



RIIGIKOHUS

HALDUSKOLLEGIUM

KOHTUOTSUS

Eesti Vabariigi nimel

Kohtuasja number	3-18-207
Otsuse kuupäev	1. oktoober 2020
Kohtukoosseis	Eesistuja Viive Ligi, liikmed Julia Laffranque ja Nele Parrest
Kohtuasi	Lennuklubi Keelutsoon kaebus Maanteeameti 15. jaanuari 2018. a otsuse tühistamiseks ja Maanteeameti sõiduki ümberregistreerimiseks kohustamiseks
Menetlusosalised	Kaebaja Lennuklubi Keelutsoon, esindaja Jaano Räsä Vastustaja Maanteeamet, esindaja Sigrid Rahkema
Vaidlustatud kohtulahend	Tallinna Ringkonnakohtu 30. aprilli 2019. a otsus
Menetluse alus Riigikohtus	Lennuklubi Keelutsoon kassatsioonkaebus
Asja läbivaatamine	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

1. Rahuldada kassatsioonkaebus.
2. Tühistada Tallinna Ringkonnakohtu 30. aprilli 2019. a otsus ja Tallinna Halduskohtu 28. detsembri 2018. a otsus.
3. Teha asjas uus otsus, millega rahuldada Lennuklubi Keelutsoon kaebus. Tühistada Maanteeameti 15. jaanuari 2018. a otsus nr 23-8/17-00743/340 ja kohustada Maanteeametit kaebaja taotluse kohta uut otsust tegema.
4. Mõista Maanteeametilt Lennuklubi Keelutsoon kasuks välja menetluskulu 780 eurot.
5. Tagastada kautsjon.

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. Lennuklubi Keelutsoon esitas 20. novembril 2017 Maanteeametile taotluse N2-kategooria sõiduki (veoauto) Mercedes Benz ümberregistreerimiseks M1-kategooria eriotstarbeliseks sõidukiks (autoelamuks).

2. Maanteeamet andis 14. detsembril 2017 Lennuklubile Keelutsoon tähtaja nõuetekohaste tõendite esitamiseks selle kohta, et ümberehitatud sõidukis on olemas autoelamule ettenähtud varustus. Kontrollaktis nr ARK0470417 tuvastati, et sõidukil pole autoelamule omaseid tunnuseid: sõiduki kaubaruumi on ehitatud riül, istmetevahelisse käiku on asetatud kokku rullitud madrats ning paigaldatud kahe sahtliga puidust kummut, millele on asetatud keedunõu ja käsipriimus. Lennuklubi Keelutsoon esitas 8. jaanuaril 2018 täiendavate lisatõenditena kaubikust autoelamu ehitamise projekti ja 16 fotot. Kontrollaktis märgituga võrreldes oli sõiduki varustuses käsipriimus asendatud elektripliidiga.

3. Maanteeamet keeldus 15. jaanuari 2018. a **otsusega** nr 23-8/17-00743/340 ümberehitust registreerimast. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. juuni 2011. a määruse nr 37 „Auto, mootorratta, mopeedi ja nende haagiste tüübikinnituse, üksiksõiduki kinnituse ja ümberehituse tingimused, nõuded ja kord“ (määrus nr 37) § 10 lõike 1 kohaselt peab ümberehitatud sõiduk vastama tehnonõuetele. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 13. juuni 2011. a määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ (määrus nr 42) lisa 5 osa III kohaselt on M-, N- ja O-kategooria sõiduki keretüübi tähistused toodud 6. veebruari 1970. a Euroopa Ühenduste Nõukogu direktiivi 70/156/EÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta (direktiiv 70/156/EÜ) II lisas või Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. a direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (direktiiv 2007/46/EÜ), II lisas. Viimati nimetatud direktiivi lisa II osa A punkti 5.1 kohaselt on autoelamu eriotstarbeline M-kategooria sõiduk, mis on konstrueeritud nii, et selles on majutusvõimalus, selle varustusse kuuluvad vähemalt istmed ja laud, magamisasemed, mis võivad olla ka istmest magamisasemeks muudetavad, toiduvalmistamise seadmed ja panipaigad. Nimetatud varustus peab olema eluruumis kindlalt kinnitatud, välja arvatud laud, mis võib olla kergesti eemaldatav. Maanteeamet selgitas, et sõidukis on priimus asendatud elektrilise lauapliidiga, kuid muus osas ei ole teostatud elamispinnana ettenähtud osa ümberehitust, mis oleks iseloomulik autoelamule. Istmete asetus ja konstruktsioon viitavad bussile. Sõiduki andmete muutmine ei ole põhjendatud ning seda saab edasi kasutada olemasolevate liiklusregistri andmetega.

