



KOHTUOTSUS

EESTI VABARIIGI NIMEL

| | |
|--|--|
| Kohus | Tallinna Ringkonnakohus |
| Kohtukoosseis | Eesistuja Oliver Kask, liikmed Silvia Truman ja Ruth Virkus |
| Otsuse tegemise aeg ja koht | 22. detsember 2008, Tallinn |
| Haldusasja number | 3-07-108 |
| Haldusasi | Janar Kuusi (Kuus) kaebus Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse 12. detsembri 2006. a sõiduautole Ford Focus XXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX üksiksõiduki kinnituse väljastamisest keeldumise ja sõiduauto registreerimata jätmise õigusvastaseks tunnistamiseks ja Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse kohustamiseks tüübikinnituse taotlust uuesti läbi vaatama |
| Vaidlustatud kohtulahend | Tallinna Halduskohtu 19. novembri 2007. a otsus |
| Menetluse alus ringkonnakohtus | Janar Kuusi apellatsioonkaebus |
| Asja läbivaatamise kuupäev | 8. detsember 2008 |
| Menetlusosalised ja nende esindajad | Kaebuse esitaja: Janar Kuus, esindaja adv Indrek Lillo Vastustaja: Eesti Riiklik Autoregistrikeskus, esindaja Kristo-Taavi Ruus |

RESOLUTSIOON

1. Rahuldada Janar Kuusi apellatsioonkaebus osaliselt.
2. Tühistada Tallinna Halduskohtu 19. novembri 2007. a otsus osas, millega kaebus jäeti rahuldamata taotluse osas tunnistada Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse 12. detsembri 2006. a keeldumine sõiduautole Ford Focus tehasetähisega XXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX üksiksõiduki kinnituse väljastamisest õigusvastaseks ja taotluse osas teha Eesti Riiklikule Autoregistrikeskusele efekkirjutus vaadata Janar Kuusi sellele sõidukile üksiksõiduki kinnituse väljastamise taotlus uuesti läbi.
3. Tunnistada Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse 12. detsembri 2006. a keeldumine sõiduautole Ford Focus tehasetähisega XXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX üksiksõiduki kinnituse väljastamisest õigusvastaseks.
4. Teha Eesti Riiklikule Autoregistrikeskusele efekkirjutus vaadata Janar Kuusi sellele sõidukile üksiksõiduki kinnituse väljastamise taotlus uuesti läbi.
5. Jätta kohaldamata majandus- ja kommunikatsiooniministri 12.03.2004 määrusega nr 44 kinnitatud „Autode ja nende haagiste ning mootorrataste tüübikinnitamise eeskirja“ § 7 lõike 4 punkt 1 osas, milles see ei võimalda omistada sõidukile üksiksõiduki kinnitust, kui sõiduk on varem olnud registreeritud teises Euroopa Liidu liikmesriigis ja sõiduki kohta ei ole esitatud kõiki riiklikuks tüübikinnituseks nõutud

dokumente, kuid ARK on kontrollimise tulemusena teinud kindlaks, et sõiduk on teeliikluses ohutu.

6. Mõista Eesti Riiklikult Autoregistrikeskusest Janar Kuusi kasuks välja menetluskulud summas 30 000 (kolmkümmend tuhat) krooni.

EDASIKAEBAMISE KORD

Kohtuotsuse peale võib esitada kassatsioonkaebuse Riigikohtule 30 päeva jooksul arvates otsuse avalikult teatavakstegemisest.

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. Janar Kuus esitas 15.03.2005 Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse (ARK) Tallinna büroole avalduse riikliku tüübikinnituse väljastamiseks Ameerika Ühendriikides valmistatud sõiduautole Ford Focus, tehasetähisega XXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX. Sõiduk oli varem registreeritud Leedu Vabariigi liiklusregistris.

ARK Tallinna büroo 05.04.2005 kirjaga nr 05/10-1/7776-2 teatati J. Kuusile, et tema sõiduautole ei ole võimalik riiklikku tüübikinnitust väljastada.

J. Kuus vaidlustas sõiduki registreerimata jätmise 02.05.2005 Tallinna Halduskohtus. Tallinna Halduskohtu 29.09.2005 kohtuotsusega haldusasjas nr 3-556/05 jäeti J. Kuusi kaebus rahuldamata. Tallinna Ringkonnakohtu 27.06.2006 kohtuotsusega haldusasjas nr 3-05-301 tühistati Tallinna Halduskohtu otsus ning kohustati ARK-d vaatama läbi J. Kuusi 15.05.2005 esitatud sõiduauto Ford Focus riikliku tüübikinnituse taotlus.

ARK vaatas 17.10.2006 J. Kuusi taotluse uuesti läbi ja selgitas tüübikinnituse saamiseks vajalike dokumentide esitamise vajadust.

J. Kuus esitas 10.11.2006 ARK-le nõude sõiduautole Ford Focus tüübikinnituse andmiseks ning sõiduki arvele võtmiseks.

ARK keeldus 12.12.2006 kirjaga nr 10-1/06/31829-2 avaldust rahuldamast. Kirja kohaselt tuleb sõiduki sisetooljal esitada ARK-le majandus- ja kommunikatsiooniministri 12.03.2004 määrusega nr 44 kinnitatud „Autode ja nende haagiste ning mootorrataste tüübikinnitamise eeskirja” § 4 lõikes 8 toodud dokumendid. Samuti märgiti kirjas, et ARK-l ei ole võimalik läbi viia direktiivide kohaseid sõiduki heitgaaside ja müra katsetusi, sest puuduvad seadmed ja tunnustatud katsekojale vastav pädevus.

2. J. Kuus esitas halduskohtule **kaebuse**, milles palus tunnistada õigusvastaseks ARK 12.12.2006 sõiduautole Ford Focus XXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX üksiksõiduki kinnituse väljastamisest keeldumise ja sõiduauto registreerimata jätmise ning kohustada uuesti läbi vaatama tüübikinnituse taotlust. Kaebust põhjendati järgmiselt:

- a) tüübikinnituse sisuks oleva vastavuse peab eelduslikult tuvastama ARK, kellel on võimalik teha vajalikke tüübikatsetusi kohapeal või küsida andmeid nn tunnustatud katsekodadelt või autoregistrilt, kes on vajalikud katsetused juba sarnasele sõiduautole teinud. Kuna Eestis oli 17.08.2005 seisuga registreeritud 3 Ameerika Ühendriikides toodetud Ford Focus, siis saab ARK kõik vaidlusaluse sõiduauto registreerimiseks vajalikud andmed nimetatud autode registreerimise materjalide juurest. Ka Euroopa Liidu tüübikinnituse ja riikliku tüübikinnituse puhul ei tehta tüübikinnitust igale sõiduautole eraldi, vaid ainult ühele. Kõikide teiste samasse tüüpi kuuluvate sõidukite puhul eeldatakse, et sõiduautod vastavad esitatud nõuetele. Sama põhimõtte peaks kehtima ka üksiksõiduki kinnituse puhul, mis on valmistatud samas tehases;

