



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 14.2.2007
SEC(2007) 169 окончателен

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

**Тълкувателно съобщение относно процедурите за регистрация на моторни
превозни средства с произход от друга държава-членка**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Тълкувателно съобщение относно процедурите за регистрация на моторни превозни средства с произход от друга държава-членка

(текст от значение за ЕИП)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Закупуването на моторно превозно средство, или неговото прехвърляне в друга държава-членка, стана много по-лесно, отколкото преди няколко години, главно поради развитието в три важни насоки.

- а) Различните национални системи за типово одобрение бяха заменени от системата¹ на ЕО за типово одобрение на цяло превозно средство (WVTA), която се прилага за повечето леки автомобили и мотоциклети, и има задължителен характер, съответно от месец януари 1998 г. и месец юни 2003 г. В резултат на това, тези категории моторни превозни средства задължително трябва да се подчиняват на всички съответни директиви на ЕО за одобрение на типа, за да бъдат пуснати на пазара, като държавите-членки не могат да отказват продажбата, регистрацията или въвеждането в експлоатация на такива превозни средства. Към настоящия момент Европейският парламент и Съветът обсъждат предложение за нова „Рамкова директива“². След е приетото ѝ, търговските превозни средства (автобуси, микробуси и камиони), ще бъдат включени в типовото одобрение на цяло превозно средство на ЕО. Единното типово одобрение на ЕО в целия Европейски съюз прави по-бързата и лесна регистрация във всички държави-членки възможна.
- б) Новият регламент за групово освобождаване, относно прилагането на правилата на конкуренцията по отношение на продажбата и сервизното обслужване³ на моторните превозни средства, увеличи още възможностите на европейските потребители да се възползват на практика от единния пазар, така че потребителите да могат да извлекат максимална полза от ценовите разлики между различните държави-членки. Например потребителите сега могат без ограничения да използват услугите на посредници, или търговски агенти, за да закупват

¹ Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки, по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета.

² Предложение на Комисията за Директива на Европейския Парламент и на Съвета за одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системите, компонентите и отделните технически възли, предназначени за такива превозни средства, COM(2003) 418, изменено с COM(2004) 738.

³ Регламент № 1400/2002 на Комисията (ЕО) от 31 юли 2002 г. относно прилагането на член 81, параграф 3 от Договора по отношение на категориите вертикални споразумения и съгласувани практики в сектора на моторните превозни средства (ОВ L 203, 1.8.2002 г.).

своите моторни превозни средства, където им е удобно. Дистрибуторите имат по-голяма свобода да работят и извън територията на своята държава и да продават превозни средства на потребители в други държави-членки (така наречените активни продажби в допълнение към пасивните продажби, когато потребителите поемат инициативата да се обърнат към дистрибутора).

- в) Европейската общност (ЕО) въведе хармонизирано свидетелство за регистрация на моторни превозни средства⁴. Неговата главна цел е да улесни свободното движение на превозните средства, регистрирани в една държава-членка по пътищата на друга държава-членка, както и повторното въвеждане в експлоатация на превозни средства, които преди това са били регистрирани в друга държава-членка.

Въпреки това, значителен брой граждани и предприятия все още не смеят да закупуват моторно превозно средство в друга държава-членка, тъй като се страхуват, че ще се сблъскат с излишна документация и допълнителни разходи в тяхната държава. Освен това, прехвърлянето на моторно превозно средство в друга държава-членка все още е източник на оплаквания, по-специално поради тежките процедури за типово одобрение и регистрация. Понастоящем до 20% от текущите дела за нарушения в обсега на членове от 28 до 30 от Договора за създаване на ЕО и 7 % от делата SOLVIT касаят регистрирането на моторните превозни средства⁵.

Настоящото съобщение има за цел да осигури изчерпателен и актуален преглед на принципите на законите на ЕО, които се прилагат за регистрацията на превозните средства в държава-членка, различна от държавата, в която се извършва покупката, както и относно прехвърлянето на регистрацията между държавите-членки, в светлината на последните разработки на европейското законодателство и съдебните практики на Съда на Европейските общности. Това съобщение, все пак, не предоставя общ преглед на законовите принципи на ЕО, които се прилагат за регистрационните такси за коли и за данъците върху превозните средства⁶, които понастоящем се уреждат от член 25 и член 90 от Договора за създаване на ЕО.⁷

⁴ Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1.6.1999 г.), изменена с Директива 2003/127/ЕО на Комисията от 23 декември 2003 г. (ОВ L 10, 16.1.2004 г.).

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

⁶ Законите принципи на ЕО, които се прилагат понастоящем за регистрационните такси за коли и за данъците върху превозните средства са посочени в информационен документ на Комисията относно правата и задълженията на европейските граждани във връзка с данъчното облагане на коли, прехвърлени на територията на Общността, или използвани често за презгранични пътувания, публикуван на: http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

⁷ Комисията прие предложение за данъците върху леките автомобили [COM(2005)261 от 5.7.2006 г.]. Това предложение за постепенно премахване на регистрационните такси за преходен период от пет до десет години и система за възстановяване на остатъка от данъка върху колата, когато кола, регистрирана в една държава-членка е преместена за постоянно за регистрация в друга държава-членка.

Настоящото съобщение замества в своята цялост съобщение на Комисията (96/C143/04).⁸ Все пак следва да бъде отбелязано, че единствено Съдът на Европейските общности има право да се произнася по отношение на тълкуването на законодателството на Общността.

