



Vastuvõtmise kuupäev : 04/09/2025

**Kohtuasi C-500/25\***

**Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1**

**Saabumise kuupäev:**

22. juuli 2025

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Amtsgericht Heilbronn (Heilbronna esimese astme kohus, Saksamaa)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

7. oktoober 2024

**Kriminaalmenetluse algataja:**

Staatsanwaltschaft Heilbronn

**Süüdistatav:**

RX

---

**Põhikohtuasja ese**

Pärast asja tagasisaatmist kassatsioonikohtu poolt alustatud kriminaalmenetlus, mille ese on registreerimismärgi väärkasutamine – Riigisisene „kaugregistreerimise keeld“

**Eelotsusetaotluse laad ja sisu**

ELTL artiklite 35, 36, 56, artikli 58 lõike 1 ja artikli 90 jj tõlgendamine

**Eelotsuse küsimused**

1. Kas äritegevuse raames toimuv ühendusesisene vedu, mille ese on tehasest välja lastud uued, ametlikult veel registreerimata mootorsõidukid, millele on kinnitatud liikmesriigi poolt konkreetsele sõidukimüüjale väljastatud numbrimärk

\* Kohtumenetluse keel: saksa.

(*Händlerkennzeichen*), on hõlmatud ELTL-s sätestatud põhivabadustega, eelkõige transporditeenuste osutamise vabadusega, mis on ette nähtud ELTL artiklis 56, artikli 58 lõikes 1, artiklis 90 jj?

*Kui eespool sõnastatud küsimusele vastatakse JAATAVALT:*

2. Kas ELTL artikli 56 esimest lauset ja artikli 58 lõiget 1 koostoimes artikli 91 lõike 1 punktiga a ja artikliga 92 tuleb tõlgendada nii, et nende sätete eesmärk on vaba ja võrdse konkurentsiga avatud turumajandusele tuginedes liberaliseerida ja ühtlustada transpordi siseturg, st kõrvaldada takistavad riigisisised piirangud, ning et need sätted annavad Euroopa Parlamendile ja nõukogule esmase õigusloomepädevuse, kui tegemist on piiravate sätetega transpordi valdkonnas?

*Kui eespool sõnastatud küsimusele vastatakse JAATAVALT:*

3. Kas ELTL artikli 56 esimest lauset ja artikli 58 lõiget 1 koostoimes ELTL artikli 91 lõike 1 punktiga a ja eelkõige artikliga 92 tuleb tõlgendada nii, et – kuna puudub Euroopa Liidu määrus või direktiiv, mis reguleeriks ühtlustamist sõidukimüüjale väljastatud numbrimärkide vastastikuse tunnustamise valdkonnas –

a. ei või ükski liikmesriik – ilma nõukogu ühehäälsel nõusolekuta – võtta transpordipoliitika valdkonnas vastu sätteid, mis muudavad praegu kehtivate riigisiseste õigusnormide otsese või kaudse toime teiste liikmesriikide veoettevõtjate jaoks võrreldes riigisiseste ettevõtjatega vähem soodsaks (ebasoodsamasse olukorda seadmise keeld või vähemasti *standstill*-kohustus)?

b. on eespool nimetatud sätetega vastuolus riigisisised õigusnormid – nagu põhikohtuasjas kohaldatava ja asjakohase FZV varasema redaktsiooni § 20 lõike 1 neljas lause (alles jäetud FZV uue redaktsiooni § 46 lõike 1 neljandas lauses) –, mille kohaselt *bis dato* vahet tegemata sõnastatud õigusnormiga, mida kohaldatai nii tegelikkuses kui ka kohtupraktikas vahet tegemata kõikidele piiriülese veo juhtumitele (eksport/transiit/import), kehtestati väidetava täpsustuse kattevarjus (uuesti) nn kaugregistreerimise üldine keeld („varasema korra juurde tagasipöördumine“)?