- b) Eestis on ARK-l võimalik vajadusel läbi viia katsetusi, mis vastaksid EL direktiivi nõuetele. Vaatamata seadmete puudumisele on sõiduki vastavust võimalik kontrollida ka kaebuse esitaja jaoks vähem koormaval viisil, st mõõtmisi teostamata. Kuna sõiduauto oli esmalt registreeritud Ameerika Ühendriikides, siis pidi ta vastama kõikidele seal kehtestatud nõuetele. Seega saaks sõiduki vastavuse EL nõuetele teha kindlaks, võrreldes EL nõudeid Ameerika Ühendriikide nõuetega. Sisuliselt toimub ka vastustaja poolt tunnustatud katsekojas tõendi väljastamine võrdlemise teel. Seega on ka ARK-l võimalik saada kõik vajalikud andmed konkreetse sõiduauto kohta nimetatud veebilehelt ja testi tegemiseks puudub põhjendatud vajadus, kuna see on ainult formaalset laadi. Samas tuleks kaebuse esitajal teha formaalsuse täitmiseks suuri kulutusi. Kui tüübikatsetuse või ekspertiisi teostamine on Eestis võimatu, kuid ARK siiski nõuab nende teostamist, peab ARK selgitama, miks ei ole võimalik andmete võrdlemise teel teha kindlaks sõiduki vastavust tehnilistele nõuetele;
- c) poolte vahel toimunud kohtuvaidluse raames tehti esialgse õiguskaitsse andmiseks sõidukile tehnoülevaatus, mille käigus mõõdeti ka sõiduki heitmeid. Tehnoülevaatus kontrollkaardilt on näha, et mõõtmistulemused on jäänud lubatu piiridesse ning ühtegi riket ega puudust ei ole tuvastatud. Kui sõiduk on läbinud juba tehnoülevaatus, siis järelikult ta vastab esitatud nõuetele;
- d) iga EL liikmesriik otsustab ise, mis tingimustel üksiksõiduki kinnitus väljastatakse. Kui liikmesriik on sõiduauto juba kandnud riiklikusse registrisse, siis tuleb eeldada selle vastavust EL-s kehtestatud nõuetele. Seega tuleks vaidlusalune sõiduauto registreerida ilma katseid tegemata, sest sõiduauto vastavus EL nõuetele on kindlaks tehtud juba teises EL liikmesriigis, Leedus.

3. ARK vastuses paluti jätta kaebus rahuldamata järgmistel põhjustel:

- a) sõiduauto Ford Focus puhul on tegemist sõidukiga, millele ei ole omistatud kogu sõiduki (EL) tüübikinnitust. Selliste sõidukite registreerimine ja nõuete kehtestamine on liikmesriikide endi otsustada. Leedu Vabariigis ei ole sõiduki mürataseme ja heitmete kohta vastavuse kinnitamine sõiduki registreerimise eelduseks. Antud sõiduki puhul ei ole Leedu register nõudnud mürataseme ja heitmete kohta dokumente. Eestis on selliste sõidukite registreerimise eelduseks majandus- ja kommunikatsiooniministri 12.03.2004 määrusega nr 44 kehtestatud „Autode ja nende haagiste ning mootorrataste tüübikinnitamise eeskirja” lisa 3, milles on muuhulgas nõutud sõiduki mürataseme ja heitmete kohta direktiivi, E-reegli või muu normdokumendi kohase sertifikaadi, katsekoja katseprotokolli või kinnituse, valmistaja tunnistuse või § 4 lõike 7 kohase dokumentatsiooni esitamist, mis kinnitab piirväärtuse täitmist. ARK saab tuvastada sõiduki mürataseme ja heitmete nõuetele vastavuse juhul, kui on esitatud eeskirja lisa 3 kohased dokumendid;
- b) ARK-l ei ole võimalik läbi viia tüübikatsetusi, kuna tal puuduvad vastavad seadmed direktiivi ja E-reegli kohaste katsetuste läbiviimiseks müra ja heitmete kohta. Samuti eeldab sõiduki direktiivi kohane sõidumüra mõõtmine lisaks seadmetele veel teatud kindla koostisega mõõdetud tee pinnakatet ning vastavat personali. Selline tunnustatud kompetents Eestis puudub. Võimaluste puudumisest tulenevalt ARK ei teosta ega ole ka kunagi teostanud sõiduki tüübikatsetusi või ekspertiise. Direktiivi kohaste katsetuste läbiviimiseks vastavaid laboreid ei ole ka paljudes teistes EL liikmesriikides. Andmete võrdlemise teel sõiduki Euroopa nõuetele vastavuse kindlaks tegemise õigus ARK-l puudub. Samuti ei ole Eestis Euroopa turule toodud sõidukeid edasimüüvatel maaletoojatel õigust kinnitada USA turule toodud sõiduki samasust ja heitmete ning müra vastavust direktiivi nõuetele. Sellise kinnituse väljastamine eeldab sõiduki kohta andmete omamist, mis on olemas vaid sõiduki tootjal;
- c) müra ja heitmete nõuetele vastavuse kinnitamise kohustus kehtib vaid nende sõidukite kohta, millel puudub Euroopa direktiivi 70/156/EMÜ kohaselt kogu sõiduki tüübikinnitus. Kui ilma tüübikinnitusega sõiduk omandatakse näiteks pärimise teel, siis kontrollitakse sõiduki vastavust tehnonõuetele tehnoülevaatus direktiivi 96/96/EMÜ

alusel. Sellisel juhul ei ole tegemist tüübikatsustega. Eestis on registreeritud kolm sõidukit Ford Focus, millel ei ole kogusõiduki tüübikinnitust. Kahel juhul on tegemist ümberasuja varana kaasatoodud sõidukitega, ühel juhul sõidukiga, mis on ette nähtud kasutamiseks treening- või võistlusperioodil. Kuna neil sõidukitel ei ole läbi viidud mürataseme ja heitmete kontrolli (ei olnud kohustuslik), ei saa nende sõidukite dokumente aluseks võtta;

- d) direktiivi 92/53/EEC artikli 1 kohaselt on jäetud liikmesriigi enda otsustada, kuidas ja mis tingimustel nad väljastavad üksiksõiduki kinnituse. Sellest lähtuvalt on Eesti Vabariik kehtestanud nõuded üksiksõiduki kinnitamiseks autode ja nende haagiste ning mootorrataste tüübikinnitamise eeskirjas. Seega ei ole asjakohased kaebuse esitaja väited, et ARK piirab kaupade vaba liikumist. Samuti ei ole õige kaebuse esitaja väide, nagu oleks sõiduki vastavus kõikidele direktiivi nõuetele kindlaks tehtud juba Leedu Vabariigis, kuna Leedus selle sõiduki registreerimisel ei nõutud direktiividele vastavaid dokumente sõiduki müra ja heitmete kohta. Väljaspool EL toodetud sõidukite registreerimisel nõutakse Leedus ainult valgustusseadmete nõuetele vastavusse viimist;
- e) sõidukite tehnoülevaatuse ja tüübikinnituse menetluse puhul on tegemist kahe erineva menetlusega, kus mõõdetakse erinevad komponendid.

