/99. számú ügy.

⁽⁴⁾ Az 1999/37/EK irányelv I. és II. mellékletében meghatározottak szerint.

⁽⁵⁾ A 70/156/EGK irányelv 7. cikkének (1) bekezdése.

A Bizottság véleménye szerint a tagállamok jogosultak a nyilvántartásba vétel során ellenőrizni, hogy a járműre vonatkozó HÉA-t megfelelően teljesítették-e.

Amennyiben a kereskedő egy másik tagállambeli személy számára gépjárművet értékesít, köteles számlát kiállítani. A HÉA szempontjából két lehetséges eset létezik:

- a) A gépjármű „új”: amennyiben a jármű értékesítésére vagy annak első forgalomba helyezésétől számított hat hónapon belül kerül sor, vagy amennyiben a jármű megtett útja legfeljebb 6 000 kilométer. A HÉA-t a közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló, 2006. november 28-i 2006/112/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ 2. cikkében foglaltakkal összhangban abban a tagállamban kell fizetni, amelybe a járművet viszik (HÉA-irányelv). Új közlekedési eszközök értékesítése a kereskedő székhelye szerinti származási tagállamban adómentes (a HÉA-irányelv 138. cikke (2) bekezdésének a) pontja). Az előbbi rendelkezés értelmében ahhoz, hogy e mentesség igénybe vételéhez igazolni kell, hogy az új közlekedési eszközt a vevő számára a származási tagállam területén kívülre, de a Közösség területén belülre az eladó, a vevő vagy megbízásukból más személy feladta vagy elfuvarozta.
- b) A gépjármű nem „új”: amennyiben a magánszemély azért megy másik tagállamba, hogy ott megvásárolja a gépjárművet és azt maga szállítsa vissza (vagy gondoskodik annak szállításáról), ekkor rá az értékesítés helyén irányadó HÉA-mérték kötelező, így a jármű származási helyén adózik. A HÉA-t a kereskedő székhelye szerinti tagállamban kell fizetni. Abban az esetben, ha az autókereskedő a gépkocsit az eredeti vevőtől vásárolta, aki – különösen – nem vonta le a gépjármű értékesítési árából a benne foglalt HÉA összegét, akkor a használt cikkekre vonatkozó különleges szabályozást („különbözet szerinti szabályozás”) kell alkalmazni (a HÉA-irányelv 312. és azt követő cikkei szerint).

Amennyiben *magánszemély* adja el gépjárművét, akkor a HÉA szempontjából az minősülhet:

- a) „új”-nak (az új jármű fogalom meghatározását lásd az előbbi a) pontban). Ebben az esetben a HÉA-t abban a tagállamban kell fizetni, amelybe a járművet viszik. (A HÉA-irányelv 2. cikke). A kettős adóztatás elkerülése érdekében az „új gépkocsit” eladó magánszemély jogosult a származási tagállamban a vételárba beépített HÉA-t levonni, illetve azt visszaigényelni, olyan mértékben, amely nem haladja meg azt a HÉA-értéket, amelynek megfizetésére köteles lenne, ha az értékesítés a származási tagállamban lenne adóköteles (HÉA-irányelv 172. cikke);
- b) nem „új”-nak. Az ügyletre a HÉA hatálya nem terjed ki. Nem kell HÉA-t fizetni.

A Bizottság álláspontja szerint a nemzeti hatóságok a nyilvántartásba vételt az annak időpontjában fennálló biztosítási jogviszony igazolásától függővé tehetik.

3.5.2. A másik tagállamban már korábban nyilvántartásba vett gépjárművek

A másik tagállamban már korábban nyilvántartásba vett gépjárművek esetében a nyilvántartásba vevő tagállam kizárólag a következőkben meghatározott okmányok benyújtását kötheti ki:

- a) **A másik tagállam által kiállított nem harmonizált forgalmi engedély eredeti vagy másolati példánya:** Számos, 2004-et megelőzően nyilvántartásba vett jármű rendelkezik nem harmonizált forgalmi engedéllyel. A közösségi jog alapján nem kötelező a másik tagállamban kiállított ilyen engedély eredeti vagy másolati példányát a rendeltetési tagállam nyilvántartást végző nemzeti hatóságaihoz eljuttatni. A Bizottság álláspontja szerint azonban a nemzeti szabályozás kötelezheti a vevőt, hogy a származási tagállam által kiállított forgalmi engedély másolatát a gépjármű nyilvántartásba vételét megelőzően nyújtsa be, hogy ezáltal elkerülje a kétszeres igazgatási ellenőrzést, illetve hogy csökkentse a járművekkel kapcsolatos bűncselekményeket.
- b) **A harmonizált forgalmi engedély:** A járműnek egy másik tagállamban történő újbóli nyilvántartásba vétele során az egyik tagállam által kiállított forgalmi engedélyt a többi tagállamnak el kell ismernie⁽²⁾. Amennyiben a vevő harmonizált forgalmi engedéllyel rendelkező gépjárművet vásárol, minden esetben megkapja az előző forgalmi engedély I. részét, valamint a II. részt is, amennyiben kiállítottak olyat. A forgalmi engedély I. részét – illetve a II. részét is, amennyiben kiállítottak olyat – be kell nyújtani a rendeltetési tagállam nyilvántartást végző hatóságához, hogy e hatóság bevonhassa a korábbi forgalmi engedély vonatkozó részét/részeit. A hatóságoknak két hónapon belül tájékoztatniuk kell a forgalmi engedélyt kiállító tagállam illetékes hatóságait az engedély bevonásáról. A hatóságoknak a bevonástól számított hat hónapon belül igény esetén vissza kell küldeniük a bevont forgalmi engedélyt az engedélyt kiállító

⁽¹⁾ HL L 347., 2006.12.11., 1. o. A legutóbb a 2007/133/EK határozattal (HL L 57., 2007.2.24., 12. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ Az 1999/37/EK irányelv 4. cikke.

tagállam illetékes hatóságainak. Ha a forgalmi engedély I. és II. részéből ⁽¹⁾ áll, és a II. rész hiányzik, annak a tagállamnak a hatáskörrel rendelkező hatósága ahol az új nyilvántartásba vételt kérelmezik, kivételes esetben úgy dönthet, hogy újra nyilvántartásba veszi a járművet, de csak azt követően, hogy írásban vagy elektronikus eszközök útján megerősítést kapott annak a tagállamnak az illetékes hatóságaitól, amelyben a járművet előzőleg nyilvántartásba vették, arra vonatkozóan, hogy a kérelmező jogosult-e újra nyilvántartásba vetetni a járművet egy másik tagállamban ⁽²⁾.

c) Az EK vagy nemzeti megfeleléségi igazolás:

- Nemzeti hatóságok nem kérhetik a korábban másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek esetében az EK megfeleléségi igazolást, ha a jármű korábban kiállított forgalmi engedélye teljes mértékben megfelel az 1999/37/EK irányelvben szereplő mintának. A tagállam által kiállított forgalmi engedélyt, az irányelv 4. cikke szerint, a többi tagállamnak el kell ismernie a gépjármű ezen tagállamokban történő új nyilvántartásba vétele során.
- A nemzeti hatóságok kérhetik azonban az EK megfeleléségi igazolást a korábban másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek esetében, amennyiben a másik tagállam nem harmonizált forgalmi engedélye nem teszi lehetővé a gépjármű teljesen pontos azonosítását.
- Ha a gépjármű nem rendelkezik EK megfeleléségi igazolással, a nemzeti hatóságok kérhetik a nemzeti megfeleléségi igazolást.

d) HÉA megfizetését igazoló okirat, ha a jármű a HÉA fogalmai szerint újnak minősül (lásd a 3.5.1. pontot).

e) A biztosítási jogviszony fennállásának igazolása.

f) **Műszaki engedély**, ha a műszaki vizsgálat kötelező valamennyi, a nyilvántartásba vételt megelőzően ugyanabban, illetve másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű esetében.

4. GÉPJÁRMŰ MÁSIK TAGÁLLAMBA TÖRTÉNŐ TOVÁBBÍTÁSA

Gépjárműveket természetesen rá lehet rakni pótkocsira, vagy tehergépkocsira és be lehet vinni egy másik tagállamba. Sok gépjárművet azonban vezetője visz be a rendeltetési tagállamba.

A legtöbb tagállam általános szabályként kiköti, hogy rendszám nélküli gépjárművet közúton nem lehet vezetni. Erre az általános megoldás az, hogy a gépjárművet a származási tagállam szerinti, vagy a rendeltetési tagállam szerinti rendszám táblával ellátva vezetik.

