Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
NILS WAHL
esitatud 20. septembril 2018 [1]

Kohtuasi C-326/17

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)
X ja Y
menetlusse astuja:
Z

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Raad van State (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu))

Direktiiv 1999/37/EÜ – Enne direktiivi rakendamist esimest korda registreeritud sõidukitele välja antud registreerimistunnistused – Registreerimistunnistuste olulised ebatäpsused ja puudused – Vastastikune tunnustamine – Direktiiv 2007/46/EÜ – Sõidukite tehniliste omaduste kinnitamine – ELi tehniliste nõuete ühtlustamisele eelnevast ajast pärinevad sõidukid – Sõiduki tehnilisi omadusi mõjutavad muudatused

1. Aastal 1908 tegi Henry Ford maailmamajanduses revolutsiooni, minnes klientidele erisoovide alusel autode ükshaaval kokkupanemiselt üle standardmudelite masstootmisele konveieril. Mastaabisääst ja tootmisprotsessi ühtlustamine vähendasid olulisel määral tema kuulsa mudel T tootmiskulusid, muutes tollal luksusasjaks olnud auto tarbekaubaks.

2. Selline standardiseerimine võimaldab ka järelevalve lihtsustamist. Liikluse ohutuse tagamiseks ja keskkonna kaitsmiseks nõuavad liikmesriigid sõidukitelt tehnilistele miinimumnõuetele vastamist. Tänu standardsete sõidukite ühetaolistele omadustele piisab igast tüübist ühe mudeli tehniliste omaduste testimisest tuvastamaks, et kõik sellesse tüüpi kuuluvad sõidukid vastavad tehnilistele nõuetele (edaspidi „tüübikinnitus“). Euroopa Liidus antakse see ametlik kinnitus viitega ELi seadusandja poolt ühtlustatud tehnilistele nõuetele.

3. Sõidukite standardiseerimine aitab samuti kaasa nende sõidukite vabale liikumisele Euroopa Liidus. Kui sõiduk vastab ELi poolt heaks kiidetud tüübile, siis ei ole teises liikmesriigis ümberregistreerimisel põhjust kahelda selle vastavuses tehnilistele omadustele. Käesolevas asjas palutakse Euroopa Kohtul otsustada, kas see kehtib ka siis, kui sõiduk ei vasta ELi tasandil kinnitatud tüübile.

1 Algkeel: inglise.

I. Õiguslik raamistik

A. ELi õigus

1. Registreerimisdokumentide direktiiv

4. Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta[2] (edaspidi „registreerimisdokumentide direktiiv“) artiklis 1 on sätestatud:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse liikmesriikide poolt välja antud sõidukite registreerimisdokumentide suhtes.“

5. Registreerimisdokumentide direktiivi artiklis 2 on sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) sõiduk – mis tahes sõiduk nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta artiklis 2 ja nõukogu 30. juuni 1992. aasta direktiivi 92/61/EMÜ, mis käsitleb kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnitust, artiklis 1 sisalduvate määratluste kohaselt;

b) registreerimine – sõidukile riikliku maanteeliikluse loa andmine, kaasa arvatud sõiduki identifitseerimine ja sellele seerianumbri omistamine, mida nimetatakse registreerimisnumbriks;

c) registreerimistunnistus – dokument, mis kinnitab, et sõiduk on liikmesriigis registreeritud;

[…]“

6. Registreerimisdokumentide direktiivi artiklis 3 on sätestatud:

„1. Liikmesriigid annavad registreerimistunnistused välja nendele sõidukitele, mis kuuluvad registreerimisele nende siseriiklike õigusaktide alusel […]

2. Kui enne käesoleva direktiivi rakendamist registreeritud sõidukile antakse välja uus registreerimistunnistus, kasutavad liikmesriigid käesolevas direktiivis määratletud tunnistuse näidist ja võivad selles täita ainult need lahtrid, mille kohta on nõutav teave olemas.

[…]“

7. Registreerimisdokumentide direktiivi artiklis 4 on sätestatud:

„Käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks tunnustavad liikmesriigid teises liikmesriigis väljaantud registreerimistunnistust sõiduki identifitseerimisel rahvusvahelises liikluses või selle uuel registreerimisel teises liikmesriigis.“

2 EÜT 1999 L 138, lk 57; ELT eriväljaanne 07/04, lk 351.

8. Registreerimisdokumentide direktiivi artiklis 9 on sätestatud:

„Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel. Nad võivad kahe- või mitmepoolselt vahetada teavet, eelkõige selleks, et vajaduse korral enne sõiduki registreerimist kontrollida selle õiguslikku seisundit sõiduki eelnevalt registreerinud liikmesriigis […]“

2. Raamdirektiiv

9. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta[3] (edaspidi „raamdirektiiv“) artiklis 1 on sätestatud:

„Käesolev direktiiv kehtestab ühtlustatud raamistiku, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele, nimetatud sõidukite süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele, eesmärgiga hõlbustada nende registreerimist, müüki ja kasutuselevõtmist ühenduse piires.

[…]

Sõidukite ehitust ja töötamist käsitlevad tehnilised erinõuded sätestatakse käesoleva direktiivi rakendamist reguleerivates aktides, mille täielik loetelu on esitatud IV lisas.“

10. Raamdirektiivi artiklis 2 on sätestatud:

„1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse tüübikinnituse andmisel maanteedel kasutamiseks mõeldud ning ühes või mitmes etapis konstrueeritud ja valmistatud sõidukitele ning nimetatud sõidukite jaoks konstrueeritud ja valmistatud süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele.

Samuti kohaldatakse seda taolistele sõidukitele üksiksõiduki kinnituse andmisel.