4. Lennuklubi Keelutsoon (kaebaja) palus Tallinna Halduskohtule esitatud kaebuses Maanteeameti 15. jaanuari 2018. a otsuse tühistada ning kohustada Maanteeameti sõidukit ümber registreerima. Kaebaja leidis, et ühegi õigusaktiga pole kehtestatud miinimumnõudeid autoelamu varustusse kuuluva magamisaseme mõõtudele, lauale või toiduvalmistamise seadmele. Elustiili ettekirjutamine ei ole Maanteeameti pädevuses. Lennuklubi liikmed on harjunud nappide elamistingimustega ja on kõnealuses sõidukis nädalate kaupa maganud. Euroopa Komisjoni 21. juuni 2011. a määruse (EL) nr 678/2011, millega asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ II lisa ja muudetakse direktiivi IV, IX ja XI lisa (määrus (EL) nr 678/2011), punkti 2.1 järgi on pinkistmete puhul istmepolstri tasandil iga vähemalt 400 mm laiune pind üks istekoht. Kaebaja on seda reeglit kaudselt järginud, sest magamiskoha laiuseks on keskmiselt 42,5 cm inimese kohta. Magamiskohtade mõõtmed on vastavuses aktiivse elustiili tava ja saadaoleva varustusega.

5. Tallinna Halduskohus jättis 28. detsembri 2018. a **otsusega** kaebuse rahuldamata. Kohus nõustus Maanteeameti otsuse põhjendustega ega pidanud vajalikuks neid halduskohtumenetluse seadustiku (HKMS) § 165 lõikele 2 tuginedes korrata. Lisaks leidis halduskohus järgmist:

1) kuivõrd Euroopa Liidu ega riigisisene õigus ei täpsusta autoelamu magamiskohtade mõõtmeid, on Maanteeamet määruse nr 42 § 2 lõike 3 alusel põhjendatult tuginenud autoehituse üldpraktikale. Õigustatult on leitud, et neljainimesevoodid, milles on ühele inimesele ruumi 42,5 cm ja milles ei ole võimalik istukile tõusta, ei vasta direktiivi 2007/46/EÜ lisa II osa A punktis 5.1 toodud autoelamule esitatavatele nõuetele. Vastustaja esitatud suurimate autotootjate valmistatud autoelamute võrdlusandmed kinnitavad seda seisukohta;

2) kaebaja viited sõiduki pinkistmete laiusele ja magamiskoha laiusele telgis ei ole asjakohased. Kuna sõidukid peavad olema ehitatud ja varustatud selliselt, et oleks tagatud liikluses osalejate turvalisus (määruse nr 42 § 2 lõige 3), siis pole tegemist elustiili, vaid liiklusohutuse küsimusega (reisijate turvalisus, väljapääsude kättesaadavus ja kasutatavus, lahtiste või liikuvate esemete ja veoste eraldamine reisijatest).

6. Kaebaja palus **apellatsioonkaebuses** halduskohtu otsus tühistada ning kaebus rahuldada.

7. Tallinna Ringkonnakohus jättis 30. aprilli 2019. a **otsusega** apellatsioonkaebuse rahuldamata ja halduskohtu otsuse muutmata. Ringkonnakohus nõustus halduskohtu otsuse põhjendustega ega pidanud vajalikuks neid korrata. Vastuseks apellatsioonkaebusele märkis ringkonnakohus järgmist:

