ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

24 januari 2019*

„Prejudiciële verwijzing – Richtlijn 1999/37/EG – Kentekenbewijzen van motorvoertuigen – Weglatingen in de kentekenbewijzen – Wederzijdse erkenning – Richtlijn 2007/46/EG – Voertuigen die zijn gebouwd vóór de harmonisatie van de technische voorschriften op het niveau van de Europese Unie – Wijzigingen die van invloed zijn op de technische kenmerken van het voertuig”

In zaak C-326/17,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Raad van State (Nederland) bij beslissing van 24 mei 2017, ingekomen bij het Hof op 31 mei 2017, in de procedure

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

tegen

X,

Y,

en

X,

Y

tegen

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

en

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

tegen

Z,

wijst

* Procestalen: Engels en Nederlands.

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: T. von Danwitz, president van de Zevende kamer, waarnemend voor de president van de Vierde kamer, K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (rapporteur) en C. Vajda, rechters,

advocaat-generaal: N. Wahl,

griffier: M. Ferreira, hoofdadministrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 7 juni 2018,

gelet op de opmerkingen van:

– de Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), vertegenwoordigd door C. B. J. Maenhout als gemachtigde, bijgestaan door M. van Heezik, advocaat,

– X en Y, vertegenwoordigd door C. B. Krol Dobrov, gemachtigde,

– Z, vertegenwoordigd door S. J. C. van Keulen, advocaat,

– de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen en P. Huurnink als gemachtigden,

– de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door F. Meloncelli, avvocato dello Stato,

– de Noorse regering, vertegenwoordigd door R. Nordeide en C. Anker als gemachtigden,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door M. Huttunen, A. Nijenhuis en N. Yerrell als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 20 september 2018,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB 1999, L 138, blz. 57), en van richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB 2007, L 263, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding van, enerzijds, de Directie van de Dienst Wegverkeer (hierna: „RDW") tegen X en Y en, anderzijds, van laatstgenoemden tegen de RDW alsmede een geding tussen de RDW en Z over de weigering van de RDW om door andere lidstaten verstrekte kentekenbewijzen van voertuigen te erkennen en deze voertuigen in Nederland in te schrijven.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

Richtlijn 70/156

3 Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB 1970, L 42, blz. 1), zoals gewijzigd bij richtlijn 92/53/EEG van de Raad van 18 juni 1992 (PB 1992, L 225, blz. 1) (hierna: „richtlijn 70/156"), bepaalt in artikel 2, met het opschrift „Definities":

„In deze richtlijn wordt verstaan onder:

[...]

– voertuig: ieder voor deelname aan het wegverkeer bestemd compleet of niet-compleet motorvoertuig op ten minste vier wielen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h, alsmede aanhangwagens daarvan, met uitzondering van voertuigen die zich over rails voortbewegen, landbouw- en bosbouwtrekkers en alle mobiele machines;

[...]"

Richtlijn 1999/37

4 De overwegingen 3 tot en met 6 en 9 van richtlijn 1999/37 luiden als volgt:

„(3) [...] het kentekenbewijs [is] eenvoudiger te begrijpen [...] door de harmonisatie van de vormgeving en de inhoud ervan, hetgeen ertoe bijdraagt dat in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen vrij gebruik kunnen maken van de weg op het grondgebied van de andere lidstaten;

(4) [...] aan de hand van de inhoud van het kentekenbewijs [moet het] mogelijk [...] zijn na te gaan of de houder van een rijbewijs, dat is afgegeven volgens richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs [(PB 1991, L 237, blz.1)], uitsluitend de categorieën voertuigen bestuurt die hij mag besturen; [...] een dergelijke controle draagt [bij] tot een grotere verkeersveiligheid;

(5) [...] alle lidstaten [eisen] voor het inschrijven van een voertuig dat eerder in een andere lidstaat was ingeschreven in het bijzonder een bewijs [...] waaruit deze inschrijving blijkt en waarin de technische kenmerken van het voertuig staan vermeld;

(6) [...] door de harmonisatie van dit kentekenbewijs [wordt het] gemakkelijker [...] voertuigen die eerder in een andere lidstaat waren ingeschreven opnieuw in het verkeer te brengen[, wat] bijdraagt tot de goede werking van de interne markt;

[...]

(9) [...] de lidstaten [moeten] op basis van een doeltreffend systeem van gegevensuitwisseling [...] nauw gaan samenwerken om beter te kunnen controleren, met name ter bestrijding van fraude en handel in gestolen auto's".

5 Artikel 1 van deze richtlijn bepaalt:

„Deze richtlijn is van toepassing op de documenten die door de lidstaten bij de inschrijving van motorvoertuigen worden afgegeven.

De lidstaten behouden zich het recht voor bij de tijdelijke inschrijving van voertuigen documenten te gebruiken die mogelijkerwijze niet in alle opzichten aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen."

6 Artikel 2 van deze richtlijn luidt:

„Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) ‚voertuig': elk voertuig zoals gedefinieerd in artikel 2 van richtlijn [70/156], […] en in artikel 1 van richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen op twee of drie wielen [(PB 1992, L 225, blz. 72)];

b) ‚inschrijving': de administratieve toestemming voor de deelneming van een voertuig aan het wegverkeer, die de identificatie daarvan en de toekenning van een volgnummer, aan te duiden als inschrijvingsnummer, omvat;

c) ‚kentekenbewijs': het document dat bevestigt dat het voertuig in een lidstaat is ingeschreven;

d) ‚tenaamgestelde van het kentekenbewijs': degene onder wiens naam een voertuig is ingeschreven."