[…]“

11. Raamdirektiivi artiklis 3 on sätestatud:

„Käesolevas direktiivis ja IV lisas loetletud õigustloovates aktides kasutatakse järgmisi mõisteid, kui neis ei ole sätestatud teisiti:

[…]

11. „mootorsõiduk“ – vähemalt neljarattaline omal jõul liikuv komplektne, komplekteeritud või mittekomplektne sõiduk, mille maksimaalne valmistajakiirus on üle 25 km/h;“

12. Raamdirektiivi artikli 4 lõikes 3 on sätestatud:

„Liikmesriigid registreerivad, lubavad müüa või kasutusele võtta vaid selliseid sõidukeid, osasid ja eraldi seadmestikke, mis vastavad käesoleva direktiivi nõuetele.

3 ELT 2007 L 263, lk 1. See direktiiv tunnistati kehtetuks ja asendati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrusega (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT 2018 L 151, lk 1).

Liikmesriigid ei keela, piira ega takista sõidukite, osade või eraldi seadmestike registreerimist, müüki, kasutuselevõtmist või teel liiklemist põhjustel, mis on seotud nende konstruktsiooni ja töötamise käesoleva direktiiviga hõlmatud aspektidega, kui need vastavad direktiivi nõuetele.“

13. Raamdirektiivi artiklis 24 on sätestatud:

„1. Liikmesriigid võivad vabastada konkreetse sõiduki, mis on kas ainulaadne või mitte, vastavusest käesoleva direktiivi või ühe või mitme IV või XI lisas loetletud õigustloova akti ühe või mitme sättega, kui nad kehtestavad alternatiivsed nõuded.

Esimeses lõigus nimetatud sätete kohaldamisest võib loobuda vaid siis, kui liikmesriigil on selleks põhjendatud alus.

[…]

6. Üksiksõiduki kinnituse kehtivus piirdub selle andnud liikmesriigi territooriumiga.

Üksiksõiduki kinnituse saanud sõidukit teises liikmesriigis müüa, registreerida või kasutusele võtta sooviva taotleja palvel edastab kinnituse andnud liikmesriik taotlejale teatise tehniliste sätete kohta, mille suhtes sõidukile kinnitus anti.

Teine liikmesriik lubab müüa, registreerida ja kasutusele võtta sõidukit, millele üks liikmesriik on andnud üksiksõiduki kinnituse vastavalt käesoleva artikli sätetele, välja arvatud juhul, kui tal on põhjust arvata, et tehnilised sätted, mille suhtes sõidukile kinnitus anti, ei ole tema omadega samaväärsed.“

14. Raamdirektiivi artiklis 48 on sätestatud, et direktiiv tuleb riigisisesesse õigusse üle võtta enne 29. aprilli 2009. Sama direktiivi artiklis 49 on tunnistatud alates samast kuupäevast kehtetuks nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiv 70/156/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta[4], ning on sätestatud, et viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile tõlgendatakse viidetena raamdirektiivile.

3. Direktiiv 2009/40

15. Euroopa parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta nägi ette sõidukite perioodilise tehnoülevaatuse kohustuse.[5]

16. Direktiivi 2009/40 artiklis 5 on sätestatud:

„Olenemata I ja II lisa sätetest võivad liikmesriigid:

a) nihutada esimese kohustusliku tehnoülevaatuse tähtaega ettepoole ning vajaduse korral nõuda sõidukite testimist enne nende registreerimist; […]“

4 EÜT 1970 L 42, lk 1; ELT eriväljaanne 13/01, lk 44.

5 ELT 2009 L 141, lk 12. See direktiiv tunnistati kehtetuks ja asendati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiviga 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT 2014 L 127, lk 51). Direktiivi 2014/45 artikliga 5 on sisuliselt asendatud direktiivi 2009/40 artikkel 5.

B. Madalmaade õigus

17. 6. oktoobri 1994. aasta registreerimismääruse (Kentekenreglement)[6] artikli 25b lõikes 1 on sätestatud, et Madalmaades registreerimiseks on vaja esitada varem teises liikmesriigis saadud registreerimistunnistus.

II. Faktilised asjaolud, menetlus ja eelotsuse küsimused

18. Käesolev asi sai alguse vaidlusest kahe mootorsõiduki registreerimise üle Madalmaades.

19. Asjaomased sõidukid, Bentley identifitseerimisnumbriga (edaspidi „VIN-kood“) B28J0 ja Alvis VIN-koodiga 14827 toodeti Ühendkuningriigis vastavalt 1950. ja 1938. aastal. Tootjad koostasid sõidukite kohta dokumendid, milles olid ära toodud nende tehnilised andmed.

20. Enne Ühendkuningriigis keskse riikliku autoregistri asutamist 1971. aastal olid need autod registreeritud kohalikes registrites, mis olid registreerimistõendina välja andnud vanamoelised registriväljavõtted. Need registriväljavõtted ja autoomanike klubi kinnitused olid aluseks Bentley registreerimisele 1988. aastal ja Alvise registreerimisele 2011. aastal Ühendkuningriigi keskregistris. Nimetatud Ühendkuningriigi ametiasutus ei saa kinnitada, kuidas need kaks sõidukit tollal välja nägid, sest ta kandis registreeringu kohalikust registrist keskregistrisse üle ilma sõidukeid üle vaatamata.

21. Ajavahemikul 2009–2013 ehitati mõlemad autod ümber, mille käigus lühendati teljevahet ning muudeti mootorit ja keret. Pärast neid ümberehitusi anti 2013. aastal vastavalt Belgias ja Ühendkuningriigis välja uued registreerimistunnistused. Need tunnistused viitavad algsete tootjate poolt koostatud dokumentides esitatud tehnilistele andmetele.