1) põhjendatud ei ole kaebaja taotlus kontrollida HKMS § 165 lõike 2 vastavust põhiseadusele. Nimetatud norm võimaldab kohtul jätta põhjenduse esitamata üksnes selliste kaebaja väidete kohta, mida on vaidlustatud haldusaktis või vaideotsuses juba põhjendatud. Kohtumenetluse käigus esitatud uute tõendite ja väidete puhul ei saa kohus HKMS § 165 lõikele 2 tugineda, mistõttu pole põhjust pidada seda normi ausa kohtumenetluse põhimõttega vastuolus olevaks. Praeguses asjas ongi halduskohus nii käitunud, esitades lisaks ka oma põhjendused. Kaebaja pole täpsustanud, millised tõendid on kohus jätnud hindamata ja kuidas see oleks tinginud teistsuguse kohtuotsuse tegemise. Halduskohus ei jätnud otsuses andmata hinnangut kaebaja poolt kohtuistungil esitatud väitele ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) eeskirja nr 14 „Ühtsed sätted sõidukite tüübikinnitamise kohta seoses turvavööde kinnituspunktide, ISOFIX kinnitussüsteemide ja ISOFIX ülakinnitustega“ lisa 8 kohta. Kohus on otsuses leidnud, et 42,5 cm magamisruum ei ole ühe inimese jaoks piisav, andes sellega hinnangu ka kaebaja väitele;

2) halduskohus ei asunud vaidlustatud haldusakti otsuses põhjendama vastustaja eest. Kohtu seisukohad olid seotud vaidlustatud haldusaktis esitatud seisukohtadega. Kohus võib otsust tehes avaldada oma arvamust selle kohta, millised on autoelamu iseloomulikud tunnused, ega pea kasutama kaebaja esitatud terminoloogiat. Kohtul oli õigus anda hinnang ka määruse nr 42 § 2 lõikest 3 tulenevatele määratlemata õigusmõistetele ja käsitleda reisijate turvalisuse küsimust;

3) kaebaja ümber ehitatud kaubik ei ole autoelamu. Pole õigusakti, milles sätestataks autoelamule kehtivad konkreetset tingimused. Seetõttu on vastustaja õigesti lähtunud sellest, millistele nõuetele vastavad autotootjate valmistatud autoelamud. Olulised nõuded tulenevad ka direktiivi 2007/46/EÜ lisa II osa A punktist 5.1. Kaubikusse magamiskohtade tekitamine või selles elektrilise lauapliidi kasutamine ei muuda kaubikut autoelamuks. Sõiduki ümberregistreerimisel ei saa lähtuda selle kasutajate elustiilist ega valmisolekust taluda ebamugavusi. Magamisruumi 42,5 cm inimese kohta ei saa pidada mõistlikuks. Lähtuda tuleb keskmise inimese vajadustest, mitte kaebaja liikmete võimekusest neis tingimustes magada. Aktsepteerides kaebaja sõidukis olevaid tingimusi, seob vastustaja end halduspraktikaga ja peab ka edaspidi sellistele tingimustele vastavad sõidukid autoelamuks ümber registreerima;

4) vastustaja otsust ei muuda õigusvastaseks asjaolu, et keeldumise vormistas ametnik, kes ei viibinud kontrollakti koostamise juures. Vastustaja on üks asutus ja tööjaotus sõltub tema sisemisest töökorraldusest. Kogu haldusmenetlust ei pea läbi viima üks inimene.

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

8. Kaebaja esitas **kassatsioonkaebuse**, milles palub tühistada nii haldus- kui ka ringkonnakohtu otsus ning saata asi uueks läbivaatamiseks halduskohtule teises kohtukoosseisus. Kaebuse põhjendused olid järgmised:

1) haldus- ega ringkonnakohus ei ole järginud HKMS § 165 lõike 2 nõudeid. Halduskohus ei või korraga tugineda nii HKMS § 165 lõike 2 kohaselt vaidlustatud haldusaktis esitatud põhjendustele kui ka esitada oma põhjendusi. Selline võimalus hägustab õigusselgust ja kõigutab õiguskindlust. Kohtud on jätnud hindamata mitmed kaebaja esitatud tõendid ja rikkunud sellega ka HKMS § 165 lõike 1 nõudeid. Seetõttu pole resolutsioonis võetud seisukohtadeni jõudmine jälgitav ega põhjendatud. Tegemist on väärade kohtulahenditega, millest võib alguse saada laiem õigusvastane haldus- ja kohtupraktika;