Настоящото съобщение е от особен интерес за органите на държавите-членки, които се занимават с одобрението и регистрацията на моторни превозни средства и ще им помогне да прилагат правилно правото на ЕО. Комисията ще подготви ръководство за потребителите, в което прехвърлянето и регистрацията на моторните превозни средства на територията на ЕС ще бъдат обяснени подробно .

При всички случаи Комисията ще продължи да контролира внимателно правилното изпълнение на законовите принципи на ЕО, които се прилагат за регистрацията и прехвърлянето на моторни превозни средства.

2. ТЕРМИНОЛОГИЯ

Настоящото съобщение обхваща първата регистрация на моторните превозни средства, както и регистрация на моторни превозни средства регистрирани по-рано в друга държава-членка, независимо от това, дали са нови, или употребявани.

За целите на това съобщение:

- „моторно превозно средство“ е:
 - всяко моторно превозно средство, предназначено за движение по пътищата, комплектовано или некомплектовано, притежаващо най-малко четири колела и максимална конструктивна скорост над 25 km/h, и ремаркетата му, с изключение на превозни средства, които се движат по релсов път и на селскостопанските трактори и машини, всяка друга самоходна машина и тежкотоварни търговски превозни средства;⁹ или
 - всяко дву или триколесно моторно превозно средство, с двойни колела единични колела, предназначено да се движи по път¹⁰.
- Дадено моторно превозно средство е „регистрирано по-рано в друга държава-членка“, когато е получило административно разрешение за въвеждане в експлоатация, която включва идентификацията му и издаването на регистрационен номер. Поради това настоящото съобщение се прилага също за моторни превозни средства, които са били обект на временна, или

⁸ Тълкувателно съобщение на Комисията относно процедурите за типово одобрение и регистрация на превозни средства, по-рано регистрирани в друга държава-членка, ОВ С 143, 15.5.1996 г., стр. 4.

⁹ Виж член 1 от Директива 70/156/ЕИО на Съвета.

¹⁰ т.е. всеки мотоциклет, който попада в обхвата на Директива 2002/24/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета, относно типовото одобрение на дву и триколесни моторни превозни средства (член 1).

краткосрочна регистрация, и моторни превозни средства, които са били предмет на професионална регистрация.

- Продължителността на периода, през който превозното средство е било регистрирано в една от държавите-членки, преди неговото прехвърляне в друга държава-членка, е без значение.

3. РЕГИСТРИРАНЕ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО В ДЪРЖАВАТА-ЧЛЕНКА ПО МЕСТОЖИВЕЕНЕ

3.1. Какво означава „държава-членка“ по местоживееене, за целите на регистрацията?

Според Съда на Европейските общности, регистрацията е естествено последствие от упражняването на данъчното облагане в областта на моторните превозни средства. Тя улеснява контрола, както за държавата-членка на регистрацията, така и за другите държави-членки, тъй като регистрацията в една държава-членка представлява доказателство за плащане на данъците върху моторните превозни средства в същата държава¹¹.

Всяко лице е длъжно да регистрира своето превозно средство в държавата-членка, в която обичайно пребивава. В член 7 от Директива 83/182/ЕИО¹² и член 6 от Директива 83/183/ЕИО¹³ се посочват конкретни правила за определяне на обичайното местоживееене в ситуации, когато въпросните лица живеят временно, или постоянно и управляват автомобилите си в държава-членка, различна от тяхната. Практиката на Съда на Европейските общности потвърждава, обаче, че количественият критерий, който е упоменат в този член (да живее повече от 185 дни за година на дадено място), не може да бъде приет за основен критерий, ако съществуват други фактори, които променят ситуацията.

Според Съда на Европейските общности, когато едно лице има лични и професионални връзки в две държави-членки, неговото обичайно местоживееене, определено в контекста на цялостна оценка по отношение на всички съответни факти, е там, където се намира постоянният център на интереси на това лице. В случай, че подобна цялостна оценка не постигне неговото определяне, трябва да бъде дадено предимство на личните връзки¹⁴.

¹¹ Решение на Съда на Европейските общности от 21 март 2002 г., Cuiran Anlagen GmbH срещу Auto Service Leasing GmbH (ASL), Дело C-451/99 (<http://curia.europa.eu/en/content/juris/index.htm>)

¹² Директива на Съвета 83/182/ЕИО от 28 март 1983 г. за освобождаване от данъци на територията на Общността за определени транспортни средства, временно внесени в една държава-членка от друга, изменена.

¹³ Директива на Съвета 83/183/ЕИО от 28 март 1983 г. за освобождаване от данъци, приложими по отношение на вноса на лично имущество на физически лица от държава-членка, изменена.

¹⁴ Решение на Съда на Европейските общности от 12 юли 2001 г., Paraskevas Louloudakis срещу Elliniko Dimosio, Дело C-262/99.

3.2. Различните стъпки в процеса на регистрация на моторно превозно средство

Настоящото национално законодателство на държавите-членки предвижда (най-много) три различни стъпки за регистриране на моторно превозно средство в приемащата държава-членка:

- **Одобрение на техническите характеристики на моторното превозно средство**, което в много случаи е типовото одобрение на ЕО. Някои типове моторни превозни средства обаче все още са предмет на национални процедури за одобрение.
- **Изпитване на техническата изправност на употребяваните моторни превозни средства**, предназначението на което е да удостовери, с цел опазване здравето и живота на хората, че конкретното моторно превозно средство е действително в добро състояние към момента на регистрация;
- **Регистрацията на моторното превозно средство**, т.е. административното разрешение за превозното средство да участва в пътното движение, включващо идентификацията на превозното средство и издаването на регистрационен номер за него.