4. Tallinna Halduskohtu 19.11.2007 otsusega jäeti kaebus rahuldamata. Kohus põhjendas otsust järgmiselt:

- a) kaebuse esitajale kuuluva sõiduauto Ford Focus (XXX XXXXXXXXXXXXXXXXX) puhul on tegemist sõidukiga, millele ei ole omistatud kogu sõiduki (EL) tüübikinnitust, mistõttu on võimalik sõiduk Ford Focus kanda liiklusregistrisse üksiksõiduki kinnituse alusel. ARK saab tuvastada sõiduki mürataseme ja heitmete nõuetele vastavuse üksnes juhul, kui on esitatud autode ja nende haagiste ning mootorrataste tüübikinnitamise eeskirja lisa 3 kohased dokumendid;
- b) eeskirja § 3 lg-st 6 ei tulene ARK-le kohustust ise tüübikatsust läbi viia ning tal on õigus suunata sõiduk tema poolt tunnustatud katsekotta. ARK-l puuduvad seadmed ja pädevus direktiivi ja E-reegli kohaste sõiduki heitgaaside ja müra katsustate läbiviimiseks, mistõttu ARK ise tüübikatsust ega ekspertiise ei teosta ega ole ka kunagi teostanud. Kaebuse esitaja väited, nagu oleks ARK-l võimalik ise tüübikatsust või ekspertiise läbi viia, on paljasõnalised. ARK ei saanud Eestis registreeritud sõiduautode Ford Focus dokumente aluseks võtta, kuna nimetatud sõidukite näol oli tegemist kahel juhul ümberasuja varana kaasatoodud sõidukitega ning ühel juhul sõidukiga, mis on ette nähtud kasutamiseks treening- või võistlusperioodil. Kuna ümberasuja sõiduki ning treeningutel või võistlustel kasutatava sõiduki suhtes on kohaldatav autode ja nende haagiste ning mootorrataste tüübikinnitamise eeskirja § 7 lõige 2, ei olnud nimetatud sõidukite puhul kohustust läbi viia mürataseme ja heitmete kontrolli. Vastustaja on selgitanud kaebuse esitajale, milliseid dokumente tuleb tüübikinnituse saamiseks esitada. ARK on teinud päringuid Soome katsekodadesse A-Katsastus Oy (A-Inspection LTD) ja Head of Technical Department vaidlusalusele sõidukile Ford Focus heitmete ja müra sertifikaadi või katseprotokolli saamiseks. 16.05.2006 kirjas selgitas ARK kaebuse esitajale, et Soome katsekojad väljastavad kaebuse esitaja sõidukile heitmete ja müra katseprotokollid, mille saamiseks tuleb eelnevalt läbida vastav protseduur ning infot selle kohta saab kirjale lisatud katsekodade ja ARK kirjavahetusest. Vastustaja on selgitanud kaebuse esitajale Soome katsekodade poole pöördumist ka suuliselt. Seega on vastustaja õiguspäraselt suunanud kaebuse esitaja sõiduki vastustaja poolt tunnustatud katsekotta;
- c) ARK ei ole öelnud, kas vaidlusalune sõiduk vastab või ei vasta EL-s kehtestatud piirnormidele, kuna ei ole esitatud ühtegi dokumenti, millest sõiduki vastavus või mittevastavus nähtuks. Sõidukite tehnoülevaatuse ja tüübikinnituse menetluse puhul on tegemist kahe erineva menetlusega, kus mõõdetakse erinevad komponendid.

Sõiduki ohutust teeliikluses tuvastatakse Eesti tehnoülevaatuspunktides. Sõiduki vastavust tüübikinnituse nõuetele on võimalik tuvastada vaid selleks vastavat varustust, personali ja akrediteeringut omavas katselaboris;

- d) Leedus antav üksikinnitus erineb nõuetelt Eestis üksiksõiduki kinnitusest ning vaidlusaluse sõiduki registreerimisel Leedus ei nõutud direktiividele vastavaid dokumente sõiduki müra ja heitmete kohta. Kuna sellekohased dokumendid Leedu liiklusregistril puuduvad, pole ka ARK-l andmeid, mida arvesse võtta. Kaupade vaba liikumise tagamiseks kehtib vastastikuse tunnustamise põhimõte, mis on lülitatud ka Eesti tüübikinnitamise eeskirja. Üksiksõiduki kinnitus on iga EL liikmesriigi reguleerida ning kohustus üksikinnituste tunnustamiseks puudub.