22. X ja Y taotlesid 14. jaanuaril 2014 Bentley registreerimist Madalmaade riiklikus autoregistris. Politsei ülevaatusel ilmnesid võrreldes originaalmudeliga tehtud muudatused, sealhulgas erinevused mootori töömahus. Maanteeameti büroo (Directie van Dienst Wegverkeer; edaspidi „RDW“) 10. veebruari 2014. aasta otsusega jäeti taotlus rahuldamata. X ja Y esitasid 4. juunil 2014 registreerimistaotluse uuesti teise Belgia registreerimistunnistuse alusel, mis oli Belgia registriameti poolt välja antud 19. mail 2014. Teises registreerimistunnistuses oli märgitud uus mootori töömaht. RDW teatas oma 18. juuli 2014. aasta kirjas uue, 4. juunil 2014 esitatud taotluse kohta, et sõidukiga seonduvalt on tehtud päring Belgia registriasutusele. Viimatinimetatu vastas, et registreerimistunnistus oli välja antud originaalsõidukile. RDW jättis selle teise, 4. juuni 2014. aasta registreerimistaotluse rahuldamata oma 27. augusti 2014. aasta otsusega.

23. Z taotles RDW-lt Alvise registreerimist 10. juunil 2014. Politsei läbiviidud sõiduki ülevaatamise aruandest nähtus, et sõidukis oli tehtud muudatusi, mille tõttu palus RDW Ühendkuningriigi registriametilt selgitusi. Viimatinimetatu teatas, et ta oli registreerinud sõiduki „heas usus“ tootja koostatud auto dokumentide ning omanike klubi fotode ja teabe alusel. RDW soovis lisaks saada selle sõiduki andmeid, mille kohta Ühendkuningriigi registreerimistunnistus oli väljastatud. Ühendkuningriigi registriamet ei osanud sellele küsimusele vastata, kuna ta ei olnud sõidukit üle vaadanud. RDW jättis 29. septembri 2014. aasta otsusega registreerimistaotluse rahuldamata.

24. Mõlemal juhul jättis RDW registreerimistaotlused rahuldamata järgmistel põhjustel. Esimeses järjekorras oli RDW seisukohal, et kuna sõidukid ei vasta raamdirektiivis sätestatud tehnilistele nõuetele, ei ole nad „sõidukid“ registreerimisdokumentide direktiivi tähenduses. Kui sõidukid kuuluvad siiski registreerimisdokumentide direktiivi kohaldamisalasse, siis on RDW seisukohal, et registreerimistunnistused ei ole ühtlustatud dokumendid ning seetõttu ei pea neid selle direktiivi alusel vastastikku tunnustama. Juhul kui registreerimistunnistused kuuluvad selle direktiivi

6 *Stb*. 1994, nr 760.

kohaldamisalasse, siis RDW leiab, et sõidukeid ei ole võimalik nende tunnistuste alusel tuvastada, kuna dokumendid on ebatäpsed. Viimasena leiab RDW, et on võimatu, et sõidukeid oleks nende praeguses seisundis nende tehniliste omaduste alusel heaks kiidetud, ning et on ebaselge, kas sõidukid on pärast ümberehitamist heaks kiidetud individuaalsete registreerimisnõuete alusel.

25. Kummagi registreerimisest keeldumise peale esitati kaebus kahte eri kohtusse. Need kohtud on seisukohal, et registreerimisdokumentide direktiiv on kohaldatav, sõidukid tuleb identifitseerida asjaomaste registreerimistunnistuste alusel ning need tunnistused on ühtlustatud tunnistused selle direktiivi tähenduses. Sellest tulenevalt otsustas Rechtbank Den Haag (Haagi esimese astme kohus, Madalmaad) 25. juuni 2015. aasta otsusega, et RDW peab andma Bentleyle välja registreerimistunnistuse. Rechtbank Gelderland (Gelderlandi esimese astme kohus, Madalmaad) otsustas 23. juuni 2015. aasta otsusega, et RDW peab Alvise registreerimistaotluse uuesti läbi vaatama.

26. RDW esitas nende kahe kohtuotsuse peale apellatsioonkaebused Raad van Statesse (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu), mis otsustas need menetlused liita. Kaheldes selles, kuidas oleks õige tõlgendada ELi õiguse asjaomaseid sätteid, otsustas Raad van State (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) menetluse peatada ja esitada Euroopa Liidu Kohtule eelotsuse saamiseks järgmised küsimused:

„1. Kas [registreerimisdokumentide direktiiv] on kohaldatav mootorsõidukitele, mis eksisteerisid juba enne 29. aprilli 2009, mis on kuupäev, millest alates peavad liikmesriigid rakendama õigus- ja haldusnorme [raamdirektiivi] ülevõtmiseks?

2. Kas mootorsõiduk, mis on ühelt poolt kokku pandud olulistest osadest, mis olid valmistatud enne [raamdirektiivi] kohaldamise algust, ning teiselt poolt olulistest osadest, mis lisati alles pärast nimetatud direktiivi kohaldamise algust, on mootorsõiduk, mis eksisteeris juba enne direktiivi kohaldamise algust, või on selline mootorsõiduk toodetud alles pärast direktiivi kohaldamise algust?

3. Kas [registreerimisdokumentide direktiivi] artikli 3 lõike 2 alusel kehtib registreerimisnõue nimetatud direktiivi artikli 4 tähenduses piiramatult, kui registreerimistunnistusel ei ole teatud (mille märkimine on direktiivi lisade kohaselt kohustuslik) ühenduse koodi puhul andmeid sisse kantud, kui nimetatud andmeid on lihtne välja selgitada?

4. Kas [registreerimisdokumentide direktiivi] artikli 4 kohaselt on lubatav tunnustada teise liikmesriigi registreerimistunnistust, kuid siiski viia läbi sõiduki tehniline kontroll [raamdirektiivi] artikli 24 lõike 6 tähenduses, ning kui sõiduk ei vasta liikmesriigi tehnilistele eeskirjadele, siis siduda see tagajärjega, et keeldutakse registreerimistunnistuse väljastamisest?“

27. Kirjalikud seisukohad on esitanud RDW, X ja Y ning Z, Itaalia, Madalmaade ja Norra valitsus ning Euroopa Komisjon. 7. juunil 2018 peetud kohtuistungil esitasid RDW, X ja Y, Z, Madalmaade valitsus ja komisjon suulised seisukohad.