3.3. Одобрение на техническите характеристики на моторното превозно средство

3.3.1. Типово одобрение на ЕО

Всички серийно произведени леки автомобили, одобрени от 1996 г., мотоциклети, одобрени от месец май 2003 г. и трактори, одобрени от 2005 г., принципно подлежат на типово одобрение. Това е процедура, чрез която една държава-членка удостоверява, че типа на превозното средство отговаря на всички приложими европейски изисквания за безопасност и опазване на околната среда. Типовото одобрение на ЕО е валидно във всички държави-членки.

Съгласно Директива 70/156/ЕИО, производителят на моторното превозно средство предоставя своето **заявление за типово одобрение на ЕО** на одобряващия орган на държава-членка, който издава типовото одобрение на ЕО на превозното средство, ако то отговаря на всички изисквания на съответните директиви¹⁵. Одобряващият орган на тази държава-членка изпраща до одобряващите органи на другите държави-членки копие от сертификата за типово одобрение на превозното средство за всеки тип превозно средство, който е одобрил, отказал да одобри, или на който е отнел сертификата за одобрение.

Производителят, в качеството си на притежател на типово одобрение на ЕО, издава **Сертификат за съответствие на ЕО**, който показва, че превозното средство е било произведено в съответствие с одобрения тип моторно превозно

¹⁵ Приложимите директиви са изброени в приложение IV, част I от Директива 70/156/ЕИО.

средство. Сертификатът за съответствие на ЕО трябва да придружава всяко ново превозно средство, чийто тип е одобрен. Освен това, приложимите правила на ЕО за конкуренцията изискват от производителите да издават сертификати за съответствие на ЕО своевременно, по недискриминационен начин, независимо от местоназначението и/или произхода на превозното средство (т.е. независимо от това, дали превозното средство е продадено на потребител в друга държава-членка, или е придобито от дилър, посредством дистрибутор в друга държава-членка).

Държавите-членки могат да регистрират, разрешават продажбата, или въвеждането в експлоатация на нови превозни средства с типово одобрение на ЕО, във връзка с тяхната конструкция и тяхното функциониране, единствено, ако те са придружени от валиден сертификат за съответствие на ЕО.

Европейското законодателство не изисква сертификатът да остане с превозното средство след регистрацията. В повечето държави-членки, след като превозното средство бъде регистрирано, сертификатът за съответствие на ЕО се съхранява от органите.

За новите превозни средства с типово одобрение на ЕО, които се придружават от валиден сертификат за съответствие, не може да се изисква да преминават ново одобрение на техническите им характеристики, или да осигуряват съответствие с допълнителни технически изисквания, касаещи конструкцията и функционирането им, освен ако очевидно са били модифицирани след напускане на завода на производителя. Национално законодателство, съгласно което моторно превозно средство, снабдено с валиден сертификат на ЕО за типово одобрение, не може да бъде регистрирано, освен ако бъде представен национален сертификат, който удостоверява съответствието му с националните изисквания, следователно не се разрешава¹⁶.

3.3.2. *Национално одобрение*

Съгласно настоящото Право на Общността следните категории моторни превозни средства не са типово одобрени от ЕО:

- търговски транспортни средства (автобуси, микробуси и камиони) и ремаркета;
- превозни средства, произведени в малки серии;
- превозни средства, одобрени индивидуално.

Ново моторно превозно средство, което не е типово одобрено от ЕО, може да подлежи на национално одобрение в приемащата държава-членка, преди да бъде регистрирано. Националното одобрение ще доведе до издаване на национален сертификат за съответствие, който ще служи, освен за други предназначения, така също и за регистриране на моторното превозно средство.

¹⁶ Решение на Съда на Европейските общности от 29 май 1997 г., Административно дело заведено от VAG Sverige AB, Дело C-329/95.

Националното одобрение може да бъде или национално типово одобрение, или национално индивидуално одобрение:

- **Националното типово одобрение** и националното типово одобрение за малки серии са предназначени да осигурят съответствие на типа превозно средство с приложимите национални изисквания. Резултатът от него е издаване на национален сертификат за съответствие на типа от производителя, в който той потвърждава, че конкретното превозно средство е било произведено в съответствие с одобрения тип превозно средство.
- **Националното индивидуално одобрение** касае удостоверяването на съответствие на конкретно превозно средство (единствено по рода си, или не) според съответните национални изисквания. Тази процедура се прилага в частност към превозни средства, внесени индивидуално от трети страни и които не отговарят на европейските изисквания за типово одобрение, както и към единствени по рода си превозни средства.

Процедурите за национално типово и индивидуално одобрение за моторни превозни средства, които ще бъдат използвани, или регистрирани за първи път в ЕС, обикновено попадат извън обхвата на законите на ЕО.

Въпреки това, процедурите за национално одобрение на моторни превозни средства, които вече са получили национално одобрение в друга държава-членка и на моторни превозни средства, които вече са били регистрирани в друга държава-членка, трябва да бъдат в съответствие с член 28 и член 30 от Договора за създаване на ЕО. Според юриспруденцията на Съда на Европейските общности съществуването на такива национални процедури, като такива, не е непременно в противоречие с тези членове.