7 Artikel 3 van richtlijn 1999/37 is als volgt geformuleerd:

„1. De lidstaten geven een kentekenbewijs af voor voertuigen waarvan de inschrijving volgens hun nationale wetgeving verplicht is. Dat kentekenbewijs bestaat hetzij uit slechts één deel overeenkomstig bijlage I, hetzij uit twee delen overeenkomstig de bijlagen I en II.

De lidstaten mogen de diensten die zij daartoe machtigen, met name de diensten van de fabrikanten, toestemming verlenen om de technische gedeelten van het kentekenbewijs in te vullen.

2. Voor de afgifte van een nieuw kentekenbewijs voor een voertuig dat werd ingeschreven voordat deze richtlijn werd toegepast, gebruiken de lidstaten een model dat voldoet aan deze richtlijn en mogen zij zich ertoe beperken alleen die onderdelen in te vullen waarvoor de vereiste gegevens beschikbaar zijn.

3. De overeenkomstig de bijlagen I en II in het kentekenbewijs opgenomen gegevens worden weergegeven met de geharmoniseerde communautaire codes welke in die bijlagen staan."

8 Artikel 4 van deze richtlijn luidt:

„Voor de toepassing van deze richtlijn wordt het door een lidstaat afgegeven kentekenbewijs door de overige lidstaten erkend voor de identificatie van het voertuig in het internationale wegverkeer en voor de nieuwe inschrijving ervan in een andere lidstaat."

9 In artikel 8, lid 1, van die richtlijn is bepaald dat de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vaststellen om vóór 1 juni 2004 aan deze richtlijn te voldoen.

Richtlijn 2007/46

10 Artikel 1 van richtlijn 2007/46, met het opschrift „Onderwerp", luidt als volgt:

„Deze richtlijn stelt een geharmoniseerd kader vast voor de bestuursrechtelijke bepalingen en de algemene technische voorschriften voor de goedkeuring van alle nieuwe voertuigen die binnen haar toepassingsgebied vallen, en van de systemen, onderdelen en technische eenheden die voor die voertuigen zijn bestemd, met als doel de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen ervan in de [Europese Unie] te vergemakkelijken.

[...]"

11 Artikel 2 van deze richtlijn, betreffende het „Toepassingsgebied", bepaalt in lid 1:

„Deze richtlijn is van toepassing op de typegoedkeuring van in een of meer fasen ontworpen en gebouwde voertuigen die bestemd zijn voor gebruik op de weg, en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn ontworpen en gebouwd.

Zij is ook van toepassing op de individuele goedkeuring van dergelijke voertuigen.

Deze richtlijn is tevens van toepassing op onderdelen en uitrustingsstukken die bestemd zijn voor voertuigen die onder deze richtlijn vallen."

12 Artikel 3 van deze richtlijn, met het opschrift „Definities", bepaalt:

„Voor de toepassing van deze richtlijn en de in bijlage IV genoemde regelgevingen, tenzij daarin anders is bepaald, wordt verstaan onder:

[...]

11. ‚motorvoertuig': een gemotoriseerd voertuig dat zich op eigen kracht voortbeweegt, ten minste vier wielen heeft, compleet, voltooid of incompleet is en een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h kan bereiken;.

12. ‚aanhangwagen': een niet-zelfaangedreven voertuig op wielen dat is ontworpen en gebouwd om door een motorvoertuig te worden getrokken;

13. ‚voertuig': een motorvoertuig of een aanhangwagen daarvan, zoals gedefinieerd in de punten 11 en 12;

[...]

19. ‚incompleet voertuig': een voertuig dat nog minstens één voltooiingsfase moet ondergaan om aan de toepasselijke technische voorschriften van deze richtlijn te voldoen;

20. ‚voltooid voertuig': een voertuig dat na de meerfasentypegoedkeuringsprocedure te hebben doorlopen aan de toepasselijke technische voorschriften van deze richtlijn voldoet;

21. ‚compleet voertuig': een voertuig dat niet hoeft te worden voltooid om aan de toepasselijke technische voorschriften van deze richtlijn te voldoen;

[...]"

13 Artikel 4, lid 3, van richtlijn 2007/46 luidt als volgt:

„De lidstaten staan alleen toe dat voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden die aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen, worden geregistreerd, verkocht of in het verkeer gebracht.

Zij mogen de registratie, de verkoop, de ingebruikneming of het in het verkeer brengen van voertuigen, onderdelen of technische eenheden die aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen, niet verbieden, beperken of belemmeren op grond van aspecten die verband houden met de constructie of werking en die onder deze richtlijn vallen, indien zij aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen."

14 Artikel 24 van deze richtlijn, met het opschrift „Individuele goedkeuringen", bepaalt:

„1. De lidstaten kunnen een specifiek voertuig, al dan niet uniek, vrijstellen van de verplichting tot naleving van een of meer bepalingen van deze richtlijn of van een of meer in bijlage IV of XI genoemde regelgevingen, mits zij alternatieve voorschriften vaststellen.

Van de in de eerste alinea bedoelde bepalingen kan alleen vrijstelling worden verleend wanneer de lidstaat daartoe redelijke gronden heeft.

Met ‚alternatieve voorschriften' worden administratieve bepalingen en technische voorschriften bedoeld waarmee een verkeersveiligheids- en milieubeschermingsniveau wordt gewaarborgd dat voor zover praktisch haalbaar even hoog is als het niveau waarin de bepalingen van bijlage IV of bijlage XI, naargelang het geval, voorzien.

[...]

6. De geldigheid van een individuele goedkeuring is beperkt tot het grondgebied van de lidstaat die de goedkeuring heeft verleend.