III. Analüüs

28. Käesolevas asjas palutakse Euroopa Kohtul selgitada, millises ulatuses on liikmesriigid ELi õiguse kohaselt kohustatud vastastikku tunnustama selliste sõidukite registreerimistunnistusi, mis ei vasta ELi tüübikinnitusele. Enne eelotsuse küsimuste käsitlemist annan kõigepealt lühikese ülevaate sõidukite registreerimise valdkonnas kehtiva ELi teisese õiguse eesmärkidest ja põhimõtetest.

A. Sissejuhatavad märkused

29. Kasutusele võtmiseks peavad sõidukid vastama kolmele eri tingimusele: sõiduki tehnilised omadused peavad olema kinnitatud, sõiduk peab olema registreeritud ning sõiduk peab olema liikluskõlblik. Nende tingimuste eesmärk on tagada liiklusohutuse kõrge tase.

30. Enne kõnealuses valdkonnas ELi meetmete kehtestamist lahknesid tehnilised nõuded, registreerimis- ja ülevaatusmenetlused ning nende nõuete täidetuse tõendamiseks välja antavad riigisisesed dokumendid liikmesriigiti suuresti.[7] Sellel oli piirav mõju sõidukite ja nende omanike vabale liikumisele. Kõnealuste kaupade vaba liikumise hõlbustamiseks, mis juba oma olemuselt on väga liikuvad, otsustas Euroopa Liit kehtestada selles valdkonnas teisese õiguse aktid.

31. Esiteks tagab tehniliste omaduste kinnitamine, et sõidukid vastavad enne nende esmast kasutuselevõttu ohutuse ja keskkonnakaitse minimaalsetele nõuetele. Kuna enamik sõidukeid on kindlat tüüpi, siis antakse kinnitus tavaliselt tüübikinnituse kujul.

32. Raamdirektiivis on sätestatud uute sõidukite ühtne tüübikinnituse menetlus (edaspidi „ELi tüübikinnitus“). Tüübikinnituse saamiseks peavad sõidukitüübid täitma nende konstruktsiooni puudutavad tehnilised nõuded. Need miinimumnõuded on kehtestatud direktiivi IV lisas loetletud õigusaktides ning need on täielikult ühtlustatud.

33. Raamdirektiivi artikli 4 lõike 3 teisest lõigust tuleneb, et liikmesriigid ei või keelata, piirata ega takistada sõidukite registreerimist põhjustel, mis on seotud nende konstruktsiooni ja töötamisega, kui sõidukid vastavad nende esimese registreerimise ajal selles direktiivis sätestatud tehnilistele nõuetele.

34. Erandlikult on raamdirektiivi artiklis 24 ette nähtud, et üksiksõiduk võib saada oma tehniliste omaduste kinnituse isegi kui ta ei vasta ühtlustatud nõuetele (edaspidi „üksiksõiduki kinnitus“). See kinnitus antakse alternatiivsete nõuete alusel, mis peavad olema võimalikult suures ulatuses samaväärsed ühtlustatud nõuetega tagatud tasemega. Selle kinnituse kehtivus on nimetatud direktiivi artikli 24 lõike 6 kohaselt piiratud asjaomase liikmesriigiga.

35. Teiseks tähendab mootorsõidukite registreerimine registreerimisdokumentide direktiivi artikli 2 punkti b kohaselt sõidukile ametliku maanteeliikluse loa andmist, hõlmates sõiduki identifitseerimist ja sellele seerianumbri omistamist. Nimetatud direktiiviga on ühtlustatud registreerimistunnistuste vorm ja sisu. Artikli 4 kohaselt tunnustavad liikmesriigid teises liikmesriigis väljaantud registreerimistunnistust sõiduki identifitseerimisel rahvusvahelises liikluses või selle uuel registreerimisel teises liikmesriigis.

36. Kolmandaks on tehnoülevaatuste eesmärk tagada, et sõiduk on kogu oma kasutusaja jooksul heas tehnilises seisundis ega ohusta inimeste tervist ega elu. Seetõttu peavad sõidukid läbima regulaarselt tehnoülevaatuse.

37. Hõlbustamaks varem liikmesriigis registreeritud sõidukite vaba liikumist, on direktiivi 2009/40 artikli 3 lõikes 2 sätestatud kohustus tunnustada teises liikmesriigis välja antud tõendit, et seal registreeritud mootorsõiduk on läbinud vähemalt ühtlustatud standarditele vastava tehnoülevaatuse.

7 See tuleneb sõnaselgelt registreerimisdokumentide direktiivi, raamdirektiivi ja direktiivi 2009/40 ning neile eelnenud õigusaktide põhjendustest.

38. Suur enamus Euroopa teedel liiklevaid sõidukeid vastavad ELi tüübikinnitusele. Kui selline sõiduk viiakse üle teise liikmesriiki, peab see riik registreerimisdokumentide direktiivi artikli 4 kohaselt registreerimistunnistust tunnustama. Lisaks tuleb direktiivi 2009/40 artikli 3 lõike 2 kohaselt tunnustada tehnoülevaatuse tunnistust. Ning lõpuks on raamdirektiivi artikli 4 lõike 3 teises lõigus ette nähtud, et kui sõiduk vastab esimesel registreerimisel ELi tüübikinnitusele, ei või liikmesriik piirata sõiduki registreerimist põhjustel, mis on seotud selle konstruktsiooni ja töötamisega.