ASJAOSALISTE PÕHJENDUSED APELLATSIOONIMENETLUSES

5. J. Kuusi apellatsioonkaebuses palutakse tühistada halduskohtu otsus. Apellandi väited on järgmised:

- a) EL nõukogu direktiivi (92/53/EEC) artikli 1 kohaselt on jäetud liikmesriikide enda otsustada, kuidas ja mis tingimustel nad väljastavad üksiksõiduki kinnitusi. Seega võib Eesti Vabariik üksiksõiduki kinnituse nõuded ise kehtestada ilma EL nõudeid järgimata. Autode ja nende haagiste ning mootorrataste tüübikinnitamise eeskirjaga kehtestati sõiduauto ostnud omanikele mitmeid kitsendusi võrreldes pärinud, ümberasunud või ise ehitanud sõiduauto omanikega. Selline piirang ei ole kooskõlas põhiseaduse §-dega 3, 11, 12 ja 32;
- b) õigusnormide vastuvõtmisel tuleb lähtuda põhimõttest, et isikud on seaduse ees võrdsed, omandiõiguse piiramise alused peavad olema *expressis verbis* seaduses sätestatud ning omandiõiguse piiramine peab olema demokraatlikus õigusriigis vajalik. Liiklusseaduses ei ole seadusandja pidanud vajalikuks kehtestada sõiduauto omanikele piiranguid sõiduki registreerimisel lähtudes sellest, kas sõiduauto on väljaspool EL ostetud või päritud vms. Järelikult ei saanud minister kehtestada omal algatusel eeskirjaga täiendavaid omandiõiguse kitsendusi. Täitevvõim ei saa määrustega reguleerida valdkondi, mida põhiseaduse kohaselt tuleb reguleerida seadusejõuliste õigusaktidega;
- c) eeskirja § 3 lõigetest 1, 4 ja 6 tuleneb, et eelduslikult peab väljaspool Euroopa Liitu ostetud sõiduautode tüübikinnituse sisuks oleva vastavuse tuvastama ARK ja kui tal puuduvad selleks võimalused, siis suunama ise sõiduki tüübikatsetuseks või ekspertiisiks katsekotta või eksperdile või kontrollima muul viisil sõiduki vastavust kehtestatud nõuetele. ARK peab sõiduki nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks valima sõiduauto omaniku suhtes kõige soodsama ja mõistlikuma lahenduse. Mida intensiivsem on sekkumine omandiõiguse puutumatusse, seda enam peab olema sekkumine põhjendatud. Arusaamatuks jääb, miks on päritud ja ise valmistatud sõiduautode puhul vastustajal endal võimalik kontrollida sõidukite vastavust kehtestatud nõuetele, kuid ostetud sõidukite puhul nõutakse tüübikatsetuste tegemist. Selgusetu on, kas nõue, kus sõiduki omanik saadetakse formaalsuste täitmiseks välismaale, on demokraatlikus õigusriigis vajalik;
- d) tulenevalt haldusmenetluse seaduse (HMS) § 5 lg-st 2 peab vastustaja viima sõiduauto üksiksõiduki kinnituse menetluse läbi võimalikult väikeste kulutustega ja võimalikult lihtsalt ning efektiivselt. Kõige efektiivsem ja mõistlikum võimalus oleks võrrelda sõiduautode andmeid juba andmebaasis olevate andmetega, küsida andmeid teiste EL liikmesriikide käest või võtta andmed veebist. Ka eeskiri lubab teha kindlaks sõiduki vastavuse kehtestatud nõuetele kontrollimise alusel, st ilma katsetusi tegemata. Eeskirja § 4 lg 7 lubab ilma katsetusi tegemata aktsepteerida teistes liikmesriikides registreerimistunnistusele märgitud andmeid;
- e) ARK poolt tunnustatud katsekojas toimub tõendi väljastamine võrdlemise teel. J. Laurikko 26.04.2006 ARK-le saadetud kirjas teatati, et tõendi väljastamiseks ei ole autot vaja, piisab fotost. Kõik vajalikud andmed sõiduautode kohta on võimalik leida

veebist ja testi tegemiseks puudub põhjendatud vajadus. EL heitmete piirmäärad on kehtestatud EL direktiivi (70/220/EEC; 98/69/EEC) p 5.3.1.4 tabelis. Mürataseme nõuded on kehtestatud EL direktiivi (92/97/EC; 1999/101/EC) p 5.2.2.1.1. Nimetatud direktiivi kohaselt kehtib nõue, et müratase ei tohi sõiduautol ületada 74 dB. Samas lubab nimetatud EL direktiivi p 5.2.2.1.4.3. mõõteseadmete ebatäpsuse tõttu lahutada mürataseme mõõtmise tulemuselt maha 1 db. Seega vastaks sõiduauto müratase EL nõuetele, kui see oleks 75 db või väiksem;

- f) Eesti Vabariigis tuleb sõiduauto lugeda vastavaks kõikidele kehtestatud nõuetele, kui see on läbinud tehnilise ülevaatuse. Liiklusseaduse (LS) § 14 lg-st 3 tuleneva delegatsiooninormi mõte seisneb selles, et tüübikinnituse menetluses hinnatakse sõiduki vastavust tehnilistele nõuetele. Järelikult tuleneb viidatud seadusest, et tüübikinnitusmenetlusega tuvastatakse sõiduki vastavus kehtivatele tehnonõuetele. Tehnoülevaatuse kontrollkaardilt on näha, et mõõtmistulemused on jäänud lubatud piiridesse ning ühtegi rikut ega puudust ei tuvastatud. Sõiduk, mis on ohtlik inimeste elule ja tervisele, ei saaks läbida tehnoülevaatus. Auto vastavust EL nõuetele kinnitab ka asjaolu, et selliseid sõiduautosid kasutatakse mitmetes teistes EL liikmesriikides;
- g) eeskirja sätted reguleerivad juhtumeid, mil sõiduauto tuuakse väljastpoolt Euroopa Liitu Eestisse. Vaidlusalune sõiduauto oli enne Eesti Vabariiki toomist registreeritud Leedus. EL siseturul kehtib kaupade vaba liikumise põhimõte (Euroopa Ühenduse asutamislepingu art 3). Kaupade vaba liikumise eesmärk on tagada siseturul olukord, kus ühes EL liikmesriigis turule lastud kaup peab saama vabalt ringelda ükskõik millises teises EL liikmesriigis. Kuna vaidlusalune sõiduauto on ostetud EL liikmesriigist, siis ei saa riik piirata sellise kauba (mootorsõiduki) kasutamist. EL-s kehtivad sõiduautode turvalisuse, müra ja keskkonnanõuete osas kõikide liikmesriikide kohta ühesugused nõuded. Iga liikmesriigi enda otsustada on tingimused, mille alusel sõiduautosid liikmesriikides arvele võetakse. Kui liikmesriik on sõiduauto juba kandnud riiklikusse registrisse, siis tuleb eeldada, et see vastab EL-s kehtestatud nõuetele. Sõiduki nõuetele vastavuse kontrollimiseks on olemas mitmeid võimalusi: tootjalt andmete küsimine, registris olevate andmete kasutamine, katsetuste tegemine, välismaiste sõidukite registritele järelepärimiste tegemine, olemasolevate andmete võrdlemine jms. Seega võis Leedus sõiduauto vastavuse EL nõuetele kindlaks teha katsetusi tegemata. Kui eeldada, et Leedu ei kontrollinud sõiduauto vastavust EL nõuetele, siis tähendaks see sisuliselt Leedu süüdistamist EL õiguse eiramises. Teistes liikmesriikides aktsepteeritud kauba puhul tuleb eeldada, et see ei kujuta endast ohtu rahva tervisele ning vastab seega kõikidele Euroopa Liidu nõuetele. Sellisele seisukohale on jõudnud ka Euroopa Kohus otsuses 178/84: *Euroopa Komisjon vs Saksamaa*. Euroopa Kohus on selgelt väljendanud, et tuleb eeldada teises liikmesriigis aktsepteeritud kauba ohutust rahva tervisele ja vastavust kõikidele Euroopa Liidu nõuetele. Vastustaja pole kaebajale esitanud ühtegi asjaolu, millest võiks järeldada, et vaidlusalune sõiduauto on ohtlik rahva elule ja tervisele ning ei vasta EL mõnele nõudele. Seega ei saa nõustuda kohtu seisukohaga, et EL siseselt puudub kohustus tunnustada teiste liikmesriikide üksiksõiduki kinnitusi.

