



## Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Tweede kamer)

6 september 2012\*

„Niet-nakoming — Richtlijn 1999/37/EG — Kentekenbewijzen van motorvoertuigen — Eerder in andere lidstaat ingeschreven voertuigen — Eigendomsoverdracht — Verplichte technische controle — Verzoek om overlegging certificaat van overeenstemming — In andere lidstaat uitgevoerde technische controle — Niet-erkenning — Geen rechtvaardigingsgronden”

In zaak C-150/11,

betreffende een beroep wegens niet-nakoming krachtens artikel 258 VWEU, ingesteld op 28 maart 2011,

**Europese Commissie**, vertegenwoordigd door O. Beynet en A. Marghelis als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg,

verzoekster,

tegen

**Koninkrijk België**, vertegenwoordigd door T. Materne en J.-C. Halleux als gemachtigden, bijgestaan door F. Libert en S. Rodrigues, avocats,

verweerder,

wijst HET HOF (Tweede kamer),

samengesteld als volgt: J. N. Cunha Rodrigues, kamerpresident, U. Löhmus (rapporteur), A. Ó Caoimh, A. Arabadjiev en C. G. Fernlund, rechters,

advocaat-generaal: P. Mengozzi,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 29 maart 2012,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

\* Procestaal: Frans.

## Arrest

- 1 De Europese Commissie verzoekt het Hof vast te stellen dat het Koninkrijk België, door bij de technische controle die voorafgaat aan de inschrijving van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig niet alleen de overlegging van het kentekenbewijs te verlangen, maar ook van het certificaat van overeenstemming, en door dergelijke voertuigen vóór hun inschrijving aan een technische controle te onderwerpen waarbij geen rekening wordt gehouden met de resultaten van de technische controle in een andere lidstaat, de verplichtingen niet is nagekomen die op hem rusten krachtens richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138, blz. 57), zoals gewijzigd bij richtlijn 2006/103/EG van de Raad van 20 november 2006 (PB L 363, blz. 344; hierna: „richtlijn 1999/37”) en artikel 34 VWEU.

### Toepasselijke bepalingen

#### *Wettelijke regeling van de Unie*

#### Richtlijn 1999/37

- 2 Punten 1, 3, 5, 6 en 9 van de considerans van richtlijn 1999/37 luiden:

„(1) [...] de Gemeenschap [heeft] een aantal maatregelen [...] genomen voor de instelling van een interne markt met een ruimte zonder binnengrenzen, waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal wordt gewaarborgd overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag;

[...]

(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;

[...]

(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) [...] het [wordt] door de harmonisatie van dit kentekenbewijs gemakkelijker [...] voertuigen die eerder in een andere lidstaat waren ingeschreven opnieuw in het verkeer te brengen en [...] dit [draagt bij] 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;”

- 3 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 mogelijkwijze niet in alle opzichten aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen.”

4 Artikel 4 van dezelfde 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.”

Richtlijn 2009/40/EG

5 Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 141, blz. 12), die in werking is getreden op 26 juni 2009, is in de plaats gekomen van de richtlijn waar de Commissie tijdens de precontentieuze procedure naar heeft verwezen, namelijk richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 46, blz. 1). Gelet op de einddatum van de in het met redenen omklede advies bepaalde termijn, te weten 9 december 2009, is richtlijn 2009/40 van toepassing op het onderhavige beroep. Richtlijn 2009/40 heeft in dat verband, zoals in punt 1 van de considerans ervan is vermeld, richtlijn 96/96 omwille van de duidelijkheid herschikt, zonder dat de in casu relevante bepalingen zijn gewijzigd.

6 Punten 2, 5, 10 tot en met 12 en 26 van de considerans van richtlijn 2009/40 luiden:

„(2) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid dient 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.

[...]

(5) Er dienen dan ook minimale communautaire normen en methoden voor de technische controle van de in deze richtlijn genoemde punten te worden omschreven in bijzondere richtlijnen.

[...]

(10) Wat remsystemen betreft, heeft het toepassingsgebied van deze richtlijn voornamelijk betrekking op voertuigen die zijn goedgekeurd overeenkomstig het bepaalde in richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan [PB L 202, blz. 37]. Bepaalde types voertuigen zijn evenwel goedgekeurd overeenkomstig nationale normen die van de voorschriften van deze richtlijn kunnen afwijken.

(11) De lidstaten mogen de controle betreffende de remininstallatie tot niet in deze richtlijn genoemde voertuigen of punten uitbreiden.

(12) De lidstaten mogen met betrekking tot de remininstallatie strengere of frequentere controles toepassen.

[...]

(26) Aangezien de doelstellingen van het overwogen optreden, te weten harmoniseren van de voorschriften met betrekking tot de technische controle, voorkomen van vervalsing van de concurrentie tussen transportondernemingen en waarborgen dat de voertuigen op een behoorlijke wijze worden afgesteld en onderhouden, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. [...]"

7 Artikel 3 van richtlijn 2009/40 bepaalt:

„1. De lidstaten nemen de maatregelen die zij nodig achten voor het leveren van het bewijs dat het voertuig met goed gevolg een technische controle heeft ondergaan die minstens voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn.

Deze maatregelen worden aan de overige lidstaten en de Commissie meegedeeld.

2. 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.

3. De lidstaten maken gebruik van passende procedures om, voor zover dit uitvoerbaar is, ervoor te zorgen dat de remkracht van de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen voldoet aan de in deze richtlijn vastgestelde eisen.”

8 Artikel 5 van richtlijn 2009/40 verduidelijkt:

„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;

[...]

d) het aantal te controleren punten uitbreiden;

[...]

f) aanvullende speciale controles voorschrijven;

g) voor de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen hogere minima voor de bedrijfszekerheid van de remsystemen eisen dan de in bijlage II vermelde [...]"

9 Bijlage II bij deze richtlijn beschrijft de verplichte controlepunten, in het bijzonder wat betreft de reminstallatie.

#### *Belgische wettelijke regeling*

10 Artikel 23, § 1, eerste alinea, § 2 en § 7, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 28 maart 1968,

errata *Belgisch Staatsblad* van 23 april 1968), in de versie zoals gewijzigd bij koninklijk besluit van 20 mei 2009 (*Belgisch Staatsblad* van 5 juni 2009, blz. 40090; hierna: „koninklijk besluit”) bepaalt:

„§ 1. De in het verkeer gebrachte voertuigen zijn onderworpen aan keuringen, teneinde na te gaan of ze voldoen aan de reglementaire bepalingen die erop van toepassing zijn.

[...]

§ 2. Uit te voeren keuringen.

A. De keuringen omvatten de keuringen beschreven in bijlage 15 en de bijkomende keuringen waarin voorzien wordt in bijzondere reglementaire bepalingen.

[...]

§ 7. Naar aanleiding van deze keuringen en voor zover het voertuig van deze documenten moet voorzien zijn, overhandigt diegene die het voertuig ter keuring aanbiedt het laatste keuringsbewijs en het bijhorende keuringsvignet aan de erkende instelling en legt hij volgende documenten voor:

- 1° het inschrijvingsbewijs;
- 2° het gelijkvormigheidsattest of het Europees gelijkvormigheidsbewijs;
- 3° het identificatieverslag of de technische fiche.”

11 Artikel 23 bis van het koninklijk besluit bepaalt:

„§ 1. De keuringen zoals voorