CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
N. WAHL
van 20 september 2018 [1]

**Zaak C-326/17**

**Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),**
**X en Y**
**andere partij in de procedure:**
**Z**

[verzoek van de Raad van State (Nederland) om een prejudiciële beslissing]

„Richtlijn 1999/37/EG – Kentekenbewijzen die zijn afgegeven voor voertuigen die voor het eerst werden ingeschreven voordat de richtlijn werd toegepast – Materiële onjuistheden en weglatingen in kentekenbewijzen – Onderlinge erkenning – Richtlijn 2007/46/EG – Goedkeuring van de technische kenmerken van voertuigen – Voertuigen die dateren van 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”

1. In 1908 zorgde Henry Ford voor een revolutie in de wereldeconomie door van de individuele assemblage van auto's in opdracht van de klant over te stappen op massaproductie van standaardmodellen met behulp van assemblagelijnen. De schaalvoordelen en de stroomlijning van het productieproces leidden tot een drastische verlaging van de productiekosten van Fords beroemde Model T, waardoor de auto, destijds een luxeproduct, bereikbaar werd voor het grote publiek.

2. Die standaardisatie maakt het ook eenvoudiger om toe te zien op de naleving van de regelgeving. Ten behoeve van de verkeersveiligheid en het milieu eisen de lidstaten dat voertuigen aan technische minimumvoorschriften voldoen. Wegens de uniforme kenmerken van gestandaardiseerde voertuigen volstaat een onderzoek van de technische kenmerken van één model van elk type om te kunnen vaststellen dat alle met dat type in overeenstemming zijnde voertuigen aan de technische voorschriften voldoen („typegoedkeuring”). In de Unie wordt die wettelijke goedkeuring verleend aan de hand van technische voorschriften die door de Uniewetgever zijn geharmoniseerd.

3. De standaardisatie van voertuigen vergemakkelijkt ook het vrije verkeer van voertuigen binnen de Unie. Zolang een voertuig in overeenstemming is met een type waarvoor EU-typegoedkeuring is verleend, hoeft bij herinschrijving van het voertuig in een andere lidstaat niet te worden onderzocht of het aan de technische voorschriften voldoet. In deze zaak wordt het Hof verzocht zich uit te spreken over de vraag of die regel ook opgaat wanneer een voertuig niet in overeenstemming is met een type waarvoor EU-typegoedkeuring is verleend.

1 Oorspronkelijke taal: Engels.

## I. Toepasselijke bepalingen

### *A. Unierecht*

*1. Kentekenbewijzenrichtlijn*

4. Artikel 1 van richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen [2] (hierna: „kentekenbewijzenrichtlijn") bepaalt:

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

5. Artikel 2 van de kentekenbewijzenrichtlijn luidt:

„Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) ‚voertuig': elk voertuig zoals gedefinieerd in artikel 2 van 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, 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;

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;

[...]"

6. Artikel 3 van de kentekenbewijzenrichtlijn luidt:

„1. De lidstaten geven een kentekenbewijs af voor voertuigen waarvan de inschrijving volgens hun nationale wetgeving verplicht is. [...].

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.

[...]"

7. Artikel 4 van de kentekenbewijzenrichtlijn bepaalt:

„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."

2 PB 1999, L 138, blz. 57.

8. In artikel 9 van de kentekenbewijzenrichtlijn staat:

„De lidstaten staan elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn bij. Zij kunnen bilateraal of multilateraal gegevens uitwisselen, met name om vóór de inschrijving van een voertuig na te gaan wat de rechtstoestand daarvan is, zo nodig in de lidstaat waar het tot dusver was ingeschreven. [...]”

*2. Kaderrichtlijn*

9. 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[3] (hierna: „kaderrichtlijn”), bepaalt in artikel 1:

„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 [Unie] te vergemakkelijken.

[...]

Specifieke technische vereisten betreffende de bouw en de werking van voertuigen worden ter toepassing van deze richtlijn neergelegd in regelgevingen, waarvan de limitatieve lijst is opgenomen in bijlage IV.”

10. Artikel 2 van de kaderrichtlijn bepaalt:

„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.

[...]”

11. Artikel 3 van de kaderrichtlijn luidt:

„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” .

3 PB 2007, L 263, blz. 1. Die richtlijn is ingetrokken en vervangen bij verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van richtlijn 2007/46/EG (PB 2018, L 151, blz. 1).

12. Artikel 4, lid 3, van de kaderrichtlijn bepaalt:

„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."

13. Artikel 24 van de kaderrichtlijn luidt:

„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.

[...]

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."

14. Volgens artikel 48 van de kaderrichtlijn moesten de lidstaten de bepalingen van de richtlijn uiterlijk op 29 april 2009 omzetten in nationaal recht. Volgens artikel 49 van dezelfde richtlijn zijn de bepalingen van 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 [4] met ingang van diezelfde datum ingetrokken, en gelden verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn als verwijzingen naar de kaderrichtlijn.

### *3. Richtlijn 2009/40*

15. Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens [5] verplicht de lidstaten om voertuigen aan een periodieke technische controle te onderwerpen.

4 PB 1970, L 42, blz. 1.

5 PB 2009, L 141, blz. 12. Die richtlijn is ingetrokken en vervangen bij richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG (PB 2014, L 127, blz. 51). Artikel 5 van richtlijn 2014/45 vervangt in wezen artikel 5 van richtlijn 2009/40.