6. ARK vastuses palutakse jätta apellatsioonkaebus rahuldamata ja nõustutakse halduskohtu otsusega. Lisaks märgib vastustaja, et halduskohtule ei esitatud kaebust autode ja nende haagiste ning mootorrataste tüübikinnitamise eeskirjas toodud nõuete vastuolu kohta põhiseadusega. Seega sisalduvad apellatsioonkaebuses uued nõuded. Samuti ei ole apellant esimese astme kohtule esitanud taotlust kontrollida sõiduki omaniku välismaale saatmise vajalikkust demokraatlikus õigusriigis. Arusaamatuks jääb, milles seisneb kohtupoolne menetlusnormi rikkumine, kui sarnaselt kohtuotsuses järeldatule leiab ka apellant, et eeskirja § 2 p 27 kohaselt on üksiksõiduki kinnitus riikliku tüübikinnituse menetlus, mille tulemusel pädev asutus otsustab esitatud dokumentide ja ekspertiisi või kontrollimiste alusel sõiduki vastavuse määruse nõuetele. Eeskirja § 1 lõigetest 1-3 ei

tulene, et eeskiri reguleerib juhtumeid, mil sõiduauto tuuakse väljastpoolt Euroopa Liitu Eestisse.

RINGKONNAKOHTU PÕHJENDUSED

7. Ringkonnakohus käsitleb esmalt küsimust, kas üksiksõiduki kinnituse väljastamisest keeldumine oli õigusvastane (I), seejärel küsimusi, kas eeskirja regulatsioon on kooskõlas liiklusseadusega (II), Euroopa Liidu õigusega ja põhiseadusega (III) ning lahendab lõpuks kaebuse taotlused ja menetluskulud (IV).

I

8. Eeskirja § 2 p 22 kohaselt tüübikinnitus on menetlus, mille tulemusena pädev asutus vormistab uut tüüpi sõidukile või tootele e- või E-tüübikinnituse või riikliku tüübikinnituse. Paragrahvi 2 p 14 kohaselt riiklik tüübikinnitus on menetlus, mille tulemusena pädev asutus tüübitunnustamise, tüübikatsetuste, ekspertiisi või kontrollimiste alusel otsustab sõidukitüübi, sõiduki või toote vastavuse määruse nõuetele. Paragrahvi 2 p 27 kohaselt üksiksõiduki kinnitus on riikliku tüübikinnituse menetlus, mille tulemusena pädev asutus otsustab esitatud dokumentide ja ekspertiisi või kontrollimiste alusel sõiduki vastavuse määruse nõuetele.

Eeskirja § 7 lg 1 p 11 kohaselt on võimalik üksiksõiduki kinnitus teostada ka apellandi sõidukile. Selle asjaolu üle, et apellandi sõiduk vastab eeskirja § 7 lg 1 p 11 nõuetele (M₁ kategooria sõiduk), vaidlus puudub.

Paragrahvi 4 lõike 2 kohaselt kui sõidukitüübile ei ole omistatud riiklikku tüübikinnitust, tuleb sõiduki valmistajal, tema ametlikul esindajal või sissetoojal esitada ARK-le lõikes 8 ettenähtud dokumendid. Esitatud dokumentide alusel määrab ARK, kas sõiduk kuulub tüübitunnustamisele, kontrollimisele või tüübikatsetusele. Eeskirja § 7 lg 4 p 1 kohaselt teostatakse apellandi sõiduki kinnitus eeskirja lisa 3 nõuete kohaselt. Seega tuleb vastustajale esitada erinevalt eeskirja § 4 lõikest 8 need dokumendid, mis tõendavad eeskirja lisa 3 nõuete täitmist. Paragrahvi 4 lõige 7 sätestab, et kui sõiduk on vahetult enne sõiduki Eestisse sissetoomist kantud Euroopa Liidu liikmesriigi registrisse, siis riiklikul tüübikinnitusel võib arvesse võtta selle liikmesriigi pädeva asutuse või tunnustatud katsekoja poolt väljastatud dokumentides või sõiduki registreerimistunnistuses märgitud andmeid direktiivide, E-reeglite või nendes nõutud piirväärtuste täitmise kohta ja ARK poolt läbiviidud kontrollimise tulemusi.

Eeskirja § 7 lg 3 kohaselt teostatakse üksiksõiduki kinnitus igale sõidukile eraldi.

9. Eeskirja tsiteeritud regulatsioonist nähtub, et vastustajal on kaalutusõigus, millal pidada piisavaks dokumentide esitamist sõiduki vastavuse tuvastamiseks määruse nõuetele ja millal viia läbi täiendavalt kontrollimisi või katsetusi. Eeskirja § 2 p 27 kasutab sõnastust, mille kohaselt tehakse otsustus dokumentide ja ekspertiisi või kontrollimiste tulemusel. Ekspertiis on eeskirja § 2 p 3 kohaselt sõiduki ehituse, liiklus- ja keskkonnanohutuse kehtivatele siseriiklikele ning rahvusvahelistele nõuetele vastavuse küsimuste uurimine ja lahendamine või selle kohta arvamuse avaldamine, mille vormistab ekspert aktiga ja milles esitatud faktid on sõiduki kasutuskõlblikkuse hindamise aluseks. Sättest ei nähtu, et ekspertiisi käigus tuleks teha katsetusi. Kolleegiumi arvates tuleb eeskirja sätteid mõista nii, et dokumentide alusel otsuse tegemine on võimalik, kui tuvastatakse, et sõiduk, mille suhtes üksiksõiduki kinnitust teostatakse, vastab dokumentides käsitletule. Seejuures ei pea viima läbi katsetusi iga eeskirja lisa 3 toodud nõude osas eraldi, kui dokumentidest nähtuvalt on võimalik need asjaolud tuvastada. Üksiksõiduki kinnituse raames kontrollitakse selliste sõidukite nõuetele vastavust, mis ei ole kasutuses tavapäraselt ja

suuremal hulgal. Menetluses tuleb arvestada, et sõiduki ohutuse tagamine peab toimuma sõiduki omanikku kõige vähem koormaval viisil ning juhul, kui üksiksõiduki kinnitust teostatakse seeriatootmises olevale või olnud sõidukile, tuleb eelistada menetlust üksnes dokumentide alusel ja kontrollida üksnes seda, kas sõiduk vastab sellise sõidukitüübi tunnustele.