Wanneer een aanvrager een voertuig waarvoor een individuele goedkeuring is verleend, in een andere lidstaat wenst te verkopen, te registreren of in het verkeer te brengen, verstrekt de lidstaat die de goedkeuring heeft verleend, de aanvrager op diens verzoek een verklaring met de technische voorschriften volgens welke het voertuig is goedgekeurd.

Met betrekking tot een voertuig waarvoor een lidstaat een individuele goedkeuring heeft verleend overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, staat een andere lidstaat de verkoop, de registratie of het in het verkeer brengen ervan toe, tenzij die lidstaat redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de technische voorschriften volgens welke het voertuig is goedgekeurd, niet gelijkwaardig zijn aan zijn eigen technische voorschriften.

7. De lidstaten verlenen op verzoek van de fabrikant of de eigenaar van het voertuig individuele goedkeuring voor een voertuig dat voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn en de regelgevingen die, naargelang het geval, zijn vermeld in bijlage IV of bijlage XI.

In dergelijk geval aanvaarden de lidstaten de individuele goedkeuring en staan zij de verkoop, de registratie of het in het verkeer brengen van het voertuig toe.

[...]"

15 In artikel 26 van die richtlijn, „Registratie, verkoop en in het verkeer brengen van voertuigen", is bepaald:

„1. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 29 en 30 registreren de lidstaten voertuigen en staan zij de verkoop of het in het verkeer brengen ervan alleen toe indien die voertuigen vergezeld gaan van een geldig certificaat van overeenstemming overeenkomstig artikel 18.

In het geval van incomplete voertuigen staan de lidstaten de verkoop ervan toe, maar kunnen zij de definitieve registratie en het in het verkeer brengen weigeren zolang de voertuigen incompleet zijn.

[...]"

16 Artikel 48 van richtlijn 2007/46, „Omzetting", bepaalt:

„1. De lidstaten dienen voor 29 april 2009 de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan de inhoudelijke wijzigingen van deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Zij passen die bepalingen toe vanaf 29 april 2009.

[...]"

17 Artikel 49 van richtlijn 2007/46, „Intrekking" luidt:

„Richtlijn 70/156/EEG wordt met ingang van 29 april 2009 ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage XX, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht en toepassing van de aldaar genoemde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage XXI."

Richtlijn 2009/40

18 Volgens overweging 2 van richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB 2009, L 141, blz. 12), dient „[i]n het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid [...] het verkeer van bepaalde voertuigen in de Gemeenschap onder zo gunstig mogelijke omstandigheden plaats te vinden, zowel met betrekking tot de veiligheid als met betrekking tot de concurrentievoorwaarden voor de vervoerders in de verschillende lidstaten".

19 Artikel 1 van genoemde richtlijn bepaalt:

„1. In elke lidstaat moeten de in die staat geregistreerde motorvoertuigen, alsmede hun aanhangwagens en opleggers, een periodieke technische controle ondergaan, overeenkomstig deze richtlijn.

2. De categorieën voertuigen die moeten worden gecontroleerd, de frequentie van de controle en de verplicht te controleren punten staan in de bijlagen I en II."

20 Artikel 3, lid 2, van deze richtlijn luidt als volgt:

„Iedere lidstaat erkent het in een andere lidstaat afgegeven bewijs dat een motorvoertuig dat op het grondgebied van deze laatste lidstaat is ingeschreven, alsmede de aanhangwagen of oplegger daarvan met goed gevolg een technische controle hebben ondergaan die minstens voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn, alsof hij dit bewijs zelf had afgegeven."

21 In artikel 5, onder a), van die richtlijn is bepaald:

„Niettegenstaande het bepaalde in de bijlagen I en II kunnen de lidstaten:

a) de datum van de eerste verplichte technische controle vervroegen en in voorkomend geval eisen dat het voertuig aan een controle wordt onderworpen alvorens het wordt geregistreerd".

Nederlands recht

22 Volgens artikel 52a, lid 1, van de Wegenverkeerswet 1994 wordt „[t]er bevestiging van de inschrijving in het kentekenregister en tenaamstelling [...] door de [RDW] een kentekenbewijs afgegeven".

23 Artikel 25b van het Kentekenreglement bepaalt:

„1. De eigenaar of houder van een voertuig waarvoor de eerste inschrijving en tenaamstelling wordt gevraagd en waarvoor reeds eerder een kentekenbewijs is afgegeven in een andere lidstaat van de Europese Unie, overlegt het deel I van dat kentekenbewijs en, voor zover dit is afgegeven, tevens het deel II.

2. Inschrijving en tenaamstelling als bedoeld in het eerste lid wordt geweigerd, indien het deel II van het kentekenbewijs, voor zover dat deel is afgegeven, ontbreekt.

3. In uitzonderlijke gevallen kan door de [RDW] in afwijking van het tweede lid een voertuig worden ingeschreven en te naam gesteld, op voorwaarde dat van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig voordien was ingeschreven langs schriftelijke of elektronische weg de bevestiging is verkregen dat de aanvrager het recht heeft om het voertuig in een andere lidstaat in te schrijven.

4. De [RDW] bewaart de ingenomen kentekenbewijzen dan wel de ingenomen delen daarvan, gedurende zes maanden en stelt de autoriteiten van de lidstaat die het kentekenbewijs hebben afgegeven binnen twee maanden na de datum van inname daarvan op de hoogte. Op verzoek stuurt de [RDW] de ingenomen kentekenbewijzen terug naar de autoriteiten van de lidstaat die het kentekenbewijs hebben afgegeven."