39. Ent käesolev asi erineb sellisest tüüpolukorrast kolmeti. Esiteks võeti asjaomased sõidukid kasutusele ammu enne tehniliste nõuete ühtlustamist ELi poolt. Järelikult ei vastanud nad kunagi ELi kinnitatud tüübile. Teiseks on sõidukid oluliselt ümber ehitatud, ent kõiki neid muudatusi ei ole kõige hiljutisemates ühtlustatud registreerimistunnistustes kajastatud. Kolmandaks on need registreerimistunnistused ebatäielikud.

40. RDW, keda toetab Madalmaade valitsus, on seisukohal, et asjaomaseid registreerimistunnistusi ei või neil asjaoludel pidada ühtlustatud registreerimistunnistusteks ning neid ei pea vastastikku tunnustama. Kui registreerimistunnistused siiski lugeda ühtlustatud dokumentideks, on RDW seisukohal, et sõidukeid ei ole nende dokumentide alusel võimalik identifitseerida, või teise võimalusena, et sõidukite tehnilisi omadusi ei ole kinnitatud ning et sellel alusel võib registreerimisest keelduda.

41. Komisjon, X, Y ja Z on aga seisukohal, et kohustus tunnustada registreerimistunnistusi tähendab, et RDW ei või uuesti üle vaadata tunnistuse välja andnud ametiasutuse poolt registreerimismenetluses alusnõuetele antud hinnangut.

42. Selle vaidluse lahendamiseks on eelotsusetaotluse esitanud kohus esitanud Euroopa Kohtule neli küsimust. Sisuliselt küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kuidas tuleb sõiduki registreerimise ja tehniliste omaduste kinnitamise materiaalõigusnorme tõlgendada tema menetluses oleva asja konkreetsetel faktilistel asjaoludel.

B. Esimene eelotsuse küsimus

43. Esimese küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt seda, kas registreerimisdokumentide direktiiv on kohaldatav registreerimistunnistustele, mis vastab selles direktiivis määratletud tunnistuse näidisele, ent mis on välja antud sõidukitele, mis eksisteerisid enne raamdirektiivi ülevõtmise tähtaega 29. aprillil 2009.

44. Eelotsusetaotluse esitanud kohus on esitanud selle küsimuse, võttes arvesse RDW kasutatud kitsendavat tõlgendust seoses mõistega „sõiduk“ ühelt poolt registreerimisdokumentide direktiivi ning teiselt poolt raamdirektiivi tähenduses.

45. Registreerimisdokumentide direktiivi artikli 2 punktis a on mõiste „sõiduk“ määratletud kui „mis tahes sõiduk […] nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ […] määratluste kohaselt“. Viimati nimetatud direktiiv on tunnistatud kehtetuks ja asendatud raamdirektiiviga.

46. Raamdirektiivi artikli 49 kohaselt tuleb viited direktiivile 70/156 lugeda viideteks raamdirektiivile. Seetõttu tuleb registreerimisdokumentide direktiivi viide määratlusele direktiivis 70/156 lugeda viiteks raamdirektiivi artiklile 3.

47. Konkreetsemalt on raamdirektiivi artikli 3 punktis 11 mõiste „mootorsõiduk“ määratletud kui „vähemalt neljarattaline omal jõul liikuv komplektne, komplekteeritud või mittekomplektne sõiduk, mille maksimaalne valmistajakiirus on üle 25 km/h“.

48. Mõisted „mittekomplektne sõiduk“, „komplekteeritud sõiduk“ ja „komplektne sõiduk“ on omakorda määratletud raamdirektiivi artikli 3 punktides 19–21. Nendes määratlustes märgitakse komplekteerimisetapid, mille sõiduk on läbinud või peab läbima, et vastata nimetatud direktiivis sätestatud tehnilistele nõuetele.

49. RDW arvates tähendab see, et ainult sõidukid, mis vastavad tehnilistele nõuetele või mis võivad neile nõuetele vastata pärast täiendavaid komplekteerimisetappe, on „sõidukid“ registreerimisdokumentide direktiivi tähenduses. Selle tõlgenduse kohaselt ei ole ELi kinnitatud tüübile mittevastavate sõidukite kohta välja antud registreerimisdokumendid välja antud „sõidukitele“ registreerimisdokumentide direktiivi tähenduses.

50. Eelotsusetaotluse esitanud kohus lähtub eeldusest, et sõidukid, mille esimene registreerimine eelnes raamdirektiivile, ei saa vastata tehnilistele nõuetele. Sellest tulenevalt nimetatud kohus küsib, kas kõik registreerimisdokumendid, mis on antud välja esimest korda enne raamdirektiivi ülevõtmise tähtaega registreeritud sõidukitele, on samuti automaatselt välistatud registreerimisdokumentide direktiivi kohaldamisalast ja seega ei pea neid tunnustama.

51. Selles suhtes piisab märkimisest, et registreerimisdokumentide direktiivi artikli 3 lõikes 2 on sõnaselgelt sätestatud, et ühtlustatud registreerimistunnistusi võib välja anda sõidukitele, mis on registreeritud enne direktiivi rakendamist.

52. Lisaks on registreerimisdokumentide direktiivi eesmärk selle kuuenda põhjenduse kohaselt hõlbustada varem teises liikmesriigis registreeritud sõidukite ümberregistreerimist. Selle eesmärgiga oleks vastuolus välistada ühtlustatud registreerimistunnistused direktiivi kohaldamisalast pelgalt seetõttu, et need on välja antud sõidukitele, mis olid algselt registreeritud enne raamdirektiivi või sellele eelnenud õigusakti jõustumist.

53. Samuti tuleks rõhutada, et raamdirektiivi artikli 3 lõike 11 viidet „mittekomplektsetele“, „komplekteeritud“ või „komplektsetele“ sõidukitele tuleks tõlgendada, võttes arvesse direktiivi eesmärki, millele viidatakse selle artiklis 1 ning mille kohaselt kõik uued sõidukid peavad vastama nende esimese registreerimise ajal kehtivatele tehniliste nõuetele.