c. Kas küsimustele tuleb, arvestades liikmesriikide põhimõttelist suveräänsust sõidukite ametliku registreerimise valdkonnas, vastata jaatavalt vähemasti juhul, kui nn kaugregistreerimise keeld kehtiks vahet tegemata ka teiste liikmesriikide poolt sõidukimüüjatele väljastatud numbrimärkide suhtes? Teisisõnu juhul, kui tehasest välja lastud uute, ametlikult veel registreerimata sõidukite vedamisel Saksamaa Liitvabariigist teistesse liikmesriikidesse (eksport), mis toimub äritegevuse raames, keelatakse teise liikmesriigi tunnustatud ja usaldusväärsetel veoettevõtjatel äritegevuse raames kasutada selle teise liikmesriigi poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärke?

d. Kas eespool sõnastatud küsimustele tuleb vastata jaatavalt vähemasti juhul, kui kohaldatavate riigisiseste õigusnormide alusel asjaomase teise liikmesriigi ettevõtja jaoks pääs turule *de facto* tegelikult tõkestatakse (keeldumine tunnustamast teise liikmesriigi poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärke ja samal ajal puuduv võimalus hankida enda nimel nõutaval hulgal samaväärseid selle liikmesriigi poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärke)?

4. Kas äritegevuse raames toimuv ühendusesisene vedu, mille ese on tehasest välja lastud uued, ametlikult veel registreerimata mootorsõidukid, millele on kinnitatud liikmesriigi poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärk, kuulub (ka) kaupade vaba liikumise kohaldamisalasse ja on eelkõige hõlmatud ELTL artikli 35 kaitsega?

*Kui eespool sõnastatud küsimusele vastatakse EITAVALT:*

5. Kas antav hinnang on teistsugune, kui tõendatakse, et võrreldavaid liikmesriigi poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärke asjaomases liikmesriigis (1) ei eksisteeri, või (2) teise liikmesriigi residendist ettevõtja ei saa neid soetada, või (3) viimati nimetatud ettevõtja saab neid soetada ainult raskendatud tingimustel, või (4) viimati nimetatud ettevõtja saab neid soetada ainult ebamõistlikel (majanduslikel) tingimustel?

*Kui eespool sõnastatud küsimus(t)ele vastatakse JAATAVALT:*

6. Kas ELTL artiklit 35 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus riigisisised õigusnormid – nagu põhikohtuasjas kohaldatava ja asjakohase FZV varasema redaktsiooni § 20 lõike 1 neljas lause (alles jäetud FZV uue redaktsiooni § 46 lõike 1 [viiendas] lauses) –, mis näevad ette, et tehasest välja lastud uute, ametlikult veel registreerimata sõidukite ekspordil Saksamaa Liitvabariigist keelatakse teise liikmesriigi poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärkide kasutamine?

*Kui eespool sõnastatud küsimusele vastatakse JAATAVALT:*

7. Kas ELTL artiklit 36 tuleb tõlgendada nii, et selliste sõidukite vaba liikumise piirangud peavad igal üksikjuhul olema põhjendatud ELTL artikli 36 osutatud huvide kaitsmisega või Euroopa Kohtu tunnustatud siduvate nõuete täitmisega?

*Kui eespool sõnastatud küsimusele vastatakse JAATAVALT:*

8. Kas üldised kaalutlused, mida Saksa seadusandja kasutab nn kaugregistreerimise ulatusliku keelu põhjendamiseks, on ELTL artiklit 36 arvestades ebapiisavad, kui asjaomase ettevõtja puhul saab konkreetsel juhul kahtlusteta tuvastada, et

- (1) asjaomased sõidukimüüjale väljastatud Austria registreerimismärgid on EUCARISE kaudu tegelikult leitavad,
- (2) kõik muud andmed sõidukimüüjale väljastatud numbrimärkide õiguspärase kasutamise tagamiseks on sõidukis alati kättesaadavad ja seega ei ole raske võtta kohapeal kontrollimeetmeid ja sõidukite identifitseerimise meetmeid,
- (3) numbrimärgid ja nendega liikuvad sõidukid on alati nõuetekohaselt kindlustatud,
- (4) asjaomase ettevõtja usaldusvärsust on kontrollitud tema enda liikmesriigis ja seda saab vajaduse korral tõendada,
- (5) ei esine ühtegi faktilist elementi, mille põhjal võiks eeldada sõidukitega seotud piiriülese kuritegevuse, sõidukite varguse, sõidukidokumentide ebaseadusliku hankimise, sõiduki vandalismiga seotud pettuse ja dokumentide võltsimise ohtu,
- (6) avaliku julgeoleku ja korra säilitamiseks on olemas vähem piiravamaid ja mõistlikke vahendeid, mis kehtivad ka liikmesriigi poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärke kasutavate liikmesriigi ettevõtjate suhtes (nt kohustus pidada nõuetekohast sõidupäevikut, mida asjaomane ettevõtja peab riigisiseste õigusnormide kohaselt nägunii juba pidama)?