Hoofdgedingen en prejudiciële vragen

24 X en Y, enerzijds, en Z, anderzijds, hebben op respectievelijk 14 januari en 10 juni 2014 bij de RDW een aanvraag ingediend voor inschrijving van een motorvoertuig in het Nederlandse kentekenregister. Het ene voertuig is in 1950 geproduceerd door Bentley Motors Limited, die daarop voertuigidentificatienummer (*Vehicle identification number*; hierna: „VIN") B28J0 heeft aangebracht, en is in datzelfde jaar in Engeland ingeschreven. Het andere voertuig is in 1938 geproduceerd door Alvis Car and Engineering Company Limited, die daarop VIN 14827 heeft aangebracht.

25 Het voertuig van het merk Bentley heeft in 2013 aanzienlijke wijzigingen ondergaan. Op 29 oktober 2013 hebben de Belgische autoriteiten voor dit voertuig een kentekenbewijs afgegeven, dat beknopte gegevens bevat. De verwijzende rechter preciseert dat bij een inspectie van dit voertuig in februari

2014 was gebleken dat het op dat moment bestond uit een origineel Bentley Mark VI-chassis, een 8 cilinderlijnmotor van Rolls Royce en een nieuwe, anders uitziende carrosserie naar het model van een Bentley Speed Six, en dat het chassis ervan en de aandrijflijn grotendeels zijn behouden. Gelet op de ten opzichte van het oorspronkelijk model aangebrachte wijzigingen heeft de RDW de door X en Y ingediende aanvraag voor inschrijving in het kentekenregister bij besluit van 10 februari 2014 afgewezen.

26 Op basis van een tweede kentekenbewijs, dat op 19 mei 2014 was afgegeven door de bevoegde Belgische autoriteit, hebben X en Y op 4 juni 2014 een nieuwe aanvraag voor inschrijving ingediend. Bij brief van 18 juli 2014 heeft de RDW te kennen gegeven dat aan de Belgische autoriteiten een verzoek om inlichtingen was gezonden. Uit de antwoorden op dit verzoek blijkt volgens de verwijzende rechter dat de Belgische autoriteiten voor de afgifte van een kentekenbewijs het oorspronkelijke Engelse kentekenbewijs uit 1950 hebben gebruikt. Gelet op deze gegevens heeft de RDW de tweede aanvraag voor inschrijving in het kentekenregister bij besluit van 27 augustus 2014 afgewezen.

27 Het motorvoertuig van het merk Alvis, waarvoor op 14 oktober 2013 op basis van de gegevens in door de fabrikant opgestelde documentatie een Engels kentekenbewijs was afgegeven, had eveneens meerdere aanzienlijke wijzigingen ondergaan. Teneinde te kunnen beslissen op de door Z ingediende aanvraag voor inschrijving, heeft de RDW derhalve bij de bevoegde Engelse autoriteit om inlichtingen verzocht. Laatstgenoemde heeft aan de RDW meegedeeld dat zij dat voertuig had geregistreerd op basis van de gegevens in de begeleidende documentatie van de fabrikant en op basis van de door een autoclub verstrekte foto's en informatie. Verder heeft de RDW geen antwoord kunnen krijgen op de vraag over de gegevens van de Alvis waarvoor het Engelse kentekenbewijs was afgegeven. Bij besluit van 29 september 2014 heeft de RDW de inschrijvingsaanvraag van Z afgewezen.

28 De RDW heeft er in zijn besluiten van 10 februari 2014 en 29 september 2014 op gewezen dat hij de inschrijving heeft geweigerd omdat de betrokken voertuigen, vanwege het feit dat zij niet voldoen aan de technische vereisten van richtlijn 2007/46, geen voertuigen zijn in de zin van artikel 3 van deze richtlijn en van artikel 2, onder a), van richtlijn 1999/37, zodat laatstgenoemde richtlijn in casu niet van toepassing is. Voor zover deze voertuigen wel onder richtlijn 1999/37 vallen, meent de RDW dat de reeds door autoriteiten van andere lidstaten voor die voertuigen afgegeven kentekenbewijzen hoe dan ook geen geharmoniseerde kentekenbewijzen zijn in de zin van deze richtlijn en bijgevolg niet op basis daarvan hoeven te worden erkend. Voorts meent de RDW dat die voertuigen niet aan de hand van deze kentekenbewijzen kunnen worden geïdentificeerd. Ten slotte zijn de betrokken voertuigen volgens de RDW in hun huidige samenstelling nooit toegelaten tot het verkeer op de datum waarop daarvoor het eerste kentekenbewijs is afgegeven, in respectievelijk 1950 en 1938, en blijkt uit de gegevens waarover de RDW beschikt niet duidelijk dat deze voertuigen na hun wijziging individueel zijn goedgekeurd voor toelating tot het verkeer.

29 X en Y, enerzijds, en Z, anderzijds, hebben beroep in rechte ingesteld tegen de besluiten tot weigering van inschrijving jegens hen. Volgens de rechters in eerste aanleg vallen de betrokken voertuigen binnen de werkingssfeer van richtlijn 1999/37, zodat deze richtlijn van toepassing is en zij moeten worden geïdentificeerd op basis van hun kentekenbewijzen, die geharmoniseerde kentekenbewijzen zijn voor de toepassing van die richtlijn. Die rechters hebben aldus overwogen dat de RDW gehouden was een Nederlands kentekenbewijs af te geven aan X en Y en dat de RDW een nieuw besluit diende te nemen op de door Z ingediende aanvraag voor inschrijving.