16. Artikel 5 van richtlijn 2009/40 bepaalt:

„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;

[…]"

### *B. Nederlands recht*

17. Om een voertuig uit een andere lidstaat in Nederland te kunnen inschrijven, moet volgens artikel 25b, lid 1, van het Kentekenreglement van 6 oktober 1994[6] het kentekenbewijs worden overgelegd dat eerder in die andere lidstaat voor het voertuig is verkregen.

## II. Feiten, procedure en prejudiciële vragen

18. De onderhavige zaak komt voort uit een geschil over de inschrijving van twee motorvoertuigen in Nederland.

19. De auto's, een Bentley met voertuigidentificatienummer (hierna: „VIN") B28J0 en een Alvis met VIN 14827, zijn in 1950 respectievelijk 1938 in het Verenigd Koninkrijk geproduceerd. De fabrikanten hebben de bijbehorende documenten met daarin de technische gegevens opgesteld.

20. De betrokken auto's werden – voordat in 1971 in het Verenigd Koninkrijk een centrale registrerende instantie in het leven werd geroepen – ingeschreven in plaatselijke registers die ouderwetse logboeken als bewijs van inschrijving uitgaven. Die logboeken en de verklaringen van autoclubs dienden als basis voor de inschrijving van de Bentley en de Alvis – in 1988 respectievelijk 2011 – in het centrale register van de registrerende instantie van het Verenigd Koninkrijk. Die instantie kan niet bevestigen hoe de twee voertuigen er destijds uitzagen, daar zij de voertuigen zonder inspectie in het centrale register heeft ingeschreven.

21. Tussen 2009 en 2013 hebben beide voertuigen wijzigingen ondergaan. Het ging daarbij om een inkorting van de wielbasis en om een vervanging van de motor en de carrosserie. Na die wijzigingen zijn in 2013 kentekenbewijzen afgegeven door respectievelijk de Belgische en de Britse registrerende instantie. Op die kentekenbewijzen stonden de technische gegevens uit de door de oorspronkelijke fabrikanten opgestelde documentatie vermeld.

22. X en Y hebben de Bentley op 14 januari 2014 aangeboden voor inschrijving in het Nederlandse nationale kentekenregister. Een politieonderzoek bracht de in het oorspronkelijke model aangebrachte wijzigingen aan het licht, waaronder de andere motorinhoud. Bij besluit van 10 februari 2014 heeft de Directie van de Dienst Wegverkeer (hierna: „RDW") de aanvraag afgewezen. Op 4 juni 2014 hebben X en Y opnieuw een aanvraag voor inschrijving ingediend, op basis van een tweede Belgisch kentekenbewijs dat op 19 mei 2014 door de Belgische registrerende instantie was afgegeven. Op dat tweede kentekenbewijs stond de nieuwe motorinhoud vermeld. Bij brief van 18 juli 2014 heeft de RDW naar aanleiding van de tweede aanvraag van 4 juni 2014 laten weten dat over het voertuig navraag werd gedaan bij de Belgische registrerende instantie. Deze heeft geantwoord dat het kentekenbewijs was afgegeven voor het oorspronkelijke voertuig. Bij besluit van 27 augustus 2014 heeft de RDW de tweede inschrijvingsaanvraag van 4 juni 2014 afgewezen.

6 Stb. 1994, 760.

23. Z heeft de Alvis op 10 juni 2014 bij de RDW aangeboden voor inschrijving. Omdat uit het door de politie opgestelde inspectierapport over het voertuig bleek dat het voertuig wijzigingen had ondergaan, heeft de RDW het noodzakelijk geacht informatie op te vragen bij de registrerende instantie van het Verenigd Koninkrijk. Deze heeft verklaard dat zij het voertuig „in good faith" had geregistreerd op grond van enerzijds de gegevens in de bijgevoegde documentatie van de fabrikant, en anderzijds de door een autoclub verstrekte foto's en informatie. De RDW heeft ook geïnformeerd naar de voertuiggegevens waarvoor het Britse kentekenbewijs was afgegeven. De registrerende instantie van het Verenigd Koninkrijk moest het antwoord op de gestelde vragen schuldig blijven omdat zij het voertuig niet had onderzocht. Bij besluit van 29 september 2014 heeft de RDW de inschrijvingsaanvraag afgewezen.

24. In beide zaken heeft de RDW voor de afwijzing van de aanvraag de volgende redenen aangevoerd. De RDW is primair van mening dat de voertuigen niet voldoen aan de technische voorschriften van de kaderrichtlijn en daarom geen „voertuigen" in de zin van de kentekenbewijzenrichtlijn zijn. Voor het geval dat de voertuigen wel onder de kentekenbewijzenrichtlijn vallen, is de RDW van oordeel dat de daarvoor afgegeven kentekenbewijzen geen geharmoniseerde documenten zijn en dus niet op grond van die richtlijn over en weer hoeven te worden erkend. Voor het geval dat de kentekenbewijzen wel door die richtlijn worden bestreken, is de RDW van mening dat de voertuigen wegens onnauwkeurigheden in die documenten niet aan de hand daarvan kunnen worden geïdentificeerd. Tot slot is het volgens de RDW onmogelijk dat de technische kenmerken van de voertuigen in hun huidige samenstelling zijn goedgekeurd, terwijl het bovendien onduidelijk is of de voertuigen individueel zijn goedgekeurd nadat zij waren gewijzigd.