## **Viidatud õigusnormid**

### ***Riigisiseseid õigusnormid***

Maanteeliikluses kasutatavate sõidukite registreerimise määruse (Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr; Fahrzeug-Zulassungsverordnung) (*BGBI.* 2011 I lk 139), muudetud 23. märtsi 2017. aasta määrusega (*BGBI.* 2017 I lk 522) (edaspidi „FZV varasem redaktsioon“), § 20 lõike 1 esimene lause:

„Muus Euroopa Liidu liikmesriigis või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigis registreeritud sõidukid võivad ajutiselt osaleda Saksamaa Liitvabariigi liikluses, kui muu liikmesriigi või osalisriigi pädev asutus on väljastanud neile kehtiva registreerimistunnistuse ja neil ei ole Saksamaa Liitvabariigis püsivat asukohta.“

FZV varasema redaktsiooni § 20 lõike 1 neljas lause sätestab:

„Esimest lauset ei kohaldata sõiduki suhtes, mis paiknes ajal, mil see muus liikmesriigis või osalisriigis registreeriti, Saksamaa Liitvabariigi territooriumil.“

FZV varasema redaktsiooni § 20 lõike 1 esimene ja neljas lause on 1. septembrist 2023 identse sisuga üle võetud FZV uue redaktsiooni (*BGBI.* 2023 I nr 199) (edaspidi „FZV uus redaktsioon“) § 46 lõike 1 esimesse ja viiendasse lausesse.

FZV varasema redaktsiooni § 16 lõige 2 (FZV uue redaktsiooni § 41 lõige 2) näeb muu hulgas usaldusväärsetele sõidukitootjatele ette võimaluse saada väljaveoks nn punaseid numbrimärke.

Liiklusseaduse (Straßenverkehrsgesetz) (*BGBI.* 2003 I lk 310) (edaspidi „StVG“) § 22 lõike 1 punkt 1 sätestab:

„(1) Isikut, kes õigusvastaselt

1. kinnitab mootorsõidukile või mootorsõiduki haagisele, millele ei ole väljastatud ametlikku registreerimismärki või mida ei ole registreeritud, märki, mis võib tekitada mulje ametlikust registreerimismärgist, [...] karistatakse kuni üheaastase vangistusega või rahatrahviga, kui muude sätete alusel ei ole süüteo eest ette nähtud rangemat karistust.“

### ***Liidu õigusnormid***

ELTL artiklid 35 ja 36; artikli 56 esimene lõik ja artikli 58 lõige 1 koostoimes artikli 91 lõike 1 punktiga a ja artikliga 92

### **Asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte**

- 1 Süüdistatav on liidu kodanik, kes elab Austrias, kus on ka tema äriühingu V asukoht. Ta on üks selle äriühingu tegevjuhtidest ning vastavalt tööülesannete sisemisele jaotusele on tema vastutusalas tehases välja lastud uute, ametlikult veel registreerimata tarbesõidukite väljavedu Saksamaa Liitvabariigis asuvast asukohast. Sõidukite väljaveol kasutati esialgu Austria proovisõidunumbrimärke (edaspidi ka „sõidukimüüjale väljastatud numbrimärgid“), mille olid äriühingule V väljastanud Austria asutused.
- 2 Äriühingu V põhitegevusala on tehases välja lastud uute, ametlikult veel registreerimata tarbesõidukite piiriülene väljavedu. Väljavedu toimub muu hulgas maantee kaudu. Seda liiki väljaveoks on äriühingul mitusada Austria proovisõidunumbrimärki. Väljavedu toimub tootja tellimusel. Sihtkohaks on tootja teised filiaalid või müügipartnerid. Territoriaalselt hõlmab äriühingu tegevus kogu Euroopa Liidu siseturgu.
- 3 Väljaveetavad uued sõidukid võetakse vastu otse tootja tehases või raudteeterminalis või sadamas. Sel hetkel ei ole sõidukid veel „kasutusele võetud“ ja neid ei ole veel ametlikult registreeritud. Sõidukid paiknevad veel turustusahelas, need võidakse veel varustada eriomase pealisehitusega, neid ei ole veel lõpptarbijale üle antud ja neil ei ole veel püsivat asukohta. Tegemist on seega puhtalt väljaveo eesmärgil tehtavate sõitudega. Sõidukimüüjale väljastatud