30 De RDW heeft tegen elk van die uitspraken hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter. X en Y hebben eveneens hoger beroep ingesteld bij die rechter tegen de hen betreffende uitspraak.

31 De verwijzende rechter merkt op dat het geding betrekking heeft op de vraag of de RDW artikel 25b van het Kentekenreglement, zoals uitgelegd in het licht van artikel 4 van richtlijn 1999/37, heeft geschonden door de voor de betrokken voertuigen van het merk Bentley en van het merk Alvis

afgegeven kentekenbewijzen niet te erkennen met het oog op de inschrijving ervan in Nederland, hetgeen betekent dat moet worden bepaald of deze richtlijn van toepassing is. Deze rechter voegt daaraan toe dat die kentekenbewijzen in casu formeel voldoen aan het in die richtlijn voorgeschreven model, maar dat bepaalde verplichte gegevens, die bij de inspectie van het voertuig eenvoudig te achterhalen zijn, op die kentekenbewijzen ontbreken. Ten slotte vraagt die rechter zich af of de RDW, wanneer een verzoek om erkenning van een in een andere lidstaat afgegeven kentekenbewijs wordt ingediend, de betrokken voertuigen mag controleren teneinde na te gaan of zij voldoen aan de technische vereisten van richtlijn 2007/46.

32 Daar de Raad van State (Nederland) van mening was dat voor de beslechting van de aan hem voorgelegde gedingen, die door hem zijn gevoegd, uitlegging van de richtlijnen 1999/37 en 2007/46 nodig was, heeft hij de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Is richtlijn [1999/37] van toepassing op motorvoertuigen die bestonden vóór 29 april 2009, de datum waarop lidstaten de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen moeten toepassen ter implementatie van richtlijn [2007/46]?

2) Is een motorvoertuig dat is samengesteld uit wezenlijke onderdelen die zijn vervaardigd vóór toepassing van richtlijn [2007/46] en anderzijds uit wezenlijke onderdelen die pas na toepassing van die richtlijn zijn toegevoegd, een motorvoertuig dat reeds bestond vóór toepassing van die richtlijn, of is een dergelijk motorvoertuig eerst na toepassing van die richtlijn tot stand gekomen?

3) Geldt, gelet op artikel 3, tweede lid, van richtlijn [1999/37], de erkenningsplicht als bedoeld in artikel 4 van deze richtlijn onverkort als op het kentekenbewijs gegevens achter bepaalde (op grond van de bijlagen bij deze richtlijn verplicht gestelde) communautaire codes niet zijn ingevuld, wanneer deze gegevens eenvoudig te achterhalen zijn?

4) Is het op grond van artikel 4 van richtlijn [1999/37] toegestaan om een kentekenbewijs van een andere lidstaat te erkennen, maar het voertuig toch aan een technische controle in de zin van artikel 24, zesde lid, van richtlijn [2007/46] te onderwerpen en, indien het voertuig niet voldoet aan de technische eisen van de lidstaat, daaraan het gevolg te verbinden dat de afgifte van het kentekenbewijs wordt geweigerd?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

33 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 2, onder a), van richtlijn 1999/37, gelezen in samenhang met artikel 3, punten 11 en 13, van richtlijn 2007/46, aldus moet worden uitgelegd dat richtlijn 1999/37 van toepassing is op kentekenbewijzen die door de lidstaten zijn afgegeven bij de registratie van vóór 29 april 2009 geproduceerde voertuigen, de datum waarop de termijn voor omzetting van richtlijn 2007/46 is verstreken.

34 Volgens artikel 2, onder a), van richtlijn 1999/37 wordt voor de toepassing van deze richtlijn verstaan onder „voertuig”: elk voertuig zoals gedefinieerd in artikel 2 van richtlijn 70/156.

35 Daaruit volgt dat richtlijn 1999/37 vanaf de datum van vaststelling ervan diende te worden toegepast op vóór 29 april 2009 op de markt gebrachte voertuigen.

36 Voor deze vaststelling is steun te vinden in artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/37, op grond waarvan de lidstaten bij de afgifte van een nieuw kentekenbewijs voor een voertuig dat werd ingeschreven voordat deze richtlijn werd toegepast, een model gebruiken dat voldoet aan deze richtlijn en zij zich ertoe mogen beperken alleen die onderdelen in te vullen waarvoor de vereiste gegevens beschikbaar zijn.

37 Deze bepaling vormt immers een bijzondere regel voor voertuigen die waren ingeschreven vóór de toepassing van richtlijn 1999/37, die krachtens artikel 8 van deze richtlijn uiterlijk op 1 juni 2004 moest zijn omgezet.

38 Voor die vaststelling is tevens steun te vinden in het doel van richtlijn 1999/37, dat er blijkens overweging 6 in bestaat om het door de harmonisatie van het kentekenbewijs gemakkelijker te maken om voertuigen die eerder in een andere lidstaat waren ingeschreven, opnieuw in het verkeer te brengen. Indien kentekenbewijzen die door de lidstaten zijn afgegeven voor vóór 29 april 2009 geproduceerde voertuigen van de werkingssfeer van deze richtlijn worden uitgesloten, zou er immers sprake zijn van strijd met dat doel.

39 De enkele omstandigheid dat richtlijn 70/156 per 29 april 2009 is ingetrokken bij richtlijn 2007/46, waarvan artikel 49 bepaalt dat verwijzingen naar die ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar richtlijn 2007/46 en moeten worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage XXI daarbij, kan aan die vaststelling niet afdoen.