Ezenkívül a gépjármű biztosításnak ki kell terjednie a polgári jogi felelősségre ⁽³⁾, és a járművezetők számára ajánlatos a „zöld kártyát” – azaz a nemzetközi biztosítási igazolást ⁽⁴⁾ – maguknál tartani a jármű használata során. A többoldalú megállapodás ⁽⁵⁾ aláírása óta azonban valamennyi tagállamban (valamint Andorrában, Horvátországban, Liechtensteinben, Norvégiában és Svájcban) a rendszám tábla igazolja, hogy az adott jármű biztosítással rendelkezik. Ennek köszönhetően az aláíró országok egyikének rendszám táblájával ellátott gépjárművek szabadon mozoghatnak a többi aláíró ország területén anélkül, hogy a határátlépés során a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításukat ellenőriznék.

⁽¹⁾ Az 1999/37/EK irányelv (7) preambulumbekzdése szerint a tagállamok vagy egyetlen, vagy két különálló részből álló forgalmi engedélyt használnak, és „jelenleg helyes mindkét rendszer egyidejű fennállásának engedélyezése”. Ebből következően – az irányelv 3. cikkének (1) bekezdése – a forgalmi engedély vagy az I. mellékletnek megfelelően egyetlen részből vagy az I. és II. mellékletnek megfelelően két részből áll. A II. részre történő utalás csak azon tagállamokra vonatkozik, amelyek a két különálló részből (I. rész és II. rész) álló forgalmi engedély rendszerét alkalmazzák.

⁽²⁾ Az 1999/37/EK irányelv 5. cikkének (2) bekezdése.

⁽³⁾ A Tanács 72/166/EGK irányelve (1972. április 24.) a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről (HL L 103., 1972.5.2., 1. o.). A legtöbb a 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 149., 2005.6.11., 14. o.) módosított irányelv.

⁽⁴⁾ Bármely járművezető beszerezheti a zöld kártyát a számára gépjármű-felelősségbiztosítást nyújtó biztosítótól. A zöldkártya-rendszert 1953-ban vezették be az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának égisze alatt, és azt az Irodák Tanácsa irányítja. A zöld kártya tanúsítja, hogy a járművezető gépjármű-felelősségbiztosítása megfelel legalább az adott ország jogszabályaiban megfogalmazott minimális követelményeknek (további információért lásd: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

⁽⁵⁾ Az Európai Gazdasági Térség tagállamainak nemzeti biztosító irodái között létrejött, 2002. május 30-án aláírt megállapodás, amely a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 72/166/EGK tanácsi irányelv alkalmazásáról szóló, 2003. július 28-i 2003/564/EK bizottsági határozat mellékletét képezi (HL L 192., 2003.7.31., 23. o.).

Kétféle módon lehet jogszerűen gépjárművet vezetni a rendeltetési tagállamba: a gépjármű vagy szakmai, vagy ideiglenes rendszámablával rendelkezik.

4.1. A szakmai rendszámmal rendelkező gépjármű vezetése

A legtöbb tagállamban létezik ez a fajta szakmai rendszám, amely a kiskereskedők számára lehetővé teszi, hogy rövid ideig a gépjárművekkel közúton közlekedjenek anélkül, hogy az adott gépjárművet nyilvántartásba kellene vetetniük. Az ilyen jellegű szakmai rendszámokat a gyártók, összeszerelők, forgalmazók és kereskedők birtokában lévő gépjárművek számára tartják fenn.

A legtöbb tagállam nem olyan szakmai nyilvántartásba vételt tanúsító igazolást állít ki, amely a gépjárművet azonosítja. E tagállamokban a rendszám és annak birtokosa között a kapcsolatot vagy egy másik fajta okmány létesíti, és/vagy a rendszám birtokosát kötelezik arra, hogy útnyilvántartásában rögzítse a rendszámablával megtejt utakat.

A közúti forgalomról szóló bécsi egyezmény 35. cikke (1) bekezdésének a) pontja⁽¹⁾ megállapítja, hogy a szerződő felek nem tilthatják meg egy másik szerződő fél által nyilvántartásba vett gépjármű közlekedésben való részvételét, amennyiben a jármű vezetője rendelkezik forgalmi engedéllyel. A szerződő felek kölcsönösen elismerik a többi szerződő fél által az egyezménynek megfelelően kiállított forgalmi engedélyeket. Az egyezmény egyik rendelkezése sem kötelezi azonban a szerződő feleket vagy engedélyezi azt a számukra, hogy az egyezményben foglaltaknak meg nem felelő járművek szabad mozgását tiltsák.