54. Seda järeldust ei saa laiendada sõiduki määratlusele registreerimisdokumentide direktiivis, mille eesmärk on hõlbustada varem registreeritud sõidukite vaba liikumist. Seetõttu ei ole raamdirektiivi artikli 3 lõikes 11 seoses mõistega „mootorsõiduk“ kasutatud viide „mittekomplektsetele“, „komplekteeritud“ või „komplektsetele“ sõidukitele asjakohane registreerimisdokumentide direktiivi kohaldamisala määratlemisel.

55. Seetõttu tuleks esimesele küsimusele vastata, et registreerimisdokumentide direktiivi kohaldatakse selles direktiivis toodud tunnistuse näidisele vastavate registreerimistunnistuste suhtes, mis on välja antud sõidukitele, mis on esimest korda registreeritud enne raamdirektiivi ülevõtmise tähtaega.

C. Teine eelotsuse küsimus

56. Oma teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas mootorsõiduk, mis on ühelt poolt kokku pandud olulistest osadest, mis olid valmistatud enne raamdirektiivi ülevõtmise tähtaega, ning teiselt poolt olulistest osadest, mis lisati alles pärast nimetatud direktiivi ülevõtmise tähtaega, on mootorsõiduk, mis eksisteeris juba enne direktiivi ülevõtmise tähtaega.

57. Arvestades esimesele eelotsuse küsimusele väljapakutud vastust, ei puutu sõiduki vanus registreerimisdokumentide direktiivi kohaldamisala määratlemisel asjasse. Seetõttu puudub vajadus vastata teisele eelotsuse küsimusele.

D. Kolmas eelotsuse küsimus

58. Oma kolmanda küsimusega pärib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt seda, kas registreerimistunnistusi tuleks registreerimisdokumentide direktiivi artikli 4 kohaselt vastastikku tunnustada ilma vastuvõtva liikmesriigi mingigi kaalutlusõiguseta ka siis, kui registreerimistunnistus ei ole täielik, ent asjaomaseid andmeid on ülevaatusel lihtne välja selgitada.

59. Minu arvates tuleks vastata sellele küsimusele jaatavalt.

60. Registreerimisdokumentide direktiivi artiklis 4 on sätestatud, et liikmesriigid „tunnustavad" teises liikmesriigis väljaantud registreerimistunnistusi. Seega ei näi see säte jätvat vastuvõtva liikmesriigi ametivõimudele mingit kaalutlusõigust.[8]

61. Selline tõlgendus on kooskõlas registreerimisdokumentide direktiivi peamise eesmärgiga, milleks on tugevdada siseturgu, edendades sõidukite vaba liikumist Euroopa Liidus.[9] Selles suhtes tuleb rõhutada, et registreerimistunnistuse peamine funktsioon on sõiduk identifitseerida,[10] et selle sõidukiga oleks võimalik vabalt liikuda ja et seda oleks võimalik hõlpsamini eksportida muudesse liikmesriikidesse peale selle registreerimisriigi.[11]

62. See peamine registreerimistunnistuse funktsioon tuleneb registreerimisdokumentide direktiivi artiklis 2 sätestatud määratlustest. Selles sättes määratletakse „registreerimistunnistus" kui „dokument, mis kinnitab, et sõiduk on liikmesriigis registreeritud". Mõiste „registreerimine" omakorda on määratletud kui „sõidukile riikliku maanteeliikluse loa andmine, kaasa arvatud sõiduki identifitseerimine ja sellele seerianumbri omistamine, mida nimetatakse registreerimisnumbriks".

63. Selles suhtes on Euroopa Kohus otsustanud, et teistes liikmesriikides eelnevalt registreeritud kasutatud sõidukite tehnilised omadused võib kindlaks teha juba olemasolevate registreerimisdokumentide põhjal. Seega ei saa liikmesriigid õigustada süstemaatilist vastavustunnistuse esitamise nõuet vajadusega kontrollida niisuguste sõidukite tehnilisi omadusi, millel on registreerimistunnistus. Niisugune nõue muudab sisutühjaks teiste liikmesriikide väljastatud registreerimistunnistuste tunnustamise põhimõtte.[12]

64. Teisalt on Euroopa Kohus aga ka leidnud, et kui taotletakse kasutatud sõiduki ümberregistreerimist, siis on ELi õigusega kooskõlas nõue esitada see sõiduk ülevaatamiseks, et tuvastada, kas see sõiduk on tõepoolest toodud liikmesriigi territooriumile ja kas see vastab teise liikmesriigi väljaantud registreerimistunnistuses sisalduvatele andmetele.[13]

65. Minu arvates järeldub sellest kohtupraktikast, et ühelt poolt on lubatavad lihtsad haldusformaalsused, mille eesmärk on kõigest tagada ümberregistreerimiseks esitatud sõiduki õige tuvastamine. Teisest küljest aga ei ole ELi õigusega kooskõlas kaugemale minevad registreerimisnõuded, mis kahjustavad registreerimisdokumentide direktiivi artiklis 4 sätestatud vastastikuse tunnustamise aluspõhimõtet.

8 6. septembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punkt 73.

9 Vt eelkõige registreerimisdokumentide direktiivi põhjendused 1–4, 6 ja 8.

10 Registreerimisdokumentide direktiivi põhjenduses 2 märgitakse: „kõik liikmesriigid nõuavad oma territooriumil asuvate teede kasutamise lubamisel, et teises liikmesriigis registreeritud sõiduki juhil oleks olemas *selle sõiduki* registreerimistunnistus" (kohtujuristi kursiiv).

11 Vt eelkõige registreerimisdokumentide direktiivi põhjendused 3, 4 ja 6.

12 6. septembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punktid 75–77.

13 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Madalmaad, C-297/05, EU:C:2007:531, punktid 57–63.