10. Paragrahvi 2 punktist 27 ja § 4 lõikest 2 tulenevalt peab dokumendid üksiksõiduki kinnituse teostamiseks esitama menetluse läbiviimist taotleval isik, käesoleval juhul seega apellant. Tõenditest ei nähtu, et apellant oleks esitanud dokumente nende nõuete täitmise tõendamiseks, mille kontrollimiseks vastustaja apellandi katsetuste tegemiseks suunas: müratase ja heitmed. Apellandi seisukohtadest nähtub, et need tõendid tuleks koguda vastustajal teiste EL liikmesriikide pädevatelt organitelt või veebist.

11. Vastustaja 17.10.2006 vastusest apellandi avaldusele (tl 69-70) nähtuvalt nõudis vastustaja täiendavate dokumentidena katsekoja katseprotokolle mürataseme ja heitgaaside kohta ja sõiduki esitamist. 12.12.2006 kirjas (tl 29) selgitas vastustaja, et EL direktiivide nõuete kohaselt ei ole müra ja heitgaaside kohta sõiduki valmistaja katsetusi läbi viinud ja seetõttu ei ole võimalik nõuetekohaseid dokumente saada.

Apellant ei ole näidanud, kust on võimalik saada dokumente, mis tõendaksid Ameerika Ühendriikides valmistatud Ford Focus tüüpi sõidukile mürataseme ja heitmete kohta eeskirja lisa 3 punktide 1 ja 2 (EL direktiivide 70/157/EMÜ ja 70/220/EMÜ) kohase kontrolli läbiviimist. Apellandi viited sellele, et teistes EL liikmesriikides on seda tüüpi sõidukeid registrisse kantud, ei ole piisav tõend selle kohta, et läbi on viidud ka selliseid katsetusi. Neis liikmesriikides võivad nõuded üksiksõiduki kinnitusele olla erinevad.

12. Usutavad on vastustaja väited selle kohta, et EL direktiivide 70/157/EMÜ ja 70/220/EMÜ kohaseid heitgaaside ja müra mõõtmisi ei ole ARK-l endal võimalik läbi viia vastava kvalifikatsiooniga isikute puudumise tõttu. Eeskirja § 3 lg 6 kohaselt teostab ARK sõiduki kontrollimisi, tüübikatsetusi ja ekspertiise võimalusel ise või suunab selle kontrollimiseks, tüübikatsetuseks või ekspertiisiks tema poolt tunnustatud katsekotta või eksperdile. Kontrollimiste või ekspertiiside tulemuste kohta koostatakse akt ja katsetuste tulemuste kohta protokoll.

13. Eeskirja § 3 lõike 6 kohaselt suunab ARK sõiduki selle kontrollimiseks, tüübikatsetuseks või ekspertiisiks tema poolt tunnustatud katsekotta või eksperdile, kui ta ei saa neid toiminguid ise teostada. Sätte sõnastusest nähtuvalt ei lasu vastustajal kohustust ise korraldada sõiduki toimetamine pädevale isikule kontrollimiseks, katsetuseks või ekspertiisiks. Vastustaja järgis seega määruse nõudeid, kohustades apellanti ise korraldama pädeva katsekoja antava dokumendi saamise.

14. Kolleegium on seetõttu seisukohal, et vastustaja ei ole eeskirjaga kehtestatud kaalutusõiguse norme katsetuste läbiviimise kohta dokumentide küsimisel rikkunud.

II

15. LS § 14 lõiked 1 ja 2 sätestavad, et Eestis esmakordselt kasutusele võetavate autode, ratastraktorite ja nende haagiste ning mootorrataste tüübid kuuluvad tüübikinnitamisele. Tüübikinnitus on menetlus, millega pädev asutus tunnistab antud sõiduki tüübi vastavust kehtivatele tehnonõuetele. Vaidlust pole selles, et Eestis on registreeritud ka varem apellandi sõidukiga sama tüüpi sõidukeid, kuid nende suhtes pole läbi viidud tüübikinnitust, sest need on eeskirja § 2 p-s 30 näidatud isiku sõidukid või pärimise teel omandatud. Liiklusseadusest tulenevalt tuleb seetõttu apellandi sõiduki vastavust tüübikinnituse käigus tunnistada. Piisavaks ei saa pidada tehno seisundi kontrollimist,

kui võrd vastav kohustus on sätestatud täiendavalt tüübikinnitamise nõudele LS §-ga 13. Asjaolu, et mõlemad menetlused aitavad saavutada sama eesmärki – sõiduki ohutust –, ei tähenda, et üksnes ühe menetluse läbimisel oleks sõiduki kasutamine lubatud. Tehnoseisundi kontrollimisel kohaldatavad normid on erineva sisuga ning tagavad sõiduki ohutust väiksemal määral kui tüübikinnituse menetluse läbimise korral.

16. LS §13 lg 5 alusel on keskkonnaminister kehtestanud 22.09.2004 määruse nr 122 „Mootorsõiduki heitgaasis sisalduvate saasteainete heitkoguste, suitsususe ja mürataseme piirväärtused“, mille § 4 kohaselt on mootorsõiduki tüübikinnituse aluseks heitgaasis sisalduvate saasteainete heitkoguste ja suitsususe ning mürataseme osas pädeva asutuse poolt mootorsõidukile, selle osale või süsteemile antud E- või e-sertifikaat, välja arvatud üksiksõiduki kinnitusel, millel piirväärtuste täitmist tõendatakse mõne muu normdokumendi kohase sertifikaadi, katseprotokolli või valmistaja tunnistusega. Kuigi selle määruse § 16 kohaselt on tüübikinnitusel ja tehnoseisundi kontrollimisel mootorsõiduki mürataseme piirväärtused ühesuurused, nähtub §-st 4, et tehnoseisundi kontrollimisel tuvastatu ei ole kohane tõend.

17. Liiklusseadus ei täpsusta sõiduki tüübikinnitamise menetlust reguleerivaid norme, sh küsimusi, millises ulatuses peab vastustaja koguma ise tõendeid ning millised on sõidukile esitatavad nõuded, millele vastavust tüübikinnituse menetluses tuvastatakse. Kolleegium on seisukohal, et selliste normide kehtestamine ministri määrusega seaduses sätestatud volitusnormi alusel on lubatav. Seadusega ei ole jäetud võimalust mõnele sõidukile tüübikinnitust mitte teostada. Seadusega tuleb reguleerida põhiõiguste piirangud, kuid nende piirangute täpsustamine määrusega ei ole vastuolus PS § 3 esimese lausega ega §-ga 11.

III

18. Apellant leiab, et üksiksõiduki kinnituse nõue on sõiduki puhul, mis on soetatud teisest EL liikmesriigist, vastuolus Euroopa Ühenduse asutamislepingu art-s 3 sätestatud kaupade vaba liikumise põhimõttega. Menetlusosalised on õigesti selgitanud, et üksiksõiduki kinnituse andmise alused määrab direktiiviga 92/53/EMÜ muudetud redaktsioonis direktiivi 70/156/EMÜ artikli 1 kohaselt liikmesriik ise.