2) kohtud on jätnud andmata konkreetse hinnangu kaebaja poolt kohtumenetluse käigus esitatud tõenditele ega ole selgitanud, mis on autoelamule iseloomulikud tunnused ja mille poolest kaebaja ümberkorraldatud sõiduk neile tunnustele ei vasta. Halduskohus pole võtnud seisukohta enamiku 12. novembril 2018 esitatud dokumendis „Täiendavad õiguslikud põhjendused“ esile toodud faktide kohta;

- 3) vastustaja oleks pidanud kõik oma argumendid esitama vaidlustatud haldusaktis ja kohus ei peaks püüdma haldusakti ise lisaks põhjendada. Halduskohtu esile toodud reisijate turvalisust ja liiklusohutust puudutav argument pole ei faktiliselt ega õiguslikult põhjendatud. Turvalisus peab põhinema reglementeeritud nõuetel, mitte subjektiivsel kasuistlikul otsusel. Kohtud on autoehituse üldpraktikat kajastava võrdlusmaterjalina tuginenud üksnes vastustaja esitatud materjalidele, mitte kaebaja esitatud dokumentidele, koheldes kohtumenetluse pooli ebavõrdselt;
- 4) kohtud on läbivalt kasutanud vääraid õigustermineid. Vaidlusalune sõiduk on liiklusregistrisse kantud kui N2-kategooria sõiduk (veoauto). Tegemist ei ole kaubikuga, mis on kehtivate õigusaktide kohasel N1-kategooria sõiduk;
- 5) vastustaja ei ole andnud kaebajale taotletud selgitust, milline peaks olema mõistlik magamiskoha laius autoelamus ja kas magamiskoha märkimisväärne laiendamine oleks vastustaja arvates aktsepteeritav. Vastustaja on teinud vaidlustatud ringkonnakohtu otsusest järelduse, et ta võib hakata sõidukite registreerimisel oma kaalutusõigust kasutama meelevaldselt, ilma seadusest tuleneva volitusest;
- 6) asi tuleb saata halduskohtule läbivaatamiseks uues kohtukoosseisus, sest asjas otsuse teinud kohtunik on lähtunud üksnes vastustaja seisukohtadest, analüüsinud tõendeid ühekülgsest ja kasutanud valesid õigustermineid.

9. Vastustaja vaidles kassatsioonkaebusele vastu ja väitis järgmist:

- 1) ringkonnakohtus ei ole HKMS § 165 lõiget 2 rikkunud. See norm annab kohtule võimaluse jätta otsusest välja põhjendused, mis on juba haldusaktis esitatud. Kohus on nõustunud haldusakti põhjendustega ega ole pidanud vajalikuks neid korrata;
- 2) vastustaja ja kohtud ei ole jätnud võtmata konkreetset seisukohta sõiduki ümberehituse projekti kohta ja on nii haldusaktis kui kohtumenetluses põhjendatud, miks ei vasta ümberehitatud sõiduk autoelamule iseloomulikele tunnustele;
- 3) kohtud ei ole jätnud kassaatori esitatud tõenditega arvestamata. Õige on ringkonnakohtu järeldus, et kaebaja pole täpsustanud, millised tõendid kohus hindamata jättis ning kuidas üks või teine tõend oleks tinginud teistsuguse otsuse tegemise. Kohtul on õigus esitada otsuses ka oma põhjendused;
- 4) kohtud ei ole liiklusohutuse tagamise argumentidega asunud vastustaja eest haldusakti põhjendama, vaid liiklusohutus on seotud haldusaktis märgitud seisukohaga, et ümberehitatud sõiduk ei ole oma olemuselt autoelamu;
- 5) arusaamatu on kassaatori väide, et halduskohus on kohtumenetluse pooli ebavõrdselt kohelnud;
- 6) termini „kaubik“ kasutamine kohtuotsustes kassaatori sõiduki kohta on õiguslikult korrektne, sama mõistet kasutatakse samas tähenduses ka direktiivis 2007/46/EÜ;
- 7) vastustaja on kaebaja selgitustaotlusele vastates rõhutanud, et kaebaja sõiduki autoelamuna registreerimist ei ole võimalik saavutada üksnes magamiskohtade laiuse suurendamise või sõidukis reisijate maksimumarvu vähendamise teel.