Все пак, тези одобрения трябва да изпълняват поне следните процедурни условия, за да бъдат в съответствие с член 28 и член 30 от Договора за създаване на ЕО¹⁷:

- а) националните процедури за одобрение във всеки случай трябва да се основават върху **обективни, недискриминационни критерии, които са известни предварително**, по такъв начин, че да ограничат свободата на действие на националните органи, за да не бъде използвана своеволно.
- б) такива процедури **не могат да дублират проверки**, които вече са били извършени в контекста на други процедури в същата държава, или в друга държава-членка. Националните органи нямат право да изискват технически прегледи, когато тези прегледи вече са били извършени в друга държава-членка и резултатите от тях са на разположение на органите, или по тяхно искане могат да им бъдат предоставени на разположение. Това изисква активен подход от страна на националния орган, към който е отправено заявление за одобрение на моторно превозно средство, или признаване, в този контекст, на еквивалентността

¹⁷

Решение на Съда на Европейските общности от 22 януари 2002 г., Canal Satélite Digital SL v Administración General del Estado, и Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), Дело C-390/99.

на сертификат за одобрение, издаден от одобряващ орган на друга държава-членка. Освен това, такъв активен подход също се изисква, когато е необходимо, от последния орган, като в това отношение ангажиментът е на държавите-членки да гарантират, че компетентните одобряващи органи си сътрудничат с оглед улесняване на процедурите, които трябва да бъдат следвани за получаване на достъп до националния пазар на държавата-членка вносителка¹⁸.

- в) процедурата трябва да бъде такава, че да е лесно достъпна и да може да бъде завършена в рамките на разумен период от време, и ако доведе до отказ, решението за отказа трябва да бъде открито за оспорване пред съда. Процедурата трябва да бъде изрично предвидена в мярка за общо приложение, която е задължителна за националните органи. Освен това процедурата за национално одобрение не съответства на основните принципи за свободно движение на стоките, ако нейната продължителност и прекомерните разходи, които поражда, възпрепятстват собственика на моторното превозно средство да търси одобрение на моторното превозно средство.

В техническите изисквания на приемащата държава-членка не трябва излишно да се включва и това, моторното превозно средство да бъде модифицирано. Фактът, че моторното превозно средство вече е било регистрирано в друга държава-членка, означава, че нейните компетентни органи са преценили, че моторното превозно средство удовлетворява техническите изисквания, приложими там. Следователно одобрението на моторно превозно средство, вече предоставено в друга държава-членка, без значение дали е било вече регистрирано или не, може да бъде отказано от националните компетентни органи единствено ако моторното превозно средство представлява действителен риск за общественото здраве. Според юриспруденцията на Съда на Европейските общности, държавите-членки, при преценката си във връзка с опазването на общественото здраве, трябва да се съобразяват с принципа на пропорционалност. Средствата, които те избират, трябва по тази причина да бъдат ограничени до действително необходимите, за да се гарантира опазването на общественото здраве, или да се задоволят първостепенните изисквания, касаещи например пътната безопасност. Те също така трябва да бъдат пропорционални на целта, която се преследва по този начин, и която не би могла да бъде постигната с по-малко рестриктивни мерки за вътрешнообщностната търговия¹⁹. Тъй като член 30 от Договора за създаване на ЕО, предвижда едно изключение от правилото за свободно движение на стоки в рамките на Общността, за да бъде точно тълкуван²⁰, националните органи, които се позовават на него, имат ангажимента да докажат във всеки отделен случай, че приложението на техните правила е необходимо, за да се осигури ефективна защита на интересите, определени в член 30 от Договора за създаване на ЕО и по-конкретно, че одобрението на въпросното моторно

¹⁸ Решение на Съда на Европейските общности от 10 ноември 2005 г., Комисия на Европейските общности срещу Португалската република, Дело С-432/03.

¹⁹ Решение на Съда на Европейските общности от 5 февруари 2004 г., Комисия на Европейските общности срещу Френската Република, Дело С-24/00.

²⁰ Решение на Съда на Европейските общности от 5 февруари 2004 г. Наказателно съдопроизводство срещу John Greenham и Léonard Abel, Дело С-95/01.

превозно средство поставя под действителен риск човешкото здраве или пътната безопасност.

Не може сериозно да се твърди, че самият факт, че едно превозно средство е било одобрено съгласно правилата на друга държава-членка и вероятно (но не непременно) има определени технически характеристики, които се различават от онези, изложени в законите на държавата-членка, за която е предназначено, или от тези на еквивалентното типово одобрение в тази държава, представлява сериозен риск за здравето и живота на хората или за околната среда.

На практика, това изисква компетентните органи на приемащата държава-членка да предприемат следните стъпки:

- а) техническите характеристики на моторно превозно средство, по-рано одобрено и регистрирано в друга държава-членка, първо трябва да бъдат оценени в светлината на техническите правила, в сила, в приемащата държава-членка, обаче не въз основа на настоящите действащи правилата, а на базата на правилата, които са били в сила (в приемащата държава-членка) към момента на одобрение в държавата-членка на произход.
- б) компетентните органи трябва да вземат под внимание прегледа и сертификатите, издадени от компетентните органи на другите държави-членки и от производителя²¹. Допълнителни прегледи могат да бъдат налагани само когато са необходими за осигуряване на информация на компетентните органи, която не може да бъде открита в сертификатите
- в) въз основа на това, компетентните органи ще определят по кои точки моторното превозно средство не е в съответствие с техническите правила, приложими в приемащата държава-членка към момента на първото одобрение на превозното средство в ЕО.
- г) компетентните органи тогава могат само да прилагат националните технически правила, които са пропорционални в светлината на едно от императивните съображения, признати от Съда на Европейските общности като задължителни изисквания, или упоменати в член 30 ЕО. Следва да се подчертае, че прилагането на несъразмерни национални технически правила към конкретното моторно превозно средство би нарушило правото на Общността, което във всеки случай има преимущество над националното право.