25. Tegen de besluiten van de RDW tot weigering van inschrijving is bij twee verschillende rechterlijke instanties beroep ingesteld. Volgens die rechterlijke instanties is de kentekenbewijzenrichtlijn van toepassing, moeten de voertuigen aan de hand van de kentekenbewijzen worden geïdentificeerd, en zijn die kentekenbewijzen geharmoniseerde kentekenbewijzen in de zin van die richtlijn. Bijgevolg heeft de rechtbank Den Haag (Nederland) bij uitspraak van 25 juni 2015 de RDW verplicht om een kentekenbewijs af te geven voor de Bentley, en heeft de rechtbank Gelderland (Nederland) bij uitspraak van 23 juni 2015 de RDW opgedragen een nieuw besluit te nemen met betrekking tot de inschrijving van de Alvis.

26. De RDW heeft tegen die twee uitspraken hoger beroep ingesteld bij de Raad van State (Nederland), die heeft besloten de zaken te voegen. Wegens twijfels over de juiste uitlegging van de relevante Unierechtelijke bepalingen heeft de Raad van State de behandeling van de zaken geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Is [de kentekenbewijzenrichtlijn] van toepassing op motorvoertuigen die bestonden vóór 29 april 2009, de datum waarop lidstaten de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen moeten toepassen ter implementatie van [de kaderrichtlijn]?

2) Is een motorvoertuig dat is samengesteld uit wezenlijke onderdelen die zijn vervaardigd voor toepassing van [de kaderrichtlijn] en anderzijds uit wezenlijke onderdelen die pas na toepassing van die richtlijn zijn toegevoegd, een motorvoertuig dat reeds bestond voor 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 [de kentekenbewijzenrichtlijn], 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 [de kentekenbewijzenrichtlijn] 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 [de kaderrichtlijn]) 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?"

27. De RDW, X en Y, Z, de Italiaanse, de Nederlandse en de Noorse regering alsmede de Europese Commissie hebben schriftelijke opmerkingen ingediend. De RDW, X en Y, Z, de Nederlandse regering en de Commissie hebben tevens pleidooi gehouden ter terechtzitting van 7 juni 2018.

## III. Analyse

28. In deze zaak wordt het Hof verzocht te verduidelijken in hoeverre de lidstaten op grond van het Unierecht verplicht zijn om over en weer kentekenbewijzen te erkennen die zijn afgegeven voor voertuigen die niet in overeenstemming zijn met een type waarvoor EU-typegoedkeuring is verleend. Alvorens op de gestelde vragen in te gaan, zal ik kort de doelstellingen en beginselen van het afgeleide Unierecht inzake voertuigregistratie uiteenzetten.

### *A. Inleidende opmerkingen*

29. Een voertuig moet aan drie verschillende voorwaarden voldoen om in gebruik te kunnen worden genomen: de technische kenmerken ervan moeten zijn goedgekeurd, het moet zijn geregistreerd en het moet de technische controle hebben doorstaan. Die voorwaarden zijn bedoeld om een hoog niveau van verkeersveiligheid te waarborgen.

30. Vóór de invoering van Unierechtelijke maatregelen ter zake bestonden er tussen de lidstaten aanmerkelijke verschillen wat betreft de technische voorschriften voor goedkeuring, de nationale procedures voor inschrijving en technische controles, en de nationale documenten die werden afgegeven als bewijs dat aan die voorschriften was voldaan.[7] Dit had een negatieve weerslag op het vrije verkeer van voertuigen en hun eigenaren. De wens om het vrije verkeer van die – naar hun aard mobiele – goederen te vergemakkelijken, heeft de Unie doen besluiten om afgeleide wetgeving op het betrokken gebied vast te stellen.

31. In de eerste plaats wordt door middel van de goedkeuring van technische kenmerken gewaarborgd dat voertuigen aan bepaalde minimale veiligheids- en milieueisen voldoen voordat zij voor het eerst in gebruik worden genomen. Aangezien de meeste voertuigen in overeenstemming zijn met een voertuigtype, wordt de goedkeuring doorgaans in de vorm van typegoedkeuring verleend.

32. De kaderrichtlijn voorziet in een uniforme typegoedkeuringsprocedure voor nieuwe voertuigen („EU-typegoedkeuring"). Om te worden goedgekeurd, moeten voertuigtypen voldoen aan bepaalde technische vereisten betreffende hun constructie. Die minimumvereisten, die zijn opgenomen in de in bijlage IV bij de richtlijn genoemde regelgevingen, zijn volledig geharmoniseerd.

33. Uit artikel 4, lid 3, tweede alinea, van de kaderrichtlijn volgt dat een lidstaat de registratie van een voertuig niet mag verbieden, beperken of belemmeren op grond van aspecten die verband houden met de constructie of werking ervan, indien het voertuig op het moment van zijn eerste registratie aan de technische voorschriften van deze richtlijn voldoet.

7 Dit volgt expliciet uit de overwegingen van de kentekenbewijzenrichtlijn, de kaderrichtlijn en richtlijn 2009/40, en uit de instrumenten waarvoor deze richtlijnen in de plaats zijn gekomen.