numbrimärke kasutades sõidetakse nendega sihtkohta, kus need antakse üle, registreeritakse ja võetakse kasutusele.

- 4 Kõnealust tegevust on Austrias seadusega tunnustatud iseseisva majandustegevusena. See on äriühingu põhikirjajärgne tegevusala. Austria õigusaktide kohaselt on sõidukimüüjale väljastatud numbrimärgid, mida kasutati, vastavalt 1967. aasta mootorsõidukite seaduse (Kraftfahrgesetz 1967) §-le 45 sõnaselgelt ette nähtud selle tegevuse raames kasutamiseks. Äriühingul on olemas kõik tegevuseks vajalikud ametlikud load ja sertifikaadid.
- 5 Staatsanwaltschaft Heilbronn (Heilbronna prokuratuur) kvalifitseerib Austria proovisõidunumbrimärkide kinnitamise sõidukitele, mis paiknesid numbrimärkide kinnitamise ajal Saksamaal, nn keelatud kaugregistreerimiseks.
- 6 Prokuratuur paneb süüdistatavale süüks, et ta on äritegevuse raames 18 korral kinnitanud mootorsõidukile, millele ei olnud väljastatud ametlikku registreerimismärki ning mida ei olnud registreeritud, õigusvastaselt märgi, mis võis tekitada mulje ametlikust registreerimismärgist. See vastab StVG § 22 lõike 1 punkti 1 kohasele süüteokoosseisule. Prokuratuuri taotluse alusel tegi Amtsgericht Heilbronn (Heilbronna esimese astme kohus) 2. augustil 2019 käskmenetluses otsuse, mille peale esitas RX nõuetekohaselt ja tähtaja jooksul kaebuse.
- 7 Käskmenetluses tehtud otsus põhines järgmistel asjaoludel (kokkuvõtlikult): „Ajavahemikul 14. märtsist 2018 kuni 22. veebruarini 2019 vastutas tegevjuht äriühingus V [...] (Austria), mille äritegevus hõlmab sõidukite toimetamist sõidukimüüjalt kliendile, selle eest, et äriühingu palgatud juhid võtsid Saksamaa sõidukimüüjate juures vastu eelkõige poolhaagisega veokid ja reisijate veoks mõeldud bussid ning kinnitasid neile väljaveoks ette nähtud registreerimismärgid, mille oli sõidukimüüjatele väljastanud Austria, kusjuures kõikidele menetlusosalistele oli teada, et seoses maanteeliikluses kasutatavate sõidukite registreerimise määruse (Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr) § 20 alates 1. oktoobrist 2017 kehtiva muudatusega on selline kaugregistreerimine keelatud. Selliste numbrimärkidega sõidukitega, mis jätsid mulje, et sõidukid on registreeritud, osalesid juhid seejärel süüdistatava ülesandel avalikus maanteeliikluses, kuni liikluspolitsei ametnikud [...] nad kontrolli käigus kinni pidasid.“
- 8 Amtsgericht Heilbronn (Heilbronna esimese astme kohus) mõistis süüdistatavale 10. septembril 2020 numbrimärkide väärkasutamise eest 17 juhul trahvi kokku 220 päevamäära suuruses summas 300 eurot. RX esitas selle peale kassatsioonkaebuse, mis rahuldati ja mille alusel saadeti asi tagasi Amtsgericht Heilbronna (Heilbronna esimese astme kohus) pädevale kriminaalkohtunikule. Viimane esitab nüüd eelotsusetaotluse Euroopa Kohtule.