19. Nagu märgitud, ei reguleeri EL teisene õigus üksiksõiduki kinnitust kui menetlust ega tingimusi, millal üksiksõiduki kinnitus sõidukile omistatakse. EÜ asutamislepingus sätestatud kaupade vaba liikumise põhimõtte ei sea piiranguid teisest liikmesriigist omandatud sõiduki kasutamisele ning seetõttu ei ole eeskirja sätete põhiseadusele vastavuse kontroll käesolevas asjas, vastupidiselt Riigikohtu põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegiumi 26.06.2008 otsuse nr 3-4-1-5-08 asjaoludele, põhimõtteliselt välistatud. Euroopa Liidu õigus ei olnud käesoleval juhul eeskirja kehtestamise aluseks üksiksõiduki kinnituse reguleerimisel, vaatamata sellele, et nõuded kinnituseks sätestati viiteliselt EL direktiividele, mis reguleerivad riikliku tüübikinnituse tingimusi. Vastuolu tuvastamise korral EL õigusega tuleb jätta siseriiklik õigustloov akt kohaldamata. Põhiseaduslikkuse järelevalve menetluse algatamine ja määruse põhiseadusevastaseks tunnistamine eeldavad, et põhiseadusevastaseks tunnistatav säte oleks asjassepuutuv. Riigikohtu praktika kohaselt saab asjassepuutuv olla norm, mis on kohtuasja lahendamisel otsustava tähtsusega. Norm on otsustava tähtsusega siis, kui kohus peaks asja lahendades normi põhiseadusele mittevastavuse korral otsustama teisiti kui selle põhiseadusele vastavuse korral (viimati Riigikohtu põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegiumi 09.12.2008 määruse nr 3-4-1-15-08 p 16). Käesoleval juhul pole sellise olukorraga tegemist. EL õiguse nõuded kaupade vaba liikumise piirangutele seavad põhiseadusega võrreldes samaväärsed tingimused: piirang peab olema proportsionaalne ja järgima võrdse kohtlemise põhimõtet. Seega tuleks vastuolu korral nende normidega jätta kohaldamata vastav määruse säte juba tulenevalt EL õigusest. Küsimus, kas säte on seejuures kooskõlas põhiseadusega, ei oma

kohtuasja lahendamisel otsustavat tähtsust. Seega ei algata ringkonnakohus põhiseaduslikkuse järelevalve menetlust ka juhul, kui ta leiab, et kohaldamisele kuuluvad määruse sätted on vastuolus võrdse kohtlemise ja põhiõiguse piiramise proportsionaalsuse nõuetega.

20. Kaupade vaba liikumise põhimõte, millele apellant tugineb, ei ole absoluutse iseloomuga. Nagu nähtub direktiivi 92/53/EMÜ preambulist, on riikliku tüübikinnituse vastastikune tunnustamine samm kaupade vaba liikumise põhimõtte ulatuslikuma tagamise suunas. Asjaolu, et ühtlustatud menetlus ja tingimused ei hõlma üksiksõiduki kinnitusi, ei tähenda, et ka ilma muu riikliku tüübikinnitusega sõidukite puhul ei tuleks tagada nende vaba liikumist EL piires.

21. On selge, et sõiduki tekitatav müra ja heitgaasid kujutavad inimese tervisele ohtu eelkõige mitte lähtuvalt ühest sõidukist, vaid liiklusest tervikuna. Olukorras, kus üksiksõiduki kinnituse alusel kasutatavaid sõidukeid on arvult vähe, võib olla põhjendatud neile leebemate nõuete kohaldamine võrreldes riikliku tüübikinnituse tingimustega muudel juhtudel. Siiski on müra ja heitmete vähendamine legitiimne eesmärk inimese tervise kaitsmiseks ja pole alust pidada direktiivi 70/156/EMÜ nõuete kohaldamist ka üksiksõiduki kinnituse väljastamisele ülemääraseks. Leedus neid näitajaid üksiksõiduki kinnituse väljastamisel ei kontrollita ja nõudeid ei kohaldata. Apellandi viidatud Euroopa Kohtu otsusest asjas 178/84: *Euroopa Komisjon vs Saksamaa* ei nähtu, et kohus oleks pidanud kaupade vaba liikumise põhimõttega vastuolus olevaks takistuste tegemist kaupade vabale liikumisele siseriiklikult nõuete kehtestamise kaudu, kui nõudeid ei ole ühenduse õiguses kehtestatud ja siseriiklikult kehtestatud nõuded on vajalikud ja proportsionaalsed inimese tervise või tarbijakaitse huvides. Üksiksõiduki kinnituse puhul leebemate nõuete kehtestamine võrreldes muu riikliku tüübikinnituse nõuetega võib viia olukorrani, kus odavamaks ja seega kättesaadavamaks muutub sellise sõiduki soetamine, millel EL ühtne tüübikinnitus puudub. Sellise olukorra tekkimine ei ole avalikes huvides, kuna sellega kahjustataks müra ja heitgaaside laiema leviku tõttu inimese tervist. Üksiksõiduki kinnituse alusel kasutatavaid sõidukeid ei ole arvult palju. ARK on kaebajale selgitanud (tl 25-26), et selliseid sõidukeid oli kirja saatmise ajal 24.08.2005 kasutusel 111.

22. Ringkonnakohus peab siiski põhjendamatuks nende sõidukiomanike, kes peavad üksiksõiduki kinnituse menetluse läbima, ebavõrdset kohtlemist võrreldes eeskirja § 2 punktis 30 nimetatud isikutega ja sõiduki pärimise teel omandanud isikutega. Nimetatud isikud ei pea esitama tõendeid eeskirja lisa 3 kohaselt, vaid eeskirja § 7 lg 2 võimaldab juhul, kui sõiduki kohta ei ole esitatud kõiki riiklikuks tüübikinnituseks nõutud dokumente, kuid ARK on kontrollimise tulemusena teinud kindlaks, et sõiduk on teeliikluses ohutu, omistada sõidukile üksiksõiduki kinnituse. Vastustaja on tõenditest nähtuvalt pidanud võimalikuks ka apellandi sõidukiga sama tüüpi sõidukite puhul nende ohutust müra ja heitgaaside osas ise kindlaks teha ilma vajalike dokumente kogumata. Pärimise teel sõiduki omandamine või isiku ümberasumine eeskirja § 2 p 30 mõttes ei ole kolleegiumi hinnangul erinevad sõiduki ostmisest või muul viisil omandamisest. Sõiduki omaniku võimalused sellisel teel omandatud sõiduki kasutamiseks senises riigis või võõrandamiseks ei ole sedavõrd raskendatud, et õigustada teistsugust kohtlemist võrreldes apellandiga sarnases või samasuguses olukorras olevate isikutega.