34. Artikel 24 van de kaderrichtlijn bepaalt bij wijze van uitzondering dat de technische kenmerken van een specifiek voertuig soms ook kunnen worden goedgekeurd indien het voertuig niet aan de geharmoniseerde vereisten voldoet („individuele goedkeuring"). Die goedkeuring wordt verleend op basis van alternatieve voorschriften, waarmee een beschermingsniveau wordt gewaarborgd dat – voor zover praktisch haalbaar – even hoog is als het niveau waarin de geharmoniseerde vereisten voorzien. De geldigheid van die goedkeuring is volgens artikel 24, lid 6, van de kaderrichtlijn beperkt tot het grondgebied van de lidstaat die de goedkeuring heeft verleend.

35. In de tweede plaats houdt de inschrijving van een motorvoertuig volgens artikel 2, onder b), van de kentekenbewijzenrichtlijn in dat door een lidstaat administratieve toestemming wordt verleend voor de deelneming van het voertuig aan het wegverkeer, waarbij het voertuig wordt geïdentificeerd en een inschrijvingsnummer toegekend krijgt. De kentekenbewijzenrichtlijn heeft de vormgeving en de inhoud van de kentekenbewijzen geharmoniseerd. Op grond van artikel 4 van deze richtlijn moet het geharmoniseerde kentekenbewijs door de overige lidstaten worden erkend voor de identificatie van het voertuig in het internationale wegverkeer en voor de nieuwe inschrijving ervan in een andere lidstaat.

36. In de derde plaats moeten technische controles ervoor zorgen dat een voertuig gedurende zijn hele levensduur goed onderhouden blijft, zodat het geen gevaar vormt voor de gezondheid en het leven van mensen. Daarom worden voertuigen onderworpen aan een periodieke technische controle.

37. Om het vrije verkeer van eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen te vergemakkelijken, verplicht artikel 3, lid 2, van richtlijn 2009/40 de lidstaten tot erkenning van het in een andere lidstaat afgegeven bewijs dat een aldaar ingeschreven motorvoertuig met goed gevolg een technische controle heeft ondergaan die minimaal aan de geharmoniseerde standaarden voldoet.

38. De overgrote meerderheid van de voertuigen die in gebruik zijn op de Europese wegen, is in overeenstemming met een type waarvoor EU-typegoedkeuring is verleend. Wanneer een dergelijk voertuig wordt overgebracht naar een andere lidstaat, zal die lidstaat het daarvoor afgegeven kentekenbewijs op grond van artikel 4 van de kentekenbewijzenrichtlijn moeten erkennen. Daarnaast zal elk bewijs dat het voertuig met goed gevolg een technische controle heeft ondergaan, moeten worden erkend op grond van artikel 3, lid 2, van richtlijn 2009/40. Tot slot volgt uit artikel 4, lid 3, tweede alinea, van de kaderrichtlijn dat de lidstaat, zolang het voertuig bij zijn eerste registratie in overeenstemming was met een type waarvoor EU-typegoedkeuring is verleend, de registratie van het voertuig niet mag beperken op grond van aspecten die verband houden met de constructie of werking ervan.

39. De onderhavige zaak wijkt echter in drie opzichten van die gangbare situatie af. Ten eerste zijn de betrokken voertuigen voor het eerst in gebruik genomen lang voordat er sprake was van enige harmonisatie van technische voorschriften op het niveau van de Unie. Zij zijn bijgevolg nooit in overeenstemming geweest met een type waarvoor EU-typegoedkeuring is verleend. Ten tweede hebben de voertuigen aanzienlijke wijzigingen ondergaan, die evenwel niet allemaal vermeld staan op de meest recente, geharmoniseerde kentekenbewijzen. Ten derde zijn de kentekenbewijzen onvolledig.

40. De RDW, ondersteund door de Nederlandse regering, is van mening dat de kentekenbewijzen in die omstandigheden niet als geharmoniseerde kentekenbewijzen kunnen worden beschouwd en niet over en weer hoeven te worden erkend. Voor het geval dat de kentekenbewijzen wel worden beschouwd geharmoniseerde documenten te zijn, stelt de RDW dat de voertuigen niet kunnen worden geïdentificeerd aan de hand van die documenten, of in elk geval dat de technische kenmerken van de voertuigen niet zijn goedgekeurd en dat de inschrijving op die grond kan worden geweigerd.

41. Zowel de Commissie als X, Y en Z menen daarentegen dat de verplichting tot erkenning van kentekenbewijzen impliceert dat de RDW de beoordeling door de uitgevende instantie van de voor inschrijving geldende vereisten niet mag overdoen.

42. Om dat twistpunt te beslechten, heeft de verwijzende rechter zich met vier vragen tot het Hof gewend. Hij wenst in wezen van het Hof te vernemen hoe de materiële bepalingen inzake voertuigregistratie en goedkeuring van technische kenmerken moeten worden uitgelegd in de specifieke feitelijke omstandigheden van de bij hem aanhangige zaken.

### *B. Eerste vraag*

43. Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de kentekenbewijzenrichtlijn van toepassing is op kentekenbewijzen die voldoen aan het model van deze richtlijn, maar zijn afgegeven voor voertuigen die al bestonden vóór 29 april 2009, de uiterste datum voor omzetting van de kaderrichtlijn.