66. Järelikult pelk fakt, et teise liikmesriigi poolt välja antud registreerimistunnistusel puuduvad teatavad andmed, ei tähenda, et vastuvõtva liikmesriigi ametivõimud võivad keelduda sellise tunnistuse tunnustamisest. Järelikult peab see põhimõte olema kohaldatav ka siis, kui kõnealune teave on hõlpsasti hangitav sõiduki lihtsa ülevaatuse käigus. [14]

67. Sellega seoses tuleb rõhutada, et registreerimisdokumentide direktiivi artikli 3 lõige 2 lubab liikmesriikidel piirduda enne direktiivi rakendamist registreeritud sõidukile uue registreerimistunnistuse väljaandmisel sellel esitatavate andmete puhul nendega, mille kohta on nõutav teave olemas. Asjaolu, et liikmesriikide ametivõimud võivad kasutada registreerimisdokumentide direktiivi artikli 3 lõikes 2 sätestatud erandit, ei tähenda, et neid tunnistusi ei pea enam tunnustama.

68. Lisaks nõutakse liikmesriikide ametivõimudelt kooskõlas registreerimisdokumentide direktiivi artikliga 9, et nad abistaksid üksteist selles valdkonnas. Selleks võivad nad vahetada teavet kahepoolsel või mitmepoolsel tasandil, eelkõige selleks, et kontrollida sõiduki õiguslikku seisundit selle eelnevalt registreerinud liikmesriigis. [15]

69. Järelikult ei ole pelgalt seetõttu, et registreerimisdokument sisaldab ebatäpset teavet või dokumendis puuduvad teatud andmed, liikmesriigi ametivõimud automaatselt vabastatud nende registreerimisdokumentide direktiivi artiklis 4 sätestatud kohustusest tunnustada seda dokumenti.

70. Ent asi ei pruugi nii olla siis, kui ebatäpne või puudulik teave võib mõjutada sõiduki identifitseerimist.

71. Näiteks võib ette tulla olukordi, kus ebatäpne või puudulik teave registreerimistunnistusel võib tekitada põhjendatud kahtluse sõiduki omaniku petturlikus tegevuses. Selles suhtes on registreerimisdokumentide direktiivi põhjenduses 9 sõnaselgelt märgitud, et direktiivi eesmärk on edendada kontrollimisi, „mis on eelkõige mõeldud pettuste ja varastatud sõidukite ebaseadusliku kaubanduse vastaseks võitluseks“. Neil konkreetsel ja erandlikel juhtudel võib olla õiguspärane sõiduki õigusliku staatuse põhjalikum uurimine. Selles kontekstis võivad vastuvõtva liikmesriigi ametivõimud samuti, nagu eespool märgitakse, nõuda selgitust asjaomase tunnistuse välja andnud liikmesriigi ametivõimudelt. Kui vastuvõtva liikmesriigi ametivõimud saavad ühesed tõendid, et taotleja on saanud registreerimistunnistuse selle välja andnud liikmesriigis pettuse teel või ebaseaduslikult (näiteks võltsimise, altkäemaksu või valeandmete esitamise abil) või et asjaomane registreerimistunnistus on muul põhjusel selle välja andnud liikmesriigi õiguse kohaselt tühine, siis on vastuvõtval liikmesriigil õigus registreerimisest keelduda.

72. Ent sellekohaste tõendite puudumisel peavad vastuvõtva liikmesriigi ametivõimud seda tunnistust kohaselt tunnustama ning seega asjaomase sõiduki ümber registreerima.

73. Täielikkuse huvides sooviksin samuti rõhutada, et see järeldus ei tähenda, et liikmesriikidel ei oleks mingeid võimalusi liiklusohutuse tagamiseks. Kui ametivõimud tuvastavad sõiduki ülevaatuse käigus kõrvalekaldeid, mis tekitavad kahtlust, et sõiduki ohutus- ja keskkonnasüsteemid ja osad võivad olla vahetatud või muudetud või et liiklusohutus on muul põhjusel tõsises ohus, on neil õigus tuua lähemale sõiduki esimese kohustusliku tehnoülevaatuse kuupäeva, isegi kui sõiduk on läbinud tehnoülevaatuse eelmises liikmesriigis, kus see oli registreeritud. [16]

14 Nagu on märgitud käesoleva ettepaneku punktis 64, on Euroopa Kohus juba leidnud, et selline ülevaatus on lubatav.

15 Täheldan, et ettepanekus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, millega lihtsustatakse ühisturu teises liikmesriigis registreeritud mootorsõidukite ületoomist, on kavatsetud vastastikust abistamist tõhustada, lubades vastuvõtval liikmesriigil saada juurdepääs sõiduki registreerimisandmetele registreerimistunnistuse välja andnud liikmesriigi registrites (COM(2012) 164 final, artikkel 7).

16 Direktiivi 2014/45 artikkel 5.

74. Lisaks, kui pärast registreerimist peaks sõidukis tehtama muudatusi, mis võivad mõjutada selle konstruktsiooni, võib liikmesriik nõuda selle ülevaatust asjaomastes riigisisestes õigusaktides sätestatud korras, tingimusel et ei rikuta ühtegi liidu teisese õiguse kohalduvat sätet[17] ning et austatakse kohaselt kaupade vaba liikumist.[18] Ent käesolevas asjas on pooled ühel meelel selles, et muudatused tehti enne kõige viimase registreerimistunnistuse väljaandmist.

75. Eeltoodust tulenevalt tuleks kolmandale eelotsuse küsimusele vastata, et registreerimisdokumentide direktiivi artikli 4 kohaselt ei või liikmesriigid keelduda tunnustamast registreerimistunnistust pelgalt selle alusel, et tunnistusel puuduvad teatavad andmed, kui andmete puudumine ei mõjuta sõiduki identifitseerimist.