40 Blijkens die bijlage XXI gelden verwijzingen naar artikel 2 van richtlijn 70/156 ongetwijfeld als verwijzingen naar artikel 3 van richtlijn 2007/46. Tevens is het juist dat een motorvoertuig krachtens punt 11 van dit artikel 3 juncto punt 13 ervan, compleet, voltooid of incompleet is en dat een incompleet voertuig krachtens de punten 19 tot en met 21 van artikel 3 moet worden voltooid overeenkomstig de technische voorschriften van richtlijn 2007/46, terwijl voltooide of complete voertuigen aan die voorschriften voldoen.

41 De verwijzing van dien aard naar artikel 3 van richtlijn 2007/46, louter voor de definitie van het begrip „voertuig", kan echter niet aldus worden uitgelegd dat daarbij de naleving van die technische vereisten wordt geëist voor voertuigen die vóór 29 april 2009 in het verkeer zijn gebracht.

42 Opgemerkt zij immers, met de Commissie, dat dergelijke technische vereisten krachtens artikel 1 van richtlijn 2007/46 slechts dienen te worden toegepast op de goedkeuring, vanaf 29 april 2009, van nieuwe voertuigen.

43 Op de eerste vraag dient dus te worden geantwoord dat artikel 2, onder a), van richtlijn 1999/37 juncto artikel 3, punten 11 en 13, van richtlijn 2007/46 aldus moet worden uitgelegd dat richtlijn 1999/37 van toepassing is op kentekenbewijzen die door de lidstaten zijn afgegeven bij de inschrijving van voertuigen die zijn geproduceerd vóór 29 april 2009, de datum waarop de termijn voor omzetting van richtlijn 2007/46 is verstreken.

Tweede vraag

44 Gelet op het antwoord op de eerste vraag hoeft de tweede vraag niet te worden beantwoord.

Derde vraag

45 Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 4 van richtlijn 1999/37 juncto artikel 3, lid 2, van deze richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat de autoriteiten van de lidstaat waarin een nieuwe inschrijving van een tweedehandsvoertuig wordt aangevraagd,

gerechtigd zijn te weigeren het kentekenbewijs te erkennen dat is afgegeven door de lidstaat waarin dat voertuig eerder was geregistreerd, wegens het ontbreken van bepaalde verplichte gegevens van de kentekenbewijzen, die echter eenvoudig kunnen worden achterhaald.

46 Om te beginnen volgt uit de bewoordingen zelf van artikel 4 van richtlijn 1999/37, die bepalen dat een door een lidstaat overeenkomstig het model in de bijlage bij die richtlijn afgegeven kentekenbewijs wordt erkend door de overige lidstaten voor de nieuwe inschrijving van het voertuig in die staten, dat dit artikel de lidstaten geen beoordelingsmarge laat wat betreft de naleving van het beginsel van erkenning van kentekenbewijzen van voertuigen (arrest van 6 september 2012, Commissie/België, C-150/11, EU:C:2012:539, punt 73).

47 Het Hof heeft geoordeeld dat richtlijn 1999/37 de lidstaten geen mogelijkheid verleent om bij de inschrijving van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig een ander bewijs dan het kentekenbewijs te verlangen (zie in die zin arrest van 6 september 2012, Commissie/België, C-150/11, EU:C:2012:539, punt 79).

48 Het Hof heeft evenwel overwogen dat een lidstaat een eerder in een andere lidstaat geregistreerd voertuig vóór inschrijving mag identificeren en daartoe mag vereisen dat het voertuig wordt gepresenteerd en materieel wordt gecontroleerd, teneinde te verifiëren of dat voertuig daadwerkelijk aanwezig is op zijn grondgebied en overeenkomt met de op het kentekenbewijs vermelde gegevens (zie in die zin arrest van 20 september 2007, Commissie/Nederland, C-297/05, EU:C:2007:531, punten 54, 55 en 57-63).

49 Een dergelijke presentatie is door het Hof aangemerkt als een eenvoudige administratieve formaliteit, die geen extra controle inhoudt maar inherent is aan de afhandeling van de inschrijvingsaanvraag en aan het verloop van de procedure (zie arrest van 20 september 2007, Commissie/Nederland, C-297/05, EU:C:2007:531, punt 58).

50 Wat de doelen van richtlijn 1999/37 betreft, dient in herinnering te worden gebracht dat deze richtlijn beoogt bij te dragen tot het vrije gebruik van de weg op het grondgebied van andere lidstaten door erin te voorzien dat voor het inschrijven van een voertuig dat eerder in een andere lidstaat was ingeschreven, een bewijs wordt verlangd waaruit deze inschrijving blijkt en waarin de technische kenmerken van het voertuig vermeld staan, met als doel dat het gemakkelijker wordt die voertuigen opnieuw in het verkeer te brengen in een andere lidstaat en zo bij te dragen tot de goede werking van de interne markt (arrest van 6 september 2012, Commissie/België, C-150/11, EU:C:2012:539, punt 74).

51 Voorts moet het volgens overweging 4 van die richtlijn aan de hand van de inhoud van een kentekenbewijs mogelijk zijn na te gaan of de houder van een rijbewijs uitsluitend de categorieën voertuigen bestuurt die hij mag besturen, daar een dergelijke controle bijdraagt tot een grotere verkeersveiligheid.

52 Het betrokken voertuig moet aan de hand van het eerder in een andere lidstaat afgegeven kentekenbewijs kunnen worden geïdentificeerd en moet overeenkomen met de gegevens op dat kentekenbewijs opdat het opnieuw kan worden ingeschreven in een andere lidstaat (zie in die zin arrest van 20 september 2007, Commissie/Nederland, C-297/05, EU:C:2007:531, punten 54-56), teneinde te verzekeren dat de verkeersveiligheidsvereisten in acht zijn genomen.