## Eelotsusetaotluse põhjendused

- 9 Võttes arvesse FZV varasema redaktsiooni § 20 lõike 1 neljanda lause (FZV uue redaktsiooni § 46 lõike 1 viies lause) tekkelugu ja Saksamaa Liitvabariigi suhtes juba toimunud kohustuste rikkumise menetlust põhikohtuasjaga samas küsimuses, on eelotsusetaotluse esitanud kohtul kahtlusi eespool viidatud liidu õigusnormide tõlgendamise suhtes.
- 10 Õigusnormi tekkelugu: FZV § 20 lõike 1 esimene, teine ja kolmas lause kuni 1. oktoobrini 2017 kehtivas redaktsioonis tulenesid Saksamaa Liitvabariigi suhtes alustatud kohustuste rikkumise menetlusest, mille aluseks oli kaebus, mille oli süüdistatav esitanud Euroopa Komisjonile 2003. aastal täpselt samasugustel asjaoludel. Selle tulemusel sõnastati FZV § 20 ümber (vt eespool FZV varasema redaktsiooni § 20 lõike 1 esimene lause).
- 11 Saksa seadusandja põhjendas seda muudatust järgmiselt: „*Euroopa Komisjon seadis kohustuste rikkumise menetluse raames Saksamaale kohustuse lubada avalikus maanteeliikluses ajutiselt osaleda ka välisriigi sõidukitel, millele on kinnitatud teiste liikmesriikide asjaomased lühiajalised numbrimärgid või väljaveoks väljastatud numbrimärgid. Seadusemuudatus tehti selle kohustuse täitmiseks.*“
- 12 Seadusemuudatuse põhjendusi arvestades ning kohustuste rikkumise menetlusele ja Euroopa Komisjoni väljendatud põhimõtetele viidates kohaldati kõnealust sätet seejärel kohtupraktikas kõikide piiriülese transpordi juhtumite suhtes.
- 13 FZV varasema redaktsiooni § 20 lõike 1 esimesele, teisele ja kolmandale lausele lisati 1. oktoobrist 2017 neljas lause, mis on käesoleva eelotsusetaotluse ese.
- 14 Seda muudatust põhjendati järgmiselt: „*Lõigetele 1 ja 2 lisatud lause eesmärk on täpsustavalt keelata nn kaugregistreerimine nii liidu liikmesriikidest kui ka kolmandatest riikidest. [...] Keeld põhineb Saksamaa suveräänsusel registreerida Saksamaa Liitvabariigi territooriumil paiknevad registreerimata sõidukid, mille kasutuselevõtt algab Saksamaa Liitvabariigis. Iga sõiduki identifitseerimine registreerimisel on ette nähtud selleks, et tagada sõiduki vastavus registreerimistunnistuse ja sõidukite keskregistri andmetele ning seega õiguskindlus. See on eriti oluline sõidukitega seotud piiriülese kuritegevuse, sõidukite varguse, sõidukidokumentide ebaseadusliku hankimise ja sõiduki vandalismiga seotud pettuse ärahoidmiseks. Praegu puudub rahvusvaheline kontrollivahend, näiteks rahvusvaheline andmebaas, mis võiks Saksamaal toimuvat identifitseerimist piisavalt asendada. See kehtib ka Euroopa Liidu liikmesriikide või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriikide suhtes, hoolimata seal juba saavutatud ühtlustamise tasemest. On tõsi, et ühise andmevahetusplatvormi EUCARIS kasutamine võiks juba oma olemuselt olla sobiv alus andmete hankimiseks. Praegu kasutab seda platvormi liidu 28 liikmesriigist tegelikult siiski ainult 15 liikmesriiki. Seetõttu ei ole riigiülene identifitseerimine veel piisavalt tagatud. Saksamaal toimuvast identifitseerimisest*