KOLLEEGIUMI SEISUKOHT

10. Kassatsioonkaebus tuleb rahuldada ja kohtute otsused tühistada materiaalsoiguse normi väära kohaldamise tõttu (HKMS § 230 lõige 1). Kolleegium tühistab nii haldus- kui ka ringkonnakohtu otsuse ning teeb asjas uue otsuse, millega rahuldab kaebuse ja tühistab vastustaja 15. jaanuari 2018. a otsuse (HKMS § 230 lõike 5 punkt 5).

11. Kaebaja leiab kassatsioonkaebuses, et kohtud on rikkunud HKMS §-st 165 tulenevaid nõudeid, sest on ühelt poolt küll nõustunud vastustaja haldusaktis esitatud seisukohtadega, kuid teisalt esitanud lisaks ka oma seisukohad haldusakti õiguspärasuse kohta.

12. Kolleegiumi hinnangul ei ole kohtud asunud selles asjas haldusakti ise põhjendama, vaid on lisaks haldusaktis esitatud põhjendustega nõustumisele andnud hinnangu vastustaja poolt kohtumenetluses

haldusaktile täiendavalt esitatud põhjendustele. Iseenesest ei ole välistatud, et kohus tugineb otsust tehes nii haldusaktis märgitud põhjendustele kui ka kohtumenetluses menetlusosaliste täiendavalt esitatud seisukohtadele. Samas ei tohi kohus haldusakti õiguspärasust kontrollides teostada kaalutusõigust haldusorgani eest (HKMS § 158 lg 3 kolmas lause).

13. Praeguses asjas kattuvad vaidlustatud haldusaktis esitatud põhjendused haldusorgani kohtumenetluses esitatud põhjendustega vaid osaliselt. Vaidlustatud haldusaktis on haldusorgan põhjendanud kaebaja sõiduki ümberehituse registreerimisest keeldumist sellega, et teostatud ei ole elamispiinana ettenähtud sõiduki osa ümberehitust, mis oleks iseloomulik autoelamule: istmete asetus ja konstruktsioon viitavad reisijateveoks ette nähtud bussile; istmete vahekäigus asetsevat kummutit ja sellel olevat elektrilist lauapliiti ei saa käsitada toiduvalmistamise seadmetena; kaubaruumi riulit, kokku rullitud madratsit ega ka jäikade seljatugedega reisijaistmeid pole võimalik käsitada üheksa reisija magamisasemetenä; laua taha ei mahu kõik üheksa reisijat istuma. Maanteeameti hinnangul tõendab eeltoodu, et sõiduki varustus ei vasta autoelamu nõuetele. Kohtumenetluses on haldusorgan seevastu leidnud, et sõiduk ei vasta autoehituse üldpraktikale, sest selles pole nõuetekohaseid autoelamu magamisasemeid. Neli inimest on paigutatud magama ühte voodisse, milles ühe magamiskoha arvestuslikuks laiuseks on 42,5 cm, ja selle voodi kohale on paigutatud teine neljainimesevoodi. Selline magamisasemete lahendus pole mõistlik ega inimväärne. Sõidukis ei ole kohakindlalt kinnitatud valamut, mis autoehituse üldpraktika kohaselt kuulub autoelamus toidu valmistamise seadmete hulka. Kummuti ja sellel paikneva elektripliidi asukohad on ebasobivad ning takistavad sõidukist väljumist liiklusõnnetuse korral, tekitades nii liiklusohu. Samuti ei ole vastustaja saanud veenduda selles, et sõidukisse paigutatud pliit on kohakindlalt kinnitatud.