44. De verwijzende rechter stelt deze vraag tegen de achtergrond van de restrictieve uitlegging die de RDW geeft aan het begrip „voertuig" in de zin van de kentekenbewijzenrichtlijn en de kaderrichtlijn.

45. Volgens artikel 2, onder a), van de kentekenbewijzenrichtlijn moet onder „voertuig" worden verstaan „elk voertuig zoals gedefinieerd in artikel 2 van richtlijn 70/156". Laatstgenoemde richtlijn is ingetrokken en vervangen door de kaderrichtlijn.

46. Volgens artikel 49 van de kaderrichtlijn gelden verwijzingen naar richtlijn 70/156 als verwijzingen naar de kaderrichtlijn. De in de kentekenbewijzenrichtlijn opgenomen verwijzing naar de definitie in richtlijn 70/156 moet dan ook worden gelezen als een verwijzing naar artikel 3 van de kaderrichtlijn.

47. Meer bepaald wordt het begrip „motorvoertuig" in punt 11 van artikel 3 van de kaderrichtlijn gedefinieerd als „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".

48. De termen „incompleet", „voltooid" en „compleet" worden op hun beurt gebruikt in, respectievelijk, de punten 19, 20 en 21 van artikel 3 van de kaderrichtlijn. Die definities verwijzen naar de fasen van voltooiing die een voertuig heeft doorlopen of nog moet doorlopen om aan de technische voorschriften van de richtlijn te voldoen.

49. Dit betekent volgens de RDW dat uitsluitend voertuigen die aan de technische voorschriften voldoen, dan wel daaraan kunnen voldoen na nog een of meer voltooiingsfasen te hebben ondergaan, „voertuigen" in de zin van de kentekenbewijzenrichtlijn zijn. In die optiek kunnen kentekenbewijzen die zijn afgegeven voor voertuigen die niet in overeenstemming zijn met een type waarvoor EU-typegoedkeuring is verleend, niet worden geacht te zijn afgegeven voor „voertuigen" in de zin van de kentekenbewijzenrichtlijn.

50. De verwijzende rechter gaat ervan uit dat een voertuig dat voor het eerst werd geregistreerd toen de kaderrichtlijn nog niet van toepassing was, niet aan de technische voorschriften van deze richtlijn kan voldoen. Daarom stelt hij de vraag of alle kentekenbewijzen die zijn afgegeven voor voertuigen die voor het eerst werden geregistreerd vóór de uiterste omzettingsdatum van de kaderrichtlijn, ook automatisch van de werkingssfeer van de kentekenbewijzenrichtlijn zijn uitgesloten en dus niet hoeven te worden erkend.

51. In dit verband volstaat het eraan te herinneren dat artikel 3, lid 2, van de kentekenbewijzenrichtlijn met zoveel woorden bepaalt dat geharmoniseerde kentekenbewijzen kunnen worden afgegeven voor voertuigen die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn werden ingeschreven.

52. Bovendien wil de kentekenbewijzenrichtlijn, zoals in overweging 6 ervan wordt gememoreerd, de herinschrijving van eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen vergemakkelijken. Het zou met dit doel in strijd zijn om geharmoniseerde kentekenbewijzen van de werkingssfeer van die richtlijn uit te sluiten enkel omdat zij zijn afgegeven voor voertuigen die vóór de inwerkingtreding van de kaderrichtlijn of de voorloper daarvan voor het eerst werden ingeschreven.

53. Ook moet erop worden gewezen dat de verwijzing in artikel 3, punt 11, van de kaderrichtlijn naar een „incompleet", „compleet" of „voltooid" voertuig moet worden gelezen in het licht van de doelstelling ervan, waarop in artikel 1 van deze richtlijn wordt geduid, te weten dat alle nieuwe voertuigen moeten voldoen aan de technische voorschriften die gelden bij hun eerste registratie.

54. Die vaststelling kan niet worden uitgebreid naar de definitie van „voertuig" in de kentekenbewijzenrichtlijn, die het vrije verkeer van eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen wil vergemakkelijken. De woorden „incompleet", „compleet" en „voltooid" in de in artikel 3, punt 11, van de kaderrichtlijn gegeven definitie van „motorvoertuig" zijn derhalve niet relevant voor de bepaling van de werkingssfeer van de kentekenbewijzenrichtlijn.

55. Gelet op een en ander moet de eerste vraag aldus worden beantwoord dat de kentekenbewijzenrichtlijn van toepassing is op kentekenbewijzen die voldoen aan het model van deze richtlijn maar zijn afgegeven voor voertuigen die voor het eerst werden geregistreerd vóór de uiterste omzettingsdatum van de kaderrichtlijn.

### *C. Tweede vraag*

56. Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of een motorvoertuig dat deels is samengesteld uit wezenlijke onderdelen die vóór de uiterste omzettingsdatum van de kaderrichtlijn zijn vervaardigd, en deels uit wezenlijke onderdelen die pas na die datum zijn toegevoegd, een motorvoertuig is dat van vóór de uiterste omzettingsdatum van die richtlijn dateert.

57. Gelet op het door mij voorgestelde antwoord op de eerste vraag, is de leeftijd van het voertuig irrelevant voor de bepaling van de werkingssfeer van de kentekenbewijzenrichtlijn, zodat de tweede vraag geen beantwoording behoeft.

### *D. Derde vraag*

58. Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of een ontvangende lidstaat op grond van artikel 4 van de kentekenbewijzenrichtlijn verplicht is een door een andere lidstaat afgegeven kentekenbewijs zonder meer te erkennen wanneer het kentekenbewijs weliswaar onvolledig is, maar de ontbrekende gegevens door inspectie van het voertuig eenvoudig zijn te achterhalen.

59. Ik meen dat deze vraag bevestigend moet worden beantwoord.

60. Artikel 4 van de kentekenbewijzenrichtlijn bepaalt dat „het door een lidstaat afgegeven kentekenbewijs [wordt] erkend". De bewoordingen van die bepaling laten de autoriteiten van de ontvangende lidstaat dus geen beoordelingsmarge. [8]

8 Arrest van 6 september 2012, Commissie/België (C-150/11, EU:C:2012:539, punt 73).

61. Die uitlegging is in overeenstemming met het belangrijkste doel van de kentekenbewijzenrichtlijn, namelijk de werking van de interne markt versterken door het vrije verkeer van voertuigen in de Unie te bevorderen.[9] In dit verband moet worden beklemtoond dat de belangrijkste functie van het kentekenbewijs erin bestaat een specifiek voertuig te identificeren[10], opdat dat voertuig vrij kan rondrijden in en gemakkelijk kan worden uitgevoerd naar andere lidstaten dan die waar het is ingeschreven.[11]

62. Die primaire functie van het kentekenbewijs wordt bevestigd door de in artikel 2 van de kentekenbewijzenrichtlijn opgenomen definities. In die bepaling wordt „kentekenbewijs" gedefinieerd als „het document dat bevestigt dat het voertuig in een lidstaat is ingeschreven", en „inschrijving" als „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".

63. In dit verband heeft het Hof geoordeeld dat voor de herinschrijving de technische kenmerken van eerder in andere lidstaten ingeschreven tweedehands voertuigen kunnen worden vastgesteld aan de hand van reeds bestaande kentekenbewijzen. Lidstaten kunnen bijgevolg een stelselmatig vereiste dat een certificaat van overeenstemming wordt overgelegd niet rechtvaardigen met de noodzaak om de technische kenmerken te controleren van voertuigen met een kentekenbewijs. Een dergelijk vereiste zou neerkomen op het volledig uithollen van het beginsel van erkenning van door andere lidstaten afgegeven kentekenbewijzen.[12]

64. Daarentegen is het volgens het Hof niet in strijd met het Unierecht om voor de herinschrijving van een tweedehands voertuig als eis te stellen dat het voertuig wordt gepresenteerd voor een inspectie die bedoeld is om te verifiëren of het voertuig inderdaad op het grondgebied van de betrokken lidstaat aanwezig is en overeenkomt met de gegevens op het in de andere lidstaat afgegeven kentekenbewijs.[13]

65. Naar mijn mening volgt uit die rechtspraak dat louter administratieve formaliteiten die slechts bedoeld zijn om een juiste identificatie te garanderen van een voertuig dat ter herinschrijving wordt aangeboden, toelaatbaar zijn. Verdergaande inschrijvingsvereisten die erop neerkomen dat het in artikel 4 van de kentekenbewijzenrichtlijn neergelegde beginsel van onderlinge erkenning wordt uitgehold, zijn daarentegen onverenigbaar met het Unierecht.

66. De enkele omstandigheid dat op een door een andere lidstaat afgegeven kentekenbewijs bepaalde gegevens ontbreken, betekent dus niet dat de autoriteiten van de ontvangende lidstaat mogen weigeren dat document te erkennen. Dit geldt al helemaal wanneer die gegevens louter door inspectie van het voertuig eenvoudig te achterhalen zijn.[14]

67. In dit verband moet erop worden gewezen dat artikel 3, lid 2, van de kentekenbewijzenrichtlijn de lidstaten toestaat om op een nieuw kentekenbewijs voor een voertuig dat werd ingeschreven voordat deze richtlijn van toepassing werd, alleen die onderdelen in te vullen waarvoor de vereiste gegevens beschikbaar zijn. Het feit dat de autoriteiten van een lidstaat van die uitzonderingsmogelijkheid van artikel 3, lid 2, van de kentekenbewijzenrichtlijn gebruikmaken, betekent niet dat een dergelijk kentekenbewijs niet langer hoeft te worden erkend.

9 Zie met name de overwegingen 1-4, 6 en 8 van de kentekenbewijzenrichtlijn.

10 In overweging 2 van de kentekenbewijzenrichtlijn staat te lezen dat „alle lidstaten eisen dat een bestuurder van een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig, om aan het wegverkeer op hun grondgebied te mogen deelnemen, houder is van een *bij dat voertuig behorend* kentekenbewijs" (cursivering van mij).

11 Zie met name de overwegingen 3, 4 en 6 van de kentekenbewijzenrichtlijn.

12 Arrest van 6 september 2012, Commissie/België (C-150/11, EU:C:2012:539, punten 75-77).

13 Arrest van 20 september 2007, Commissie/Nederland (C-297/05, EU:C:2007:531, punten 57-63).

14 Zoals ik in punt 64 van deze conclusie heb opgemerkt, heeft het Hof reeds vastgesteld dat een dergelijke inspectie toelaatbaar is.