*saaks loobuda vaid siis, kui kasutamine oleks kõigile asjaomastele riikidele siduv ja kui kõik kehtivad numbrimärgid ja nendega seotud sõidukiandmed salvestataks EUCARISE mudeli kohaselt ning kui riikide kontrolliasutused saaksid neile ka kiiresti ligi pääseda. Kontrollifunktsioonidest loobumine suurendaks seevastu väärkasutamise ohtu. Kui kaugregistreerimist aktsepteeritaks ka ilma piisavate rahvusvaheliste kontrollivõimalusteta, on oht, et sõidukitega seotud piiriülene kuritegevus suureneb ja dokumendivõltsinguid, mida kohalikel järelevalveasutustel võib erinevate välismaiste dokumentide suure hulga tõttu olla raske tuvastada, pannakse toime suuremal määral. Kontrollimeetmete ja sõidukite identifitseerimismeetmete võtmine kohapeal muutuks seetõttu keerulisemaks. Seda arvestades saab Saksamaa Liitvabariigi territooriumil paikneva sõiduki identifitseerimist nõuetekohaselt tagada ainult Saksamaal toimuva registreerimisega. Viini konventsioon kaugregistreerimise võimalust ei nõua. Rahvusvahelise veo võimaldamise näeb Viini konventsioon ette ainult juhul, kui sõiduk tuuakse Saksamaale sisse välisriigist (Viini konventsiooni artikli 1 punkti b alapunkt iii). See on aga FZV § 20 lõike 1 esimese lause ja lõike 2 esimese lausega juba tagatud.“*

- 15 Saksamaa seadusandja kehtestas neljanda lausega teadlikult ja tahtlikult üldise „kaugregistreerimise“ keelu. Sellest ajast saadik on seda keeldu kohaldatud ühtselt, tegemata vahet numbrimärgi liigi (ametlik registreerimismärk või sõidukimüüjale väljastatud numbrimärk) alusel ja võtmata arvesse üksikjuhtumi asjaolusid. Lõppkokkuvõttes tähendab see seda, et äritegevuse raames toimuv piiriülene vedu, mille puhul kasutatakse teise liikmesriigi poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärke, piirdub üksnes import- ja transiitveoga. Asjaomane Saksamaal paiknevast asukohast algav eksportvedu ning multimodaalne import- ja transiitvedu (kombinatsioonis Saksa sadama või raudteeterminaliga) on alates 1. oktoobrist 2017 keelatud ja selle eest võidakse – nagu käesolevas asjas – esitada StVG § 22 lõike 1 punkti 1 alusel süüdistus numbrimärgi väärkasutamises.
- 16 Saksa asutused jätsid süüdistatava taotluse väljastada FZV varasema redaktsiooni § 16 lõike 2 alusel „punased numbrimärgid“ rahuldamata põhjendusega, et õigustatud isikute hulka kuuluvad üksnes sõidukitootjad, mitte aga ettevõtjad, kes tegelevad pelgalt sõidukite väljaveoga. Sellest tulenevalt puudub süüdistataval ka võimalus legaliseerida oma tegevus muude riigisiseste õigusnormide alusel, mistõttu on ta sunnitud taotlema tema jaoks koormavate menetluste algatamist, et tegutseda kooskõlas riigisiseste õigusnormidega.
- 17 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu seisukoht: Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et ELTL artikli 56 esimest lõiku ja artikli 58 lõiget 1 koostoimes ELTL artikli 91 lõikega 1 ja artikliga 92 tuleb tõlgendada esmalt nii, et Saksamaa Liitvabariik ei või teha transpordi valdkonnas selliseid seadusemuudatusi, mis eelkõige Saksamaa Liitvabariigi territooriumil algava rahvusvahelise veo puhul seavad teiste liikmesriikide veoettevõtjad riigisiseste veoettevõtjatega võrreldes otseselt või kaudselt ebasoodsamasse olukorda.