E. Neljas eelotsuse küsimus

76. Oma neljanda küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt seda, kas registreerimisdokumentide direktiivi artikli 4 kohaselt on lubatud tunnustada teise liikmesriigi registreerimistunnistust, kuid siiski viia läbi sõiduki tehniline kontroll raamdirektiivi artikli 24 lõike 6 tähenduses ning juhul, kui sõiduk ei vasta liikmesriigi tehnilistele nõuetele, keelduda registreerimistunnistuse väljaandmisest.

77. Teisisõnu küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtult selgitust selle kohta, mis suhtes on omavahel registreerimisdokumentide direktiivi artiklis 4 sätestatud liikmesriigi kohustus tunnustada teiste liikmesriikide poolt välja antud registreerimistunnistusi ning tema raamdirektiivi artikli 24 lõike 6 kolmandas lõigus sätestatud õigus mitte registreerida sõidukit oma territooriumil, kui tal on põhjendatud alus uskuda, et tehnilised sätted, mille suhtes sõidukile kinnitus anti, ei ole tema omadega samaväärsed.

78. Minu meelest põhineb see küsimus kahel ebaõigel eeldusel.

79. Esiteks näib eelotsusetaotluse esitanud kohus olevat seisukohal, et teise liikmesriigi poolt välja antud registreerimistunnistust võib formaalselt tunnustada ja samas ikkagi keelduda sõiduki ümberregistreerimisest.

80. Minu arvates on registreerimisdokumentide direktiivi kõnealuste sätete selline tõlgendus ekslik. Eelkõige on artiklis 4 selgelt sätestatud, et „liikmesriigid [tunnustavad] teises liikmesriigis väljaantud registreerimistunnistust sõiduki identifitseerimisel rahvusvahelises liikluses või selle uuel registreerimisel teises liikmesriigis“. See tähendab, et vastastikuse tunnustamise kohustus hõlmab põhimõtteliselt kohustust lubada sõiduk vabalt ringlusse ja/või see registreerida. Erinev tõlgendus ei oleks mitte ainult grammatiliselt artikliga 4 vastuolus, vaid muudaks ka selle sätte mõjutuks.

81. Teiseks näib eksisteerivat väärarusaam raamdirektiivi kohaldamisala suhtes. Selle direktiivi artikli 1 kohaselt kohaldatakse seda direktiivi (siin asjakohases osas) ainult „tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele“.

17 Kui sõiduk vaatamata muudatustele vastab kinnitatud tüübile, siis ei või liikmesriik keelduda selle registreerimisest raamdirektiivi artikli 4 lõike 3 teise lõigu alusel. Kui muudatuse tegemiseks kasutatakse süsteeme, osasid või eraldi seadmestikke, mis on saanud ELi tüübikinnituse, siis tuleb seda kinnitust raamdirektiivi artikli 10 kohaselt koosmõjus artikli 4 lõike 3 teise lõiguga arvesse võtta. Neil juhtudel on ülevaatus või tehnilised katsed põhimõtteliselt välistatud.

18 Vt selle kohta 11. juuni 1987. aasta kohtuotsus Gofette ja Gilliard, 406/85, EU:C:1987:274, punktid 7–10; 20. septembri 2007. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Madalmaad, C-297/05, EU:C:2007:531, punktid 73–76; 10. veebruari 2009. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Itaalia, C-110/05, EU:C:2009:66, punktid 57–59; 6. septembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Belgia, C-150/11, EU:C:2012:539, punktid 52–54; 20. märtsi 2014. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Poola, C-639/11, EU:C:2014:173, punktid 52, 53 ja 55, ning komisjon *vs.* Leedu, C-61/12, EU:C:2014:172, punktid 57, 58 ja 60.

82. Ent põhikohtuasjas vaidluse all olevaid sõidukeid ei saa pidada „uuteks sõidukiteks“ raamdirektiivi tähenduses. Selles suhtes ei ole vaja kaaluda küsimust, kas sõiduk võib muutuda tänu muudatustele „uueks sõidukiks“. Nagu eespool märgitud, puudub poolte vahel vaidlus, et kummagi asjaomase sõiduki kõige hiljutisem registreerimistunnistus anti välja pärast neis sõidukites viimaste muudatuste tegemist. Raamdirektiivi artikli 24 lõige 6 on seega nende sõidukite suhtes kohaldatav.

83. Järelikult tuleks neljandale küsimusele vastata, et registreerimisdokumentide direktiivi artikkel 4 keelab liikmesriigil, kellelt on taotletud teises liikmesriigis väljaantud registreerimistunnistuse tunnustamist seoses sõidukiga, mis ei kuulu raamdirektiivi kohaldamisalasse, nõuda selle sõiduki tehnilist kontrolli viimati nimetatud direktiivi artikli 24 lõike 6 tähenduses.

IV. Ettepanek

84. Eeltoodu alusel teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Raad van State (Madalmaade kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

– nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta kohaldatakse selles direktiivis toodud tunnistuse näidisele vastavate registreerimistunnistuste suhtes, mis on välja antud sõidukitele, mis on esimest korda registreeritud enne Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta, ülevõtmise tähtaega.

– direktiivi 1999/37 artikli 4 kohaselt, kui seda tõlgendada koosmõjus selle direktiivi artikli 3 lõikega 2, ei või liikmesriigid keelduda tunnustamast registreerimistunnistusi pelgalt seetõttu, et tunnistustel ei ole teatavate koodide puhul andmeid sisse kantud, kui nimetatud andmeid on lihtne välja selgitada, tingimusel et andmete puudumine ei mõjuta sõiduki identifitseerimist.

– direktiivi 1999/37 artikkel 4 keelab liikmesriigil, kellelt on taotletud teises liikmesriigis väljaantud registreerimistunnistuse tunnustamist seoses sõidukiga, mis ei kuulu direktiivi 2007/46 kohaldamisalasse, nõuda selle sõiduki tehnilist kontrolli viimati nimetatud direktiivi artikli 24 lõike 6 tähenduses.