A Közösségen belül az árutovábbítás szabadságára⁽²⁾ tekintettel az egy másik közösségi tagállam által kiállított szakmai rendszámmal ellátott gépjárművekre az EK-Szerződés⁽³⁾, annak is különösen a 28. cikke irányadó. Az esetleges korlátozásokat kizárólag az EKSz. 30. cikkében szereplő érdekek, vagy a Bíróság által elismert kötelező előírás sérelme indokolhatja.

Az az alapelv, mely szerint minden tagállamnak meg kell tennie a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy a területén nyilvántartásba vett járművek biztosítása kiterjedjen a polgári jogi felelősségre is, alapesetben vonatkozzon a szakmai rendszámmal ellátott járművekre is. Azt, hogy a biztosítás a polgári jogi felelősségen belül mire terjed ki, illetve a vonatkozó szerződési feltételeket ezen intézkedések alapján állapítják meg. A tagállamok azonban kivehetik a szakmai rendszámmal rendelkező járműveket e kötelezettség alól (azaz eltérhetnek az előbbieken említett rendelkezéstől), amennyiben az ilyen rendszámabláról az érintett tagállam listát készít és arról tájékoztatja a többi tagállamot és a Bizottságot. Ebben az esetben a többi tagállam előírhatja, hogy a gépjármű felett rendelkező személy érvényes zöld kártyával, vagy olyan határbiztosítási szerződéssel rendelkezzen, amely megfelel az érintett tagállam előírásainak⁽⁴⁾. Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv (2005/14/EK⁽⁵⁾) módosította a 72/166/EK irányelvet, amennyiben a speciális rendszámablák okán a biztosítási kötelezettség alól mentesülő járművek a biztosítással nem rendelkező járművekkel azonos megítélés alá esnek. Az ilyen járművek által okozott balesetek károsultjainak kártérítési igényüket azon ország kártérítéssel foglalkozó szervéhez kell benyújtaniuk, amelyben a baleset történt. E szerv pedig a jármű nyilvántartása szerinti országban létrehozott garanciaalappal szemben érvényesíti követelését.

4.2. Ideiglenes rendszámablával ellátott gépjármű

Sok tagállam vezetett be olyan szabályozást, amely a gépjármű végleges nyilvántartásba vételét, illetve országból való kilépését megelőző rövid időszakban már engedélyezi a gépjármű forgalomba helyezését. Ideiglenes nyilvántartásba vételre általában a jármű származási tagállama szerint kerül sor. A Bizottság álláspontja szerint azonban az áruk szabad mozgásának alapelvéből, illetve a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló irányelvből következően a származási tagállamnak – területén – el kell fogadnia a rendeltetési tagállam által kiadott rendszámablákat és igazolásokat.

⁽¹⁾ Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága, 1986. november 8., módosított verzió.

⁽²⁾ Az Európai Közösségek Bíróságának C-115/02. számú, Administration des douanes et droits indirects kontra Rioglass SA and Transremar SL ügyben 2003. október 23-án hozott ítéletének 18. pontja, EBHT 2003., I-12705.

⁽³⁾ Lásd a Bíróság 2003. október 2-án hozott C-12/02. számú ítéletét a Marco Grilli ellen folytatott büntetőjárásról, EBHT 2003., I-11585.

⁽⁴⁾ A 72/166/EK irányelv 4. cikkének b) pontja.

⁽⁵⁾ 1. cikk (3) bekezdés b) pont. A tagállamok által legkésőbb 2007. június 11-ig végrehajtandó.

Ideiglenes nyilvántartásba vétel:

- A tagállamok kiállíthatnak **az 1999/37/EK irányelvben meghatározott mintától el nem térő, vagy attól kis mértékben eltérő ideiglenes forgalmi engedélyt**. Ebben az esetben a tagállamok kötelesek az egyik tagállam által, a jármű nemzetközi forgalomban történő azonosítására kiállított ideiglenes forgalmi engedélyt elfogadni, feltéve, hogy a jármű vezetője magánál tartja a forgalmi engedélynek az irányelv 5. cikkének (1) bekezdésében ⁽¹⁾ meghatározott I. részét.
- Ettől eltérve olyan ideiglenes forgalmi engedélyt is kiállíthatnak, amely lényegesen eltér az 1999/37/EK irányelvben meghatározott mintától. A többi tagállamnak, főszabály szerint, el kell ismernie az EK-Szerződés 28. és 30. cikkének megfelelő engedélyeket.