14. Kolleegiumi hinnangul pidas Maanteeamet haldusakti esialgsetes põhjendustes autoelamule iseloomuliku ümberehituse puudumise all silmas sisult samu argumente, mida ta on hilisemas kohtumenetluses käsitlenud autoelamu mittevastavusena autoehituse üldpraktikale. Ka valamut puudumise väide on seostatav toiduvalmistamise seadmetega seotud etteheidetega. Haldusaktis esitatud põhjendustest ei nähtu aga ühtegi viidet liiklusohule, mis vastustaja hilisemate põhjenduste kohaselt sõiduki ümberehitusega kaasneb. Kassatsioonimenetluses seostas vastustaja liiklusohutuse haldusaktis esitatud väitega, et kaebaja ümberehitatud sõiduk pole oma olemuselt autoelamu. Sellist seost ei saa asjaolude põhjal välja tuua. Vastustaja selgitas kohtumenetluses, et kööginurgana kasutamiseks mõeldud kummut koos pliidiga asub ukse ees ning takistab õnnetuse korral autost väljumist. Vastustaja on välja toonud uue asjaolu, mida haldusakti andes ei arvestatud.

15. Kuna vastustaja haldusaktis esile toodud ja hiljem kohtumenetluses esitatud põhjendused ei kattu, on haldusakti õiguslike ja faktiliste aluste otsimine kandunud ulatuslikus mahus haldusmenetlusest üle kohtumenetlusesse. Sellist olukorda tuleks vältida (Riigikohtu halduskolleegiumi 4. märtsi 2020. otsus nr 3-18-1740/36, punkt 18.4).

16. Järgnevalt hindab kolleegium vaidlusaluse otsuse materiaalselt õiguspärasust, lähtudes neist haldusakti põhjendustest, mille haldusorgan akti andes esitas (vt otsuse punkt 14).

17. Liiklusseaduse (LS) § 73 lõike 1 kohaselt peab liikluses kasutatav mootorsõiduk vastama õigusaktidega kehtestatud tehnonõuetele ja olema nõuetekohaselt varustatud. Kehtivatele tehnonõuetele peab vastama ka ümberehitatud sõiduk ning nõuetele vastavus on sõiduki ümberehituse vormistamise eelduseks (määruse nr 37 § 10 lõiked 1 ja 4). Määruse nr 37 § 10 lõike 4 järgi peab Maanteeamet keelduma sõiduki ümberehitust registreerimast, kui see ei vasta tehnonõuetele.

18. LS § 73 lõike 11 alusel kehtestab mootorsõiduki tehnonõuded valdkonna eest vastutav minister määrusega. Tehnonõuded on kehtestatud määrusega nr 42, mille lisa 5 osas III on märgitud, et M-, N- ja O-kategooria sõiduki keretüübi tähistused on toodud direktiivi 70/156/EÜ lisas II või direktiivi

2007/46/EÜ lisas II. Määruse nr 42 § 2 lõike 3 esimese lause kohaselt tuleb määruse lisades 1, 2 ja 3 toodud nõuetes käsitlemata juhtudel või, kui sama määruse lisades 1, 2 ja 3 puuduvad nõuded sõiduki osadele, seadmetele või süsteemidele, lähtuda ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni Viini 1968. a „Teeliikluse konventsioonist” või autoehituse üldpraktikast.

19. Direktiivi 2007/46/EÜ lisa II osa A punkti 1 järgi kuuluvad M1-kategooriasse peamiselt reisijate ja nende pagasi veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid, millel on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istmekohta. Sama direktiivi lisa II osa A punkti 5.1 kohaselt on autoelamu majutusvõimalusega M-kategooria sõiduk, mille varustusse kuuluvad vähemalt a) istmed ja laud; b) magamisasemed, mis võivad olla ka istmest magamisasemeks muudetavad; c) toiduvalmistamise seadmed; d) panipaigad. Nimetatud varustus peab olema eluruumis kindlalt kinnitatud, v.a laud, mis võib olla lihtsasti eemaldatav. Muid selgesõnalisi nõudeid autoelamule nimetatud direktiiv ette ei näe. Sama direktiivi sissejuhatuses esitatud põhjenduste 2 ja 3 kohaselt on direktiivi eesmärgiks asendada ühenduse siseturu loomise ja toimimise eesmärgil liikmesriikide tüübikinnitusmenetlused ja tüübikinnituse süsteemid ühenduse tüübikinnitusmenetlusega, mis põhineb täieliku ühtlustamise põhimõttel. Süsteemidele, osadele, eraldi seadmetikele ja sõidukitele kohaldatavad tehnilised nõuded tuleks õigustloovates aktides ühtlustada ja täpsustada. Kooskõlas selle eesmärgiga näeb direktiivi artikli 4 lõike 3 teine lause ette, et liikmesriigid ei keela, piira ega takista sõidukite, osade või eraldi seadmetike registreerimist, müüki, kasutuselevõtmist või teel liiklemist põhjustel, mis on seotud nende konstruktsiooni ja töötamise käesoleva direktiiviga hõlmatud aspektidega, kui need vastavad direktiivi nõuetele (vt ka Euroopa Kohtu otsus asjas nr C-639/11: komisjon vs. Poola, punkt 36 ja järgnevad).