- 18 Sellega seoses on eespool nimetatud sätetega vastuolus muu hulgas selline riigisisene meede, mis piirab tingimusi teiste liikmesriikide veoettevõtjate osalemiseks liikmesriigis toimivas veos, kuna loob otsese seose kasutatavate numbrimärkide päritoluga ja takistab sellega teiste liikmesriikide veoettevõtjate pääsu Saksamaa turule, mis on seni olnud tagatud seadusega.
- 19 Seoses teenuste osutamise vabadusega transpordi valdkonnas viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtu 18. juuni 2019. aasta kohtuotsusele Austria vs. Saksamaa (C-591/17, EU:C:2019:504), mille õiguspõhimõtteid (punkt 135 jj ning punkt 158 jj) saab eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul üle kanda käesolevale asjale.
- 20 Lisaks leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et ELTL artikleid 35 ja 36 tuleb tõlgendada nii, et need on kohaldatavad ametlikult veel registreerimata sõidukite väljaveole, mille raames kasutatakse teiste liikmesriikide poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärke, ning et artikkel 35 kehtestab ekspordivoo piiramise vahetult kohaldatava keelu, mida vaidlusalune riigisisene meede rikub, kuivõrd see lähtub sõnaselgelt numbrimärkide päritolust ja kuivõrd seda kohaldatakse vahet tegemata ka teiste liikmesriikide poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärkide suhtes. See kujutab endast teiste liikmesriikide konkurentide otsest diskrimineerimist ja raskendab kolmandate riikide ettevõtjate pääsu Saksamaa turule. Eelotsusetaotluse esitanud kohus on seisukohal, et Saksa seadusandja „kaugregistreerimise“ keelu põhjendustest ei saa tuletada ühtegi alust, mis võiks süüdistatava äriühingu puhul põhjendada keeldu kinnitada Saksamaa Liitvabariigi territooriumilt eksporditavatele sõidukitele registreerimismärke, mille on sõidukimüüjale väljastanud Austria.
- 21 On tõsi, et FZV varasema redaktsiooni § 20 lõike 1 neljas lause (FZV uue redaktsiooni § 46 lõike 1 viies lause) on kohaldatav vahet tegemata. Kohustus kinnitada Saksamaa asutuste väljastatud registreerimismärgid kõigile sõidukitele, mis osalevad Saksamaa territooriumil maanteeliikluses, mõjutab aga kolmandate riikide ettevõtjaid tunduvalt suuremal määral kui Saksamaa ettevõtjaid, mistõttu on eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul tegemist olukorraga, kus kolmandate riikide ettevõtjaid, kes tegelevad sõidukite väljaveoga ja ei ole sõidukimüüjad, diskrimineeritakse.
- 22 Süüdistatava äriühing kinnitab alates 10. septembrist 2020, mil põhikohtuasjas toimus esimese astme kohtu istung, oma sõidukitele eranditult Saksa punaseid numbrimärke (FZV varasema redaktsiooni § 16 tähenduses). Kuna Saksamaa asutused keeldusid väljastamast süüdistatava äriühingule punaseid numbrimärke, on süüdistatav praegu – et tegutseda seaduskuulekalt – kohustatud hankima need numbrimärgid kolmanda isiku kaudu. See toimub Saksamaa filiaali kaudu. Tulenevalt vajadusest lasta väljastada kõnealused punased numbrimärgid, mida tuleb nüüd hallata ja kasutada lisaks Austria registreerimismärkidele, tekib süüdistataval igas kuus kohustusliku vastutuskindluse ja mootorsõiduki maksu kujul keskmiselt ligikaudu 50 000 euro suurune lisakulu. Selle kulu kannab praegu Saksa filiaal ja selle kohta esitatakse igas kuus arve emaettevõtjale. Alates

2020. aasta oktoobrist kuni praeguseni kantud kulude summa on ligikaudu 2,6 miljonit eurot. Lisaks tekitab süüdistatavale märkimisväärseid igakuiseid sisemisi kulusid kahekordne halduskoormus, kuna nõutav on nii Saksa kui ka Austria poolt väljaveoks väljastatud registreerimismärkide olemasolu. Sisemised kulud tekivad eelkõige nii töötajate tasandil (kahekordsed personalikulud numbrimärkide kahekordseks haldamiseks) kui ka logistika tasandil (sõltuvalt tellimusest peab juhtidel käepärast olema kaks numbrimärkide komplekti koos asjaomaste dokumentidega, mis tähendab palju rohkem aega nõudvat kooskõlastamist). Saksamaa residendist konkurendil neid kulusid ei ole, kuna tema vajab ainult Saksa registreerimismärke ning „punaseid numbrimärke“ on tal võimalik hõlpsasti taotleda ja kätte saada oma Saksamaal asuva asukoha kaudu.