3.4. Изпитване на техническата изправност на употребявани превозни средства

Предназначението на прегледа за техническа изправност е да удостовери, с цел предпазване здравето и живота на хората, че **конкретното моторно превозно средство е действително в добро състояние към момента на регистрацията**. Все пак, фактът, че моторното превозно средство е било използвано на обществени пътища след последното изпитване на техническата изправност,

²¹ Решение на Съда на Европейските общности от 16 октомври 2003 г., Комисията на Европейските общности срещу Италианската република, Дело C-455/01.

може да оправдае провеждането на преглед за техническа изправност при регистрирането му в друга държава-членка.

Според юриспруденцията на Съда на Европейските общности²², държавите-членки могат да изискват **моторните превозни средства, по-рано регистрирани в същата, или в друга държава-членка, да бъдат подложени на преглед за техническа изправност** преди регистрацията, при условие че тази проверка е задължителна за всяко прехвърляне на собственост на подобно моторно превозно средство, или за промяна на притежателя на свидетелството за регистрация, независимо дали моторното превозно средство е било регистрирано в същата, или в друга държава-членка. Изпитването на техническата изправност преди регистрацията трябва да изпълнява поне същите процедурни условия, както одобрението на техническите характеристики на моторното превозно средство, а именно:

- а) той трябва се базира на **обективни, недискриминационни критерии, които са известни предварително**, по такъв начин, че да се ограничи свободата на действие на националните органи, за да не бъде използвана тя произволно.
- б) изпитването на техническата изправност **не трябва да дублира проверки**, които вече са били направени в контекста на други процедури в същата, или в друга държава-членка. Когато едно превозно средство е преминало преглед за проверка на техническата изправност в държава-членка, принципът на еквивалентност и взаимно признаване, заложен в член 3, параграф 2 от Директива 96/96/ЕО, изисква всички други държави-членки да признават сертификата, издаден в този случай, без това да им попречи да изискват извършване на всякакви други прегледи за целите на регистрацията на тяхната територия, при условие, че тези прегледи не са били вече покрити от този сертификат²³.
- в) Комисията е на мнение, че процедурата на изпитване на техническа изправност трябва бъде такава, че да е лесно достъпна и да може да бъде завършена в рамките на разумен период от време. Ограничаването на провеждането на преглед за изпитване на техническа изправност на внесени автомобили в конкретни и отделно определени контролни центрове, може да представлява пречка за търговията между държавите-членки.

3.5. Регистрация на моторното превозно средство

Като регистрира моторното превозно средство, държавата-членка разрешава неговото въвеждане в експлоатация, включваща идентификацията на моторното превозно средство и издаването на регистрационен номер за него.

²² Решение на Съда на Европейските общности от 12 юни 1986 г., Bernhard Schloh срещу Auto contrôle technique SPR, Дело С 50/85, пар. 14-16; Решение на Съда на Европейските общности от 21 март 2002 г., Cura Anlagen GmbH срещу Auto Service Leasing GmbH (ASL), пар.62.63.64.

²³ Решение на Съда на ЕО от 21 март 2002 г., Cura Anlagen GmbH срещу Auto Service Leasing GmbH (ASL), Дело С-451/99.

3.5.1. Първа регистрация на моторните превозни средства

За новите моторни превозни средства, типове одобрени от ЕО, закупени в друга държава-членка, регистриращата държава-членка трябва да изисква, освен специфичните лични данни на лицето, или организацията, желаещи регистрацията съгласно хармонизирания кодекс на Общността²⁴, **сертификат за съответствие на ЕО**²⁵.

За превозни средства, които не са типове одобрени от ЕО, държавата-членка може да изиска представяне на съответния сертификат за национално типове одобрение, или за националното индивидуално одобрение (виж раздел 3.3.2).

Комисията поддържа виждането, че държавите-членки имат право да проверяват в момента на регистрацията, дали ДДС е бил коректно заплатен.

Когато един *професионален търговец* в друга държава-членка продава моторно превозно средство, той е задължен да издаде фактура. За целите на ДДС съществуват две възможности:

- а) моторното превозно средство е „ново“, или когато доставката се осъществява в рамките на шест месеца от датата на първото въвеждане в експлоатация, или когато превозното средство е изминало не повече от 6000 километра. ДДС ще бъде дължим в държавата-членка, към която превозното средство е придвижено, съгласно член 2 от Директива 2006/112/ЕО от 28 ноември 2006 г. за общата система за данък добавена стойност (Директива за ДДС). Доставката на нови транспортни средства е освободена от ДДС в държавата-членка на произход, където е установен търговецът. (член 138, параграф 2 , буква а) от директивата за ДДС). Съгласно тази разпоредба, за да се получи това освобождаване, трябва да бъде доказано, че новото транспортно средство е изпратено, или транспортирано от или за клиента по местоназначение извън държавата-членка на произход, но в рамките на Общността.
- б) моторното превозно средство не е „ново“, когато частно лице отиде в друга държава-членка да закупи моторното превозно средство и го транспортира обратно само, (или уреди това да бъде извършено). Тогава то купува при данъчна ставка на ДДС на мястото на продажба, като резултатът е данъчно облагане в „държавата на произход“. ДДС ще бъде дължим в държавата-членка, където е установен търговецът. Когато търговецът на автомобили е закупил моторното превозно средство от първоначален купувач, който, по-специално, не е приспаднал включения ДДС в покупната цена на моторното превозно средство, ще бъде приложима специалната схема за стоки - втора ръка („маржова схема“) (член 312 и последващи от директивата за ДДС).

Когато *частно лице* продава своето моторно превозно средство, то може да бъде за целите на ДДС:

²⁴ Както е посочено в Приложения I и II към Директива 1999/37/ЕО.

²⁵ Член 7, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО.