68. Daarbij komt dat de autoriteiten van de lidstaten ingevolge artikel 9 van de kentekenbewijzenrichtlijn verplicht zijn om elkaar op dit gebied bij te staan. Daartoe kunnen zij bilateraal of multilateraal gegevens uitwisselen, met name om de rechtstoestand van het voertuig te verifiëren in de lidstaat waar het tot dusver was ingeschreven. [15]

69. Op grond van het enkele feit dat een kentekenbewijs onjuiste gegevens bevat of dat bepaalde gegevens daarop ontbreken, worden de autoriteiten van een lidstaat derhalve nog niet automatisch ontslagen van hun verplichting uit hoofde van artikel 4 van de kentekenbewijzenrichtlijn om een dergelijk document te erkennen.

70. Dit kan echter anders zijn indien de onjuiste of ontbrekende gegevens gevolgen hebben voor de identificatie van het voertuig.

71. Zo kunnen er gevallen zijn waarin het feit dat bepaalde gegevens op een kentekenbewijs ontbreken dan wel onjuist zijn, aanleiding kan geven tot een legitiem vermoeden van frauduleus gedrag van de eigenaar van het voertuig. Daartoe wordt in overweging 9 van de kentekenbewijzenrichtlijn met zoveel woorden verklaard dat deze richtlijn het mogelijk wil maken om beter te „controleren, met name ter bestrijding van fraude en handel in gestolen auto's". In die specifieke en zeldzame gevallen kan een meer diepgaand onderzoek naar de rechtstoestand van het voertuig op zijn plaats zijn, voordat het voertuig wordt ingeschreven. In dat kader kunnen de autoriteiten van de ontvangende lidstaat, zoals gezegd, ook navraag doen bij de autoriteiten van de lidstaat die het kentekenbewijs heeft afgegeven. Als de autoriteiten van de ontvangende lidstaat vervolgens ondubbelzinnig bewijs vergaren waaruit blijkt dat degene die om registratie verzoekt het kentekenbewijs in de andere lidstaat op frauduleuze of onrechtmatige wijze heeft verkregen (zoals door vervalsing, omkoping of misleiding), of dat het betrokken kentekenbewijs om enige andere reden ongeldig is volgens het recht van die lidstaat, zou de ontvangende lidstaat de inschrijving mogen weigeren.

72. Wanneer elk bewijs in die zin ontbreekt, moeten de autoriteiten van de ontvangende lidstaat het kentekenbewijs echter naar behoren erkennen en dus het voertuig opnieuw inschrijven.

73. Volledigheidshalve merk ik nog op dat dit niet betekent dat de lidstaten geen middelen hebben om de verkeersveiligheid te waarborgen. Wanneer de autoriteiten bij de inspectie van een voertuig anomalieën tegenkomen die aanleiding zijn om te vermoeden dat de veiligheids- en milieusystemen en onderdelen van het voertuig zijn veranderd of gewijzigd, of meer in het algemeen dat de verkeersveiligheid ernstig in gevaar wordt gebracht, mogen zij, zelfs indien het voertuig in de lidstaat waar het voordien was ingeschreven een technische controle heeft ondergaan, de datum van de eerste verplichte technische controle van het voertuig vervroegen. [16]

15 Ik merk op dat het bestaande voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vereenvoudiging van de overbrenging van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen binnen de interne markt de onderlinge bijstand beoogt te bevorderen door de ontvangende lidstaat toegang te verlenen tot voertuigregistratiegegevens die zijn opgeslagen in het register van de lidstaat die het kentekenbewijs heeft afgegeven [COM(2012) 164 final, artikel 7].

16 Artikel 5 van richtlijn 2014/45.

74. Voorts kunnen de lidstaten, mocht een voertuig na registratie wijzigingen ondergaan die van invloed kunnen zijn op de constructie ervan, eisen dat het voertuig wordt onderworpen aan de in de relevante nationale wetgeving voorziene controles, op voorwaarde dat er geen toepasselijke bepalingen van afgeleid Unierecht worden geschonden [17] en dat het vrij verkeer van goederen wordt geëerbiedigd [18]. In casu staat echter tussen partijen niet ter discussie dat de wijzigingen waren aangebracht voordat de meest recente kentekenbewijzen werden afgegeven.

75. Gelet op een en ander moet de derde vraag aldus worden beantwoord dat artikel 4 van de kentekenbewijzenrichtlijn de lidstaten niet toestaat om louter wegens het ontbreken van bepaalde gegevens op een kentekenbewijs te weigeren dat bewijs te erkennen, tenzij het ontbreken van die gegevens gevolgen heeft voor de identificatie van het voertuig.

### *E. Vierde vraag*

76. Met zijn vierde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of het op grond van artikel 4 van de kentekenbewijzenrichtlijn is toegestaan om een kentekenbewijs van een andere lidstaat te erkennen, maar het betrokken voertuig niettemin aan een technische controle in de zin van artikel 24, lid 6, van de kaderrichtlijn te onderwerpen en, indien het voertuig niet aan de technische vereisten van de lidstaat voldoet, te weigeren daarvoor een kentekenbewijs af te geven.

77. De verwijzende rechter verzoekt het Hof met andere woorden om te verduidelijken hoe de in artikel 4 van de kentekenbewijzenrichtlijn geformuleerde verplichting van een lidstaat om door andere lidstaten afgegeven kentekenbewijzen te erkennen, zich verhoudt tot de bij artikel 24, lid 6, derde alinea, van de kaderrichtlijn aan hem geboden mogelijkheid om de registratie van een voertuig op zijn grondgebied te verhinderen wanneer hij 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.