- 23 Võttes arvesse ELTL artiklit 36, peaks Saksamaa Liitvabariik olema võimeline nimetama konkreetseid alused, mis kõnealust „kaugregistreerimise keeldu“ põhjendavad. Lisaks peab riigisisene meede olema vajalik ja vastama proportsionaalsuse põhimõttele. Riigisiseste asutuste ülesanne on sellele tugineda ja konkreetset juhul tõendada, et õigusnorm on vajalik viidatud sättes osutatud huvide tõhusaks kaitsmiseks ja – eelkõige – et asjaomase mootorsõiduki registreerimine kujutab endast tegelikku ohtu liiklusohutusele.
- 24 Eelotsusetaotluse esitanud kohus on seisukohal, et Saksa seadusandja argument, et kõnealuse õigusnormi eesmärk on tagada liiklusohutus, ei ole ELTL artikli 36 kohane sobiv põhjendus, kuna see ei tee vahet usaldusväärsetel ja ebausaldusväärsetel ettevõtjatel ega näe ette ka muud vahetegemist (nt transiit- ja importveo vahel). Lisaks sellele ei kujuta tõsiasi, et sõiduk sõidab Saksamaa teedel teise liikmesriigi poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärgiga, endast iseenesest – ilma täiendavate asjaoludeta – veel tõsist ohtu liiklusohutusele. Igal juhul ei saa maanteeliikluse ohutust parandada, kui lähtutakse üksnes numbrimärgi kinnitamise kohast. Selles osas ei ole vahet, kas sõiduk paikneb numbrimärgi kinnitamise ajal Saksamaal või välisriigis. Saksamaal paikneva, kuid väljaveoks välisriiki mõeldud sõiduki puhul ei asu tehingute raskuskese hiljemalt väljaveo alguse ajal enam Saksamaal, nagu see on ka sõiduki puhul, mis viiakse liidu liikmesriigist läbi Saksamaa Liitvabariigi territooriumi välja teise riiki. Mõlemal juhul puudub maanteeliikluses ajutise osalemise ajal püsiv asukoht Saksamaal.
- 25 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates oleks Euroopa Liidu ja Saksa õigust võimalik kooskõlla viia vaidlusaluse sätte kohaldamisala täpsustamisega selliselt, et keelu kohaldamisalast jäetakse sõnaselgelt välja äritegevuse raames toimuv ühendusesisene vedu, mille ese on tehases välja lastud uued, ametlikult veel registreerimata mootorsõidukid, millele on kinnitatud liikmesriigi poolt sõidukimüüjale väljastatud numbrimärgid, mida on kasutatud riigisiseste õigusnormide kohaselt.
- 26 Kui aga selline sõnastus osutub problemaatiliseks ja ei saa anda soovitud tulemust, milleks on liidu õiguse kohaselt tunnustada sõidukimüüjale väljastatud numbrimärgi kasutamist äritegevuse raames usaldusväärsete ettevõtjate poolt mis

tahes piiriülese veo puhul, tuleb vaidlusalune õigusnorm tunnistada liidu õigusega vastuolus olevaks.

- 27 Kuna süüdistatava tegevus vastab Saksa õiguse alusel registreerimismärgi väärkasutamise süüteo koosseisutunnustele, sõltub kriminaalvastutuse küsimus määravas osas sellest, kas FZV varasema redaktsiooni § 20 lõike 1 neljas lause (FZV uue redaktsiooni § 46 lõike 1 viies lause) on liidu õigusega kooskõlas. Kui kõnealune säte on liidu õigusega vastuolus, oli süüdistataval lubatud kasutada sõidukite väljaveo ajal Saksamaa teedel oma Austria registreerimismärke ja ta tuleks õigeks mõista. Kui säte on liidu õigusega kooskõlas, tuleks süüdistatav süüdi mõista.