- а) „ново“ (дефиницията на „ново превозно средство“ виж в буква а). по-горе). В този случай ДДС ще се дължи в държавата-членка, към която превозното средство се придвижва (член 2 от Директивата за ДДС). За да се избегне двойното данъчно облагане, частното лице, което е продало „новата кола“ има право да приспадне, или да му бъде възстановен ДДС, включен в покупната цена в държавата-членка на произход, до размера на сумата, която не превишаваща сумата на ДДС, която той би дължал, ако доставката бе облагана в държавата-членка на произход (член 172 от директивата за ДДС).
- б) когато не са „нови“. Сделката е извън обхвата на ДДС. Не се дължи ДДС.

Комисията счита, че националните органи могат също да изискват в момента на регистрацията и **доказателство за застрахователно покритие**.

3.5.2. *Моторни превозни средства, по-рано регистрирани в друга държава-членка*

За моторни превозни средства, предварително регистрирани в друга държава-членка, държавата-членка по регистрацията може да поиска (но не е задължително) предоставяне на следните документи:

- а) **оригинал или копие на нехармонизираното свидетелство за регистрацията, издадено в друга държава-членка:** много превозни средства, регистрирани преди 2004 г., все още имат нехармонизирани свидетелства за регистрацията. В правото на Общността не съществува задължение оригиналът, или копие на този тип свидетелство, издадено в друга държава-членка да се изпраща на националните регистрационни органи на държавата-членка на предназначение. Националното законодателство, обаче, може да задължи купувача да предостави копие от свидетелството за регистрацията, издадено в държавата-членка на произход преди регистрирането на моторното превозно средство, за да се избегне двойна административна проверка, или за да се намалят престъпления свързани с автомобили.
- б) **хармонизирано свидетелство за регистрацията:** хармонизираното свидетелство за регистрацията, издадено от държава-членка трябва да бъде признато от другите държави-членки за пререгистрацията на моторното превозно средство в друга държава-членка.²⁶ Когато даден купувач придобива моторно превозно средство, снабдено с унифицираното свидетелство за регистрацията, той трябва да получи във всички случаи част I на предишното свидетелство за регистрацията и част II, ако е била издадена. Част I на предишното свидетелство за регистрацията и Част II (ако е издадена) трябва да бъдат изпратени на регистрационните органи в държавата-членка на предназначение, за да могат те да изземат частта (частите) на предишното свидетелство за регистрацията. Те трябва в срок от два месеца, да информират органите на държавата-членка, която е осигурила свидетелството, за неговото изземване. В допълнение към това, те трябва да върнат на тези органи свидетелството, което са иззели, ако е

²⁶ Член 4 от Директива 1999/37/ЕО.

било поискано това, в рамките на шест месеца от неговото изземване. Когато свидетелството за регистрация се състои от част I и част II²⁷, като част II липсва, компетентните органи в държавата-членка, където е била поискана нова регистрация, могат да решат, в изключителни случаи, да пререгистрират превозното средство, но само след като са получили потвърждение в писмен вид, или на електронен носител от компетентните органи на държавата-членка, където превозното средство е било регистрирано преди това, че заявителят има право да пререгистрира превозното средство в друга държава-членка.²⁸

в) Сертификат за съответствие на ЕО:

- Националните органи не могат да изискват сертификат за съответствие на ЕО за моторни превозни средства, които по-рано са били регистрирани в друга държава-членка, ако предишното свидетелство за регистрация на превозното средство напълно съответства на образеца от Директива 1999/37/ЕО. Съгласно член 4 от директивата, свидетелството за регистрация, издадено от държава-членка, трябва да бъде признато от другите държави-членки за пререгистрацията на моторното превозно средство в тези държави.
- Все пак, националните органи могат да изискват сертификат за съответствие на ЕО за превозни средства, които по-рано са били регистрирани в друга държава-членка, когато нехармонизираното свидетелство за регистрация на друга държава-членка не им позволява да идентифицират моторното превозно средство с достатъчна прецизност.
- Ако моторното превозно средство няма сертификат за съответствие на ЕО, националните органи могат да изискат национален сертификат за съответствие;

г) Доказателство за платен ДДС, ако превозното средство е ново, за целите на ДДС (виж раздел 3.5.1.);

д) застрахователна полица;

е) **Удостоверение за технически преглед**, ако изпитването на техническата изправност е задължително за всички пререгистрации на моторни превозни средства, по-рано регистрирани съответно в същата, или в друга държава-членка.

²⁷ Съгласно съображение 7 от Директива 1999/37/ЕО, държавите-членки използват свидетелство за регистрация, състоящо се или от една част или от две отделни части, и „понастоящем е подходящо да се разреши едновременното съществуване на двете системи“. От член 3, параграф 1 от директивата, свидетелството се състои или от една част, съгласно приложение I или от две части, в съответствие с приложения I и II. Позоваването на част II се прилага само за държави-членки с система за свидетелства за регистрация с две отделни части (част I и част II).

²⁸ Член 5, параграф 2 от Директива 1999/37/ЕО.

4. ПРЕХВЪРЛЯНЕ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО В ДРУГА ДЪРЖАВА-ЧЛЕНКА

Едно моторно превозно средство очевидно може да бъде поставено на ремарке, или на камион и да бъде доставено в друга държава-членка. Все пак много моторни превозни средства биват откарвани до държавата-членка на предназначение.

Повечето държави-членки посочват като основно правило, че моторно превозно средство не може да бъде управлявано по обществените пътища, без да има изложен регистрационен номер. Стандартната ситуация е такава, че моторното превозно средство се управлява с регистрационни табели на държавата-членка на произход, или на държавата-членка на предназначение.