20. Seega tulenevad direktiivist lisaks sõiduki üldistele tehnonõuetele autoelamu varustuse miinimumnõuded ning nendele nõuetele vastav sõiduk tuleb registreerida. Liikmesriik peab määrama autoelamu varustuse miinimumnõuded direktiivi alusel ja ei saa kehtestada lisanõudeid, mis välistavad sõiduki registreerimise. Selliselt tuleb mõista ka määruse nr 42 § 2 lõiget 3. Nimetatud norm kohaldub üksnes juhul, kui tegemist on määruse nr 42 lisades 1–3 reguleerimata olukorraga.

21. Eelnev ei tähenda siiski, et Maanteeamet ei või sõiduki ümberregistreerimise üle otsustades autoehituse üldpraktikat arvesse võtta. Direktiiv 2007/46/EÜ nõuab sõiduki autoelamuna kvalifitseerimiseks majutusvõimaluse olemasolu ja loetleb autoelamu varustusse minimaalselt kuuluvad seadmed ja esemed. Nende nõuete täidetust, sh seda, mis on konkreetsel juhul käsitatav magamisaseme või toiduvalmistamise seadmena, peab haldusorgan sisustama oma hindamisruumi kasutades, võttes seejuures muude asjaolude kõrval vajaduse korral arvesse ka autoehituse üldpraktikat. Samas ei välista ega piira haldusorgani hinnang kohtulikku kontrolli määratlemata õigusmõiste sisustamise üle (nt Riigikohtu halduskolleegiumi 20. aprilli 2018. a otsus nr 3-15-443/54, punkt 28).

22. Kolleegium mõonab, et autoelamu magamisasemete või toiduvalmistamise seadmetena eelkäsitletud direktiivi tähenduses ei saa mõista selliseid seadmeid või esemeid, mida pole võimalik sihtotstarbeliselt kasutada. Samas ei saa üksnes vastustaja esitatud näidetest kahe Euroopa suurima autoelamuid valmistava ettevõtte pakutavate autoelamute magamiskohtade mõõtmete ja asendi ning toiduvalmistamise seadmete valiku kohta (toimiku lk 42) teha järeldust, et sellega on ära määratud autoehituse üldpraktika, millest ei või üksiksõidukit autoelamuks ümber ehitades kõrvale kalduda. Kolleegiumi hinnangul on autoelamu nõuetele vastavuse hindamisel võimalik arvestada ka seda, kas sõiduk on seeriaviisiliselt autoelamuna toodetud või selleks ümber kohandatud olemasolevaid tehnilisi lahendusi ümber kujundades ja konkreetse kasutaja vajadusi silmas pidades. Pooled ei vaidle selle üle, et ümberehitatud sõidukis olevatel magamiskohtadel on nende kitsusele ja asendile vaatamata võimalik magada, olgugi et see võib olla ebamugav.