53 Daaraan moet worden toegevoegd dat de lidstaten zich er volgens artikel 3, lid 2, van richtlijn 1999/37 in het geval waarin een nieuw kentekenbewijs wordt afgegeven voor een voertuig dat was ingeschreven voordat deze richtlijn werd toegepast (per 1 juni 2004), zoals in de hoofdgedingen, toe mogen beperken alleen die onderdelen in te vullen waarvoor de vereiste gegevens beschikbaar zijn.

54 Zoals de advocaat-generaal in punt 67 van zijn conclusie heeft opgemerkt, betekent het gebruik van een dergelijke uitzonderingsmogelijkheid door de lidstaten niet dat het betrokken kentekenbewijs nadien niet meer hoeft te worden erkend.

55 Voor zover echter uit het verzoek om een prejudiciële beslissing blijkt dat althans bepaalde van de gegevens die ontbreken op de kentekenbewijzen die in de hoofdgedingen aan de orde zijn, zoals het aantal zitplaatsen, en die verplicht zijn, eenvoudig kunnen worden achterhaald, moeten deze gegevens worden beschouwd als beschikbaar op het tijdstip waarop die kentekenbewijzen werden opgesteld. Aangezien de voertuigen die in de hoofdgedingen aan de orde zijn voorts aanzienlijke wijzigingen hebben ondergaan, stonden bepaalde technische kenmerken niet op die kentekenbewijzen en heeft de RDW aangenomen dat hij niet in staat was die voertuigen te identificeren.

56 In dit verband moet worden opgemerkt dat blijkens punt 48 van dit arrest de gegevens die zijn vermeld op een kentekenbewijs dat is afgegeven voordat die richtlijn van toepassing werd, overeen moeten komen met het voertuig dat in dat kentekenbewijs wordt omschreven en het mogelijk moeten maken om het betrokken voertuig te identificeren op basis van een eenvoudig onderzoek dat geen enkele extra controle meebrengt, zoals het in de punten 48 en 49 van dit arrest bedoelde onderzoek.

57 Wanneer dat niet het geval is, zijn de autoriteiten van de lidstaat waarin de nieuwe inschrijving van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig is aangevraagd, gerechtigd te weigeren om een dergelijk kentekenbewijs te erkennen.

58 Met betrekking tot de situaties die in de hoofdgedingen aan de orde zijn, staat het aan de verwijzende rechter om niet alleen na te gaan of de gegevens die zijn vermeld op de in de hoofdgedingen aan de orde zijnde kentekenbewijzen overeenkomen met de voertuigen die daarin worden omschreven, maar ook of die voertuigen aan de hand van die gegevens kunnen worden geïdentificeerd.

59 Gelet op het voorgaande dient op de derde vraag te worden geantwoord dat artikel 4 van richtlijn 1999/37 juncto artikel 3, lid 2, van deze richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat de autoriteiten van de lidstaat waarin de nieuwe inschrijving van een tweedehandsvoertuig wordt aangevraagd, gerechtigd zijn te weigeren het kentekenbewijs te erkennen dat is afgegeven door de lidstaat waarin dat voertuig eerder was ingeschreven, wanneer bepaalde verplichte gegevens ontbreken, de daarop vermelde gegevens niet overeenkomen met dat voertuig en dit voertuig aan de hand van dit kentekenbewijs niet kan worden geïdentificeerd.

Vierde vraag

60 Met zijn vierde vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 24, lid 6, van richtlijn 2007/46 aldus moet worden uitgelegd dat het op grond daarvan is toegestaan om een in een lidstaat ingeschreven voertuig aan een technische controle te onderwerpen wanneer het wordt gepresenteerd voor een nieuwe inschrijving in een andere lidstaat.

61 Zoals in punt 42 van dit arrest is opgemerkt, ziet richtlijn 2007/46, met inbegrip van artikel 24 ervan, uitsluitend op nieuwe voertuigen.

62 De voertuigen die in de hoofdgedingen aan de orde zijn, zijn echter tweedehandsvoertuigen, die zijn geproduceerd in respectievelijk 1950 en 1938.

63 Zoals de Commissie terecht opmerkt, is de vraag of deze voertuigen sinds de vervaardiging ervan al dan niet dusdanig zijn gewijzigd dat zij moeten worden gelijkgesteld met nieuwe voertuigen, wat betekent dat zij eventueel individueel worden goedgekeurd, in de hoofdgedingen niet aan de orde,

omdat vaststaat dat die voertuigen tussen de datums van de kentekenbewijzen en de datums van de aanvragen voor inschrijving in het Nederlandse kentekenregister geen enkele wezenlijke wijziging hebben ondergaan.

64 In die omstandigheden kunnen dergelijke voertuigen niet worden aangemerkt als nieuwe voertuigen in de zin van richtlijn 2007/46, zodat artikel 24, lid 6, van die richtlijn daarop niet van toepassing is.