Az ideiglenes rendszámmal és forgalmi engedéllyel rendelkező gépjárművek szabad mozgását kizárólag közlekedésbiztonsági okokból lehet megakadályozni (a jármű vezetőjének vezetési képessége, a helyi útszabályok betartása, vagy a gépjármű műszaki alkalmassága), amennyiben járműlopás alapos gyanúja merül fel, illetve ha az ellenőrző hatóságokban indokolható kétség merül fel az engedély érvényességével kapcsolatban.

A járművezetők számára ajánlatos az adott ország jogszabályai szerinti minimális gépjármű-felelősségbiztosítás meglétét igazoló „zöld kártyát” maguknál tartani. A rendeltetési tagállamba való eljutásáig, illetve a rendeltetési tagállamban történő végleges nyilvántartásba vételéig a járműnek a származási államban működési engedéllyel rendelkező biztosítónál kötött biztosítással kell rendelkeznie. Az új szabályozás ⁽²⁾ azonban – amelyet a tagállamoknak legkésőbb 2007. június 11-éig kell átültetniük – megállapítja, hogy amikor egy gépjárművet egyik tagállamból egy másikba szállítanak, a rendeltetési tagállamot kell a kockázat helye szerinti országnak tekinteni, közvetlenül azon időponttól kezdődően, amikor a jármű leszállítását a vevő elfogadta, egy harmincnapos időtartam folyamán, még akkor is, ha a gépjárművet a rendeltetési tagállamban hivatalosan nem vették nyilvántartásba. Ennek alapján a jármű vevője jogosult a lakóhelye szerinti tagállamban biztosítást kötni, annak ellenére, hogy a jármű még külföldi rendszámúval rendelkezik (a származási ország ideiglenes rendszámúval). A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a biztosítást a rendeltetési tagállamban kellene kötni. Ilyen biztosítást kínálhat a rendeltetési tagállamban, illetve egy olyan tagállamban székhellyel rendelkező biztosítóintézet, amely szolgáltatási tevékenységet végez a rendeltetési tagállamban a szolgáltatásnyújtás szabadsága, vagy a letelepedés szabadsága alapján.

5. JOGORVOSLAT

A nemzeti hatóságoknak az általuk hozott, a gépjármű típusjövahagyását vagy nyilvántartásba vételét elutasító minden határozatról tájékoztatniuk kell az érintett felet, akit a vonatkozó tagállamban hatályos jogszabályok alapján rendelkezésére álló jogorvoslati lehetőségekről és azok igénybevételének határidejéről tájékoztatni kell ⁽³⁾.

A nyilvántartásba vételt kérelmező személy számára rendelkezésre álló hagyományos nemzeti jogorvoslati eszközök mellett a polgárok és a vállalkozások a SOLVIT-hálózatot ⁽⁴⁾ is igénybe vehetik a járműjövahagyással, illetve nyilvántartásba vétellel kapcsolatos problémáik megoldására. A SOLVIT-rendszer térítésmentesen áll rendelkezésükre.

A tagállamokkal szembeni panasszal közvetlenül is lehet az Európai Bizottsághoz fordulni. A Bizottság – amennyiben úgy véli, hogy a tagállam nem tesz eleget az EK-Szerződésben foglalt kötelezettségeinek – a 226. cikk szerint a Szerződés megsértése miatt eljárást kezdeményez a tagállammal szemben.

⁽¹⁾ Az 1999/37/EK irányelv azon ideiglenes forgalmi engedélyekre is vonatkozik, amelyeket az irányelv 1. cikke, illetve 2. cikkének b) pontja, valamint 4. cikke alapján a tagállamoknak el kell fogadnia.

⁽²⁾ A 2005/14/EK irányelv új 4a. cikket illesztett be a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelvbe (HL L 129., 1990.5.19., 33. o.).

⁽³⁾ A 70/156/EGK irányelv 12. cikke.

⁽⁴⁾ <http://europa.eu.int/solvit/>.