Освен това, гражданската отговорност трябва да остане покрита от застраховка²⁹, като е препоръчително за шофьорите да носят със себе си „Зелената карта“, т.е. международно застрахователно удостоверение³⁰ докато използват автомобилите си. След подписването на Многостранния договор³¹ във всичките държави-членки (както и в Андора, Хърватия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария), регистрационната табела е равнозначна на застрахователно удостоверение. Това позволява на моторните превозни средства, които имат регистрационен номер от една от тези държави, да пътуват свободно в тази област, без никакви проверки на задължителната застрахователно удостоверение за отговорност на автомобила на границите.

Съществуват два начина за докарване на моторното превозно средство легално в държавата-членка на предназначение: моторното превозно средство носи или професионална регистрационна табела, или временна регистрационна табела.

4.1. Управление на моторно превозно средство с професионални регистрационни табели

Професионалните регистрационни схеми съществуват в повечето държави-членки, за да позволят на търговците да управляват моторните превозни средства на обществените пътища за много кратък период, без да бъдат

²⁹ Директива 72/166/ЕИО на Съвета от 24 април 1972 г. относно приближаването на законодателствата на държавите-членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за прилагане на задължението за сключване на такава застраховка.

³⁰ Всеки автомобилист може да получи Зелена карта от застрахователя, който му е издал задължителната застраховка отговорност, свързана с моторните превозни средства. Системата „Зелената карта“ е въведена през 1953 г. под егидата на Икономическата Комисия за Европа на Обединените Нации и се ръководи от Съвета на бюрата. Зелената карта удостоверява, че шофьорът има поне минимално задължително застрахователно покритие за трети лица, което се изисква от законите на държавите, които се посещават (за повече информация виж: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

³¹ Споразумение между Бюрата на националните застрахователи на държавите-членки от Европейската икономическа общност, подписано на 30 май 2002 г., посочено в Приложение към Решение 2003/564/ЕО на Комисията от 28 юли 2003 г. за прилагането на Директива 72/166/ЕО [Директива 72/166/ЕИО на Съвета от 24 април 1972 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за прилагане на задължението за сключване на такава застраховка], ОВ L 192, 31.07.2003 г., стр.23-39.

задължени официално да ги регистрират. Търговските регистрационни схеми са запазени за производителите, предприятията за сглобяване, дистрибуторите и дилърите, относно моторните превозни средства, които притежават.

Повечето държави-членки не издават професионални регистрационни сертификати като такива, които включват идентификация на моторното превозно средство. Те обикновено осигуряват друг вид документ, установяващ връзката между регистрационните табели и техния притежател и/или изискват притежателят да води бордови дневник, в който се записват пътуванията, направени с регистрационната табела.

Член 35, параграф 1, буква а) от Виенската конвенция за движението по пътищата³² посочва, че страните по Договора не могат да забраняват движението на моторни превозни средства, които са регистрирани от друга страна по Договора, при условие, че шофьорът носи свидетелство за регистрация. Страните по Договора трябва също да признават свидетелствата за регистрация, издадени от други страни по Договора, съгласно Конвенцията. Въпреки това, няма разпоредба на Конвенцията, която да изисква, или да разрешава страните по Договора да забраняват свободното движение на превозните средства, които не са в съответствие с Конвенцията.

Като се има предвид свободата на преминаване на стоки в рамките на Общността³³, движението в Общността на моторни превозни средства с изложени професионални регистрационни номера, издадени в друга държава-членка, се управлява както е посочено в Договора за създаване на ЕО³⁴, и по-специално в член 28 от него. Евентуалните пречки трябва да бъдат обосновани в съответствие с член 30 ЕО или с едно от задължителните изисквания, приети от Съда на Европейските общности.

Принципът, че всяка държава-членка предприема всички съответни мерки, за да гарантира, че гражданската отговорност по отношение използването на превозни средства с обичайно местодомуване на нейната територия, е покрита от застраховка обикновено се прилага също за превозни средства, които носят професионални регистрационни табели. Степента на покритата отговорност и условията на покритието се определят на базата на тези мерки. Държавите-членки могат да изключат превозните средства, носещи професионални регистрационни табели от това задължение (т.е. да отменят горепосочената разпоредба), ако тези табели са включени в списък, съставен от въпросната държава-членка и съобщени на другите държави-членки и на Комисията. В този случай другите държави-членки си запазват правото да изискат от лицето, разпореждащо се с превозното средство, да притежава валидна Зелена карта, или да сключи застрахователен договор на границата, отговарящ на изискванията в съответната държава-членка³⁵. Въпреки това, едно ново

³² Обединени Нации – Икономическа Комисия за Европа, 8 ноември 1968 г., изменена.

³³ Точка 18 от решение на Съда на Европейските общности от 23 октомври 2003 г., Administration des douanes et droits indirects срещу Rioglass SA and Transremar SL Дело C-115/02.

³⁴ Виж решение на Съда на Европейските общности от 2 октомври 2003 г., Наказателно производство срещу Marco Grilli, Дело C-12/02.

³⁵ Член 4, буква б) от Директива на Съвета 72/166/ЕИО от 24 април 1972 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на застраховане срещу гражданска

изменение на Директива 72/166/ЕЕС, въведено с 5-та Директива по автомобилно застраховане 2005/14/ЕС³⁶ постановява, че превозните средства, освободени от застрахователно задължение въз основа на това, че носят специални табели, трябва да бъдат третирани по същия начин, както превозните средства, които не са застраховани. Жертвите на пътни произшествия, причинени от такива автомобили, ще имат правото да подадат заявление за обезщетение към органа за изплащане на обезщетения в страната, в която е настъпила злополуката. Този орган следва след това да подаде иск срещу гаранционния фонд, установен в страната на обичайно местодомуване на превозното средство.