23. Piirangu proportsionaalsuse hindamisel tuleb arvestada ka menetluse keerukust kinnituse taotleja (sõiduki omaniku) jaoks. Kui heitgaaside emissiooni osas pole vaja sõiduki toimetamist välisriiki, nagu nähtub J. Laurikko e-kirjast ARK-le (tl 142, tõlge tl 146), siis müra mõõtmiseks on vajalik sõiduki välisriiki toimetamine. Apellandi väited tõendite kogumise kulukuse kohta on ringkonnakohtu hinnangul seejuures samuti olulised. Eeskirja § 3 lg 10 kohaselt tüübikinnituseks vajalike tüübikatsetuste, ekspertiiside või kontrollimiste kulud katab tüübikinnituse taotleja, kui neid teostab tunnustatud katsekoda või

tunnustatud ekspert. Kuigi nende tõendite kogumine on vajalik haldusmenetluse läbiviimiseks, tekivad lepingulised suhted sõiduki omaniku ja katsekoja või eksperdi vahel. ARK ei leia ise katsekoda ega eksperti, vaid piirdub nende tunnustamisega. Eeskirja § 3 lg 6 kohaselt ARK suunab sõiduki omaniku kontrollimiseks, seega peab kontrollimiseks pädeva isiku poole pöörduma sõiduki omanik ise. Seetõttu ei ole ilmne ka nende kulude katmise vajadus riigilõivu kaudu.

24. Ringkonnakohus on seisukohal, et sellised piirangud ei ole mõõdupärased. Isiku kohustus ostetud sõiduki nõuetekohasuse tõendamiseks, mis on varem olnud registreeritud teises EL liikmesriigis ja seal kasutusel, ei saa olla sedavõrd ulatuslik ka kaaluka avaliku huvi olemasolul sõiduki ohutuse tagamiseks. Proportsionaalne on nõuda selliselt soetatud sõiduki omanikult tõendite esitamist üksnes selles ulatuses, milles seda nõutakse pärimise teel omandatud sõiduki omanikult ja ümberasujalt määruse § 2 p 30 tähenduses.

25. Et kohustus tõendite esitamiseks on ebaproportsionaalne ja rikub võrdse kohtlemise põhimõtet, ei ole see piirang õigustatud ka EÜ asutamislepingu art-s 3 sätestatud kaupade vaba liikumise põhimõtte piiranguna. Vastuolu tõttu nimetatud lepingu artikliga 3 tuleb jätta eeskirja § 7 lõike 4 p 1 kohaldamata osas, milles see ei võimalda omistada sõidukile üksiksõiduki kinnitust, kui sõiduk on varem olnud registreeritud teises EL liikmesriigis ja sõiduki kohta ei ole esitatud kõiki riiklikuks tüübikinnituseks nõutud dokumente, kuid ARK on kontrollimise tulemusena teinud kindlaks, et sõiduk on teeliikluses ohutu.

IV

26. Apellant taotles ringkonnakohtult uue otsuse tegemist ja kaebuse rahuldamist. Kaebuses taotleti tunnistada õigusvastaseks apellandi sõidukile üksiksõiduki kinnituse väljastamisest keeldumine ja sõiduauto registreerimata jätmine ning kohustada vastustajat tüübikinnituse taotlust uuesti läbi vaatama.

27. Apellant taotles tema sõiduautole üksiksõiduki kinnituse väljastamisest keeldumise õigusvastaseks tunnistamist. Nagu kolleegium eespool selgitas, tuleb lubada sõidukile üksiksõiduki kinnituse väljastamist ka ilma tõenditeta, mille esitamist vastustaja vajalikuks pidas. Seetõttu oli keeldumine üksikkinnituse andmisest enne müra ja heitgaaside kohta nõuetekohaste tõendite esitamist õigusvastane. Kaebus tuleb selles osas rahuldada.

Samal põhjusel tuleb rahuldada taotlus teha vastustajale ettekirjutus vaadata tüübikinnituse taotlus uuesti läbi.

28. Sõiduauto registreerimata jätmise toimingu õigusvastasuse tuvastamise taotlust põhjendas apellant asjaoluga, et ARK keeldus 12.12.2006 sõidukit arvele võtmast. Keeldumine tehti teatavaks apellandile järgmisel päeval. Nimetatud kirjas ei ole keeldutud sõiduki registreerimisest, vaid on viidatud asjaoludele, mis takistavad tüübikinnituse väljastamist. Kiri esitati vastuseks apellandi 10.11.2006 nõudele, kus paluti muu hulgas sõiduki arvele võtmist ARK-s. Kolleegium märgib, et vastustaja selgitusest (tl 45) nähtuvalt oli sõiduk kaebuse esitamise ajal kantud liiklusregistrisse. Sellises olukorras ei olnud kolleegiumi hinnangul taotlusel sisu. Sõiduki liiklusregistrisse kandmisest pole keeldutud ning selle toimingu õigusvastasust tuvastada ei saa. Seega tuleb taotlus jätta rahuldamata.

29. Apellant taotleb menetluskulude väljamõistmist vastustajalt. Kuna ringkonnakohus tühistab osaliselt halduskohtu otsuse ja rahuldab kaebuse osaliselt, tuleb vastustajalt apellandi kasuks välja mõista menetluskulud mõlemas kohtuastmes nõutust osaliselt, proportsionaalselt kaebuse rahuldamisega.

Halduskohtule esitas kaebaja menetluskulude nimekirja, mille kohaselt on makstud riigilõivu 10 kr, õigusabi eest 35 400 kr ja sõidukulud 300 kr. Halduskohtu 30.10.2007 istungil selgitas kaebaja esindaja (tl 167), et osa dokumente, mis kohtukulude nimekirjas on märgitud, koostati kohtueelsete nõuetena. Üks kiri sai koostatud kaebaja nõustamisel. See võttis aega umbes tunni.

Apellatsioonimenetluses taotles apellant menetluskulude väljamõistmist summas 13 717,50 kr õigusabi eest ja 80 riigilõivu eest. Õigusabikulud on tasutud sularahas ja kulude kandmine tõendatud.

Ringkonnakohus selgitab, et kohtueelses menetluses kantud kulusid ei saa välja mõista menetlusosalise esindaja kuludena HKMS § 83 lg 4 p 1 tähenduses. HKMS § 93 lg 5 kohaselt mõistab kohus välja üksnes vajalikud ja põhjendatud menetluskulud.

Ringkonnakohus peab eeltoodust tulenevalt põhjendatuks välja mõista vastustajalt apellandi kasuks 30 000 kr.

Silvia Truman

Ruth Virkus

Oliver Kask