65 De omstandigheid dat een nationale rechterlijke instantie bij de formulering van haar verzoek om een prejudiciële beslissing formeel heeft verwezen naar bepaalde voorschriften van het Unierecht, staat er echter niet aan in de weg dat het Hof deze rechterlijke instantie alle uitleggingsgegevens verschaft die nuttig kunnen zijn voor de beslechting van het bij haar aanhangige geding, ongeacht of de uitgelegde bepalingen in haar vragen worden vermeld. Het staat in dit verband aan het Hof om uit alle door de nationale rechter verschafte gegevens, met name uit de motivering van de verwijzingsbeslissing, de aspecten van Unierecht te putten die, gelet op het voorwerp van het geschil, uitlegging behoeven (arrest van 29 september 2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, punt 43 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

66 In casu blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat de RDW had geconstateerd dat de in de hoofdgedingen aan de orde zijnde voertuigen aanzienlijke wijzigingen hadden ondergaan sinds de datum waarop zij voor het eerst in het verkeer waren gebracht en dat op de overgelegde kentekenbewijzen bepaalde gegevens ontbraken. Indien dergelijke constateringen twijfels doen rijzen, zoals de Commissie heeft betoogd, over de verkeersveiligheid van die voertuigen, hetgeen de verwijzende rechter dient te verifiëren, kan de situatie die in de hoofdgedingen aan de orde is, onder richtlijn 2009/40 vallen.

67 In dit verband is in artikel 3, lid 2, van deze richtlijn bepaald dat iedere lidstaat het in een andere lidstaat afgegeven bewijs erkent dat een motorvoertuig dat op het grondgebied van deze laatste lidstaat is ingeschreven met goed gevolg een technische controle heeft ondergaan die minstens voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn, alsof hij dit bewijs zelf had afgegeven. Artikel 5, onder a), van die richtlijn bepaalt daarentegen uitdrukkelijk dat de lidstaten de datum van de eerste verplichte technische controle kunnen vervroegen en in voorkomend geval kunnen eisen dat het voertuig aan een controle wordt onderworpen alvorens het wordt geregistreerd.

68 Zoals voortvloeit uit de rechtspraak van het Hof, zijn de lidstaten voor eerder in andere lidstaten ingeschreven voertuigen in beginsel gehouden terdege rekening te houden met de resultaten van de technische controle in die andere lidstaten en mag een technische controle voor die voertuigen niet algemeen en systematisch verplicht worden gesteld (zie in die zin arresten van 5 juni 2008, Commissie/Polen, C-170/07, niet gepubliceerd, EU:C:2008:322, punten 39 en 44, en 6 september 2012, Commissie/België, C-150/11, EU:C:2012:539, punt 62). Rekening houdend met het belang van het door richtlijn 2009/40 nagestreefde doel, dat er blijkens overweging 2 ervan in bestaat de verkeersveiligheid binnen de Unie te waarborgen, staat het de lidstaat niettemin vrij om een ingevoerd voertuig vóór de inschrijving ervan in deze lidstaat aan een controle te onderwerpen, indien er, niettegenstaande het feit dat rekening is gehouden met de resultaten van de in een andere lidstaat verrichte technische controles, concrete aanwijzingen bestaan dat dit voertuig inderdaad een gevaar voor de verkeersveiligheid vormt (zie in die zin arrest van 6 september 2012, Commissie/België, C-150/11, EU:C:2012:539, punten 59-61).

69 Bijgevolg dient op de vierde vraag te worden geantwoord dat artikel 24, lid 6, van richtlijn 2007/46 aldus moet worden uitgelegd dat de daarin vervatte regeling niet van toepassing is op een tweedehandsvoertuig dat reeds was ingeschreven in een lidstaat, wanneer dat voertuig op basis van artikel 4 van richtlijn 1999/37 bij de ter zake bevoegde autoriteit van een andere lidstaat wordt aangeboden voor een nieuwe inschrijving ervan. Indien er echter aanwijzingen bestaan dat dit voertuig een gevaar voor de verkeersveiligheid vormt, mag deze autoriteit krachtens artikel 5, onder a), van richtlijn 2009/40 eisen dat dit voertuig vóór inschrijving ervan aan een controle wordt onderworpen.

Kosten

70 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vierde kamer) verklaart voor recht:

1) **Artikel 2, onder a), van richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen juncto artikel 3, punten 11 en 13, van richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, moet aldus worden uitgelegd dat richtlijn 1999/37 van toepassing is op kentekenbewijzen die door de lidstaten zijn afgegeven bij de inschrijving van voertuigen die zijn geproduceerd vóór 29 april 2009, de datum waarop de termijn voor omzetting van richtlijn 2007/46 is verstreken.**

2) **Artikel 4 van richtlijn 1999/37 juncto artikel 3, lid 2, ervan moet aldus worden uitgelegd dat de autoriteiten van de lidstaat waarin de nieuwe inschrijving van een tweedehandsvoertuig wordt aangevraagd, gerechtigd zijn te weigeren het kentekenbewijs te erkennen dat is afgegeven door de lidstaat waarin dat voertuig eerder was ingeschreven, wanneer bepaalde verplichte gegevens ontbreken, de daarop vermelde gegevens niet overeenkomen met dat voertuig en dit voertuig aan de hand van dit kentekenbewijs niet kan worden geïdentificeerd.**

3) **Artikel 24, lid 6, van richtlijn 2007/46 moet aldus worden uitgelegd dat de daarin vervatte regeling niet van toepassing is op een tweedehandsvoertuig dat reeds was ingeschreven in een lidstaat, wanneer dat voertuig op basis van artikel 4 van richtlijn 1999/37 bij de ter zake bevoegde autoriteit van een andere lidstaat wordt aangeboden voor een nieuwe inschrijving ervan. Indien er echter aanwijzingen bestaan dat dit voertuig een gevaar voor de verkeersveiligheid vormt, mag deze autoriteit krachtens artikel 5, onder a), van richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens eisen dat dit voertuig vóór inschrijving ervan aan een controle wordt onderworpen.**

von Danwitz Jürimäe Lycourgos

Juhász Vajda

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 24 januari 2019.

De griffier
A. Calot Escobar

De president
K. Lenaerts