4.2. Моторното превозно средство носи временна регистрационна табела

Много държави-членки са въвели система за временна регистрация, така че превозното средство да може да бъде управлявано за кратък период от време, преди да получи окончателна регистрация, или преди да напусне територията. Временната регистрация обикновено се осъществява в държавата-членка на произход на превозното средство. Въпреки това, Комисията поддържа мнението, че основният принцип за свободно преминаване на стоки и директивата за регистрационните документи за превозни средства довеждат до това, че държавата-членка на произход трябва да приеме употребата на временни регистрационни табели на своята територия, както и сертификатите, издадени от държавата-членка на предназначение.

За временна регистрация :

- държавите-членки могат да издават **временно свидетелство за регистрация, което не се различава, или се различава слабо от модела, посочен в Директива 1999/37/ЕО**. В този случай другите държави-членки са длъжни да признаят временното свидетелство за регистрация, издадено от държава-членка за идентификация на превозното средство в международния трафик при условие, че шофьорът носи част I от свидетелството за регистрация, съгласно член 5, параграф 1 от директивата.³⁷
- като алтернатива **временното свидетелство за регистрация може съществено да се различава от модела, изложен в Директива 1999/37/ЕО**. Другите държави-членки са длъжни по принцип да признават свидетелството и да допускат моторното превозно средство на тяхна територия, съгласно член 28 и член 30 от Договора на ЕО.

отговорност по отношение на употребата на моторните превозни средства и относно изпълнението на задължението за застраховане срещу такава отговорност, изменена.

³⁶ Член 1(3)(б) от директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г., внасящ изменение в Директиви на Съвета 72/166/ЕИО, 84/5/ЕИО, 88/357/ЕИО и 90/232/ЕИО и Директива 2000/26/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета по отношение на застраховане срещу гражданска отговорност, по отношение на употребата на моторните превозни средства, ОВ L149 от 11.6.2005 г., стр. 14. Да бъде приложена от държавите-членки най-късно до 11 юни 2007 г.

³⁷ Директива 1999/37/ЕО също се отнася до временните свидетелства за регистрация, които следва да бъдат признати от държавите-членки съгласно член 1, 2. б) и член 4 от директивата.

Свободното движение на моторното превозно средство, носещо временна регистрационна табела и временно свидетелство за регистрация, може единствено да бъде възпрепятствано поради причини, касаещи пътната безопасност (като шофьорските умения на шофьора, спазването на местните правила за движение по пътищата, или техническата изправност на моторното превозно средство), в случай на основателно подозрение за кражба на превозното средство, или когато контролните органи имат основателни опасения за валидността на свидетелството.

В допълнение, на автомобилистите се препоръчва да носят “зелената карта”, потвърждаваща застрахователното покритие поне на минималното задължително ниво, изисквано от законите на държавата, която се посещава. По време на пътуването и до окончателното регистриране в държавата-членка на предназначение, превозното средство трябва да бъде покрито от застрахователна полица, издадена от застраховател, оторизиран да извършва дейност в страната на произход на превозното средство. Въпреки това, едно ново правило³⁸, което ще влезе в сила най-късно до 11 юни 2007 г., посочва, че когато едно превозно средство се изпраща от една държава-членка в друга, държавата-членка, където е разположен рискът, се счита за държава-членка на предназначение, веднага след приемане на доставката от купувача за период от три дни, въпреки че превозното средство не е било официално регистрирано в държавата-членка на предназначение. Това позволява на купувача на превозното средство да получи застрахователно покритие в държава-членка по местоживеенето си, въпреки че превозното средство все още носи чуждестранна регистрационна табела (временна табела на държавата по произход). На практика това означава, че застраховката трябва да бъде сключена в страната на предназначение. Такава застраховка може да бъде предложена от застрахователни предприятия, установени в държавата-членка на предназначение, или установени в други държави-членки, които предоставят услуги в държавата-членка на предназначение, въз основа на свободното предоставяне на услуги.

5. СРЕДСТВА ЗА ПРАВНА ЗАЩИТА

Всяко решение, взето от национални органи, отказващо одобрение на моторното превозно средство, или отказващо неговата регистрация, трябва да бъде нотифицирано до заинтересованата страна, която в същото време се информира за съществуващите средства за правна защита, съгласно действащите закони във въпросната държава-членка, както и за сроковете, в които тя може да упражни тези средства за правна защита³⁹.

Освен националните средства за правна защита, които съществуват за лицето, подало заявление за регистрация, гражданите и предприятията могат да търсят разрешение на проблеми с за одобрението на превозното средство, или на проблеми с регистрацията на автомобила, чрез системата SOLVIT.

³⁸ Новият член 4 а, включен в Директива 90/232/ЕИО на Съвета относно застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства (МПС) от Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г.

³⁹ Член 12 от Директива 70/156/ЕИО.

Упоменаването на тази мрежа за решаване на проблеми би могло да бъде включено в раздела за средствата за правна защита към решението за регистрация, или в брошура за регистриране на автомобили. Използването на системата SOLVIT⁴⁰ е безплатно.

След като получи оплакване срещу държава-членка, Комисията, ако прецени, че държавата-членка не е изпълнила своето задължение съгласно Договора за създаване на ЕО, може да заведе дело за нарушение срещу държавата-членка съгласно член 226 ЕО.

⁴⁰ <http://europa.eu.int/solvit/>