78. Aan die vraag liggen naar mijn mening twee onjuiste veronderstellingen ten grondslag.

79. Ten eerste lijkt de verwijzende rechter ervan uit te gaan dat het mogelijk is een door een andere lidstaat afgegeven kentekenbewijs formeel te erkennen, maar desondanks te weigeren het betrokken voertuig opnieuw in te schrijven.

80. Die lezing van de relevante bepalingen van de kentekenbewijzenrichtlijn is in mijn ogen onjuist. Met name bepaalt artikel 4 van deze richtlijn duidelijk dat „het door een lidstaat afgegeven kentekenbewijs door de overige lidstaten [wordt] erkend voor de identificatie van het voertuig in het internationale wegverkeer en voor de nieuwe inschrijving ervan in een andere lidstaat”. Dit betekent dat de verplichting tot onderlinge erkenning in beginsel ook de verplichting inhoudt om het voertuig vrij te laten circuleren en/of registreren. Een andere lezing zou niet alleen in strijd zijn met de bewoordingen van artikel 4, maar deze bepaling bovendien haar nuttige werking ontnemen.

81. Ten tweede lijkt er sprake te zijn van een misverstand over de werkingssfeer van de kaderrichtlijn. Volgens artikel 1 ervan is deze richtlijn namelijk (voor zover in casu relevant) uitsluitend van toepassing op de „goedkeuring van alle nieuwe voertuigen die binnen haar toepassingsgebied vallen”.

17 Indien het voertuig ondanks de wijzigingen nog steeds in overeenstemming is met een goedgekeurd type, kunnen de lidstaten niet op grond van artikel 4, lid 3, tweede alinea, van de kaderrichtlijn bezwaar maken tegen de registratie ervan. Wordt bij de wijzigingen gebruikgemaakt van systemen, onderdelen of technische eenheden waarvoor EU-typegoedkeuring is verleend, dan moet die goedkeuring op grond van artikel 10 juncto artikel 4, lid 3, tweede alinea, van de kaderrichtlijn worden erkend. In die gevallen zijn inspecties of technische controles in beginsel uitgesloten.

18 Zie in die zin arresten van 11 juni 1987, Gofette en Gilliard (406/85, EU:C:1987:274, punten 7-10); 20 september 2007, Commissie/Nederland (C-297/05, EU:C:2007:531, punten 73-76); 10 februari 2009, Commissie/Italië (C-110/05, EU:C:2009:66, punten 57-59); 6 september 2012, Commissie/België (C-150/11, EU:C:2012:539 punten 52-54); 20 maart 2014, Commissie/Polen (C-639/11, EU:C:2014:173, punten 52, 53 en 55), en Commissie/Litouwen, C-61/12 (EU:C:2014:172, punten 57, 58 en 60).

82. De voertuigen waar het in de hoofdgedingen om gaat, kunnen echter niet als „nieuwe voertuigen" in de zin van de kaderrichtlijn worden beschouwd. In zoverre behoeft niet te worden ingegaan op de vraag of voertuigen door het ondergaan van wijzigingen „nieuwe" voertuigen kunnen worden. Zoals gezegd zijn partijen het immers erover eens dat de meest recente kentekenbewijzen van de twee voertuigen zijn afgegeven nadat de laatste wijzigingen aan die voertuigen waren aangebracht. Dit betekent dat artikel 24, lid 6, van de kaderrichtlijn niet op die voertuigen van toepassing is.

83. Bijgevolg moet de vierde vraag aldus worden beantwoord dat artikel 4 van de kentekenbewijzenrichtlijn een lidstaat die wordt verzocht een kentekenbewijs te erkennen dat door een andere lidstaat is afgegeven voor een voertuig dat niet binnen de werkingssfeer van de kaderrichtlijn valt, niet toestaat om dat voertuig aan een technische controle in de zin van artikel 24, lid 6, van laatstgenoemde richtlijn te onderwerpen.

## IV. Conclusie

84. Gelet op een en ander geef ik het Hof in overweging om de prejudiciële vragen van de Raad van State te beantwoorden als volgt:

„– Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen is van toepassing op kentekenbewijzen die voldoen aan het model van deze richtlijn maar zijn afgegeven voor voertuigen die dateren van vóór de uiterste datum voor omzetting 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.

– Artikel 4 van richtlijn 1999/37, gelezen in samenhang met artikel 3, lid 2, van deze richtlijn, moet aldus worden uitgelegd dat lidstaten niet mogen weigeren kentekenbewijzen te erkennen op grond van het enkele feit dat door bepaalde codes aangeduide gegevens niet zijn ingevuld, wanneer die gegevens eenvoudig zijn te achterhalen, tenzij het ontbreken van die gegevens gevolgen heeft voor de identificatie van het voertuig.

– Artikel 4 van richtlijn 1999/37 staat een lidstaat die wordt verzocht een kentekenbewijs te erkennen dat door een andere lidstaat is afgegeven voor een voertuig dat niet binnen de werkingssfeer van richtlijn 2007/46 valt, niet toe om dat voertuig aan een technische controle in de zin van artikel 24, lid 6, van laatstgenoemde richtlijn te onderwerpen."