23. Direktiivist 2007/46/EÜ ega teistest õigusaktidest ei tulene konkreetseid nõudeid autoelamus kasutatavate magamisasemete laiusele, asendile ega ühel magamisasemel magavate isikute arvule. Samuti ei ole ette nähtud, et magamisase ei võiks olla moodustatud sõiduki istmetest neile lisaplaadi ja madratsi asetamise teel, kui on tagatud nende kindel kinnitamine. Kuna direktiivi kohaselt võivad sõiduki istmed olla magamisasemeks muudetavad, saab sellest kaudselt järeldada, et autoelamu magamiskoha laiuse määramisel võib aluseks olla sõiduki istmelaius. Kaebaja on viidanud kohtumenetluses (vt otsuse p 4) EL määrusele nr 678/2011, millega muudeti direktiivi 2007/46/EÜ selliselt, et sõiduki pinkistmel peab reisija kohta arvestatud istepinda olema vähemalt 400 mm (direktiivi 2007/46/EÜ lisa II punkt 2.1.3 alapunkt b). Vaidlusaluses sõidukis on magamiskoha arvestuslikuks laiuseks 425 mm. Eelnevast tulenevalt ei ole võimalik teha järeldust, et direktiivis autoelamu magamiskoha laiusele või asendile sätestatud nõuded välistavad kaebaja sõiduki registreerimise autoelamuna.

24. Vastustaja on leidnud, et sõidukis ei ole toiduvalmistamise seadmeid. Kolleegium ei nõustu ka selle väitega. Elektrilist lauapliiti, kui see on kohakindlalt alusele kinnitatud, on kolleegiumi hinnangul võimalik käsitada direktiivi 2007/46/EÜ nõuetele vastava toiduvalmistamise seadmena. Valamu ei kuulu vältimatult vajalike toiduvalmistamise seadmete hulka, sest selle puudumine sõidukist ei muuda toidu valmistamist võimatuks. Sõiduki autoelamuna registreerimist ei välista ka asjaolu, et kõik üheksa sõidukis viibijat ei mahu korraga laua taha istuma.

25. Kokkuvõttes ei veena vastustaja haldusaktis ja järgnenud kohtumenetluses (vt otsuse punkt 14) esitatud põhjendused kolleegiumi selles, et sõidukit ei või autoelamuna kvalifitseerida, kuna selles pole direktiivis 2007/46/EÜ ette nähtud vajalikku varustust.

26. Seoses kohtumenetluses esitatud väitega sõiduki ukse ette paigutatud kummutist lähtuvast liiklusohust märgib kolleegium, et sellele tuginemine eeldab vastustaja poolt täiendavat analüüsi ja põhjendamist. Nii on kaebaja juhtinud kohtumenetluses tähelepanu sellele, et liiklusesse on lubatud sõidukid, millest väljumiseks tuleb eespool asuv iste kõrvale lükata või alla voltida.

27. Eeltoodu põhjal rahuldab kolleegium kaebuse, tühistab vaidlustatud otsuse ja kohustab vastustajat kaebaja taotluse kohta uut otsust tegema. Kolleegium märgib, et kaebaja taotluse uuel läbivaatamisel tuleb arvestada õigusaktides tehtud muudatustega. Alates 1. septembrist 2020 tulenevad autoelamule esitatavaid nõudeid Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. a määrusest (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ.

28. Kuna kolleegium teeb asjas uue otsuse, tuleb muuta menetluskulude jaotust (HKMS § 109 lõige 4). Menetluskulud kannab pool, kelle kahjuks otsus tehti (HKMS § 108 lõige 1). Kaebaja palus esimese astme kohtumenetluses mõista vastustajalt enda kasuks välja kohtumenetluses kantud kulud, kuid menetluskulude nimekirja ega kuludokumente kohtule ei esitanud. Kaebaja tasus 45 eurot riigilõivu (15 eurot kaebuse esitamise eest ja kokku 30 eurot kahe halduskohtule esitatud esialgse õiguskaitse taotluse eest). Apellatsiooniasemes taotles kaebaja, et vastustajalt mõistetakse välja menetluskulude katteks 735 eurot, millest 720 eurot on õigusabikulu ja 15 eurot riigilõiv. Need kulud on vajalikud ja põhjendatud (HKMS § 109 lõige 6). Ka kassatsiooniasemes palus kassaator vastustajalt enda kasuks menetluskulud välja mõista, kuid ei ole esitanud kantud menetluskulude nimekirja ega kuludokumente. Kassatsiooniaseme menetluskulud tuleb seetõttu jätta kaebaja enda kanda (HKMS § 109 lõige 1). Kokku tuleb vastustajalt kaebaja kasuks välja mõista 780 eurot. Kassatsioonikaitsjon tuleb tagastada (HKMS § 107 lõige 4).

(allkirjastatud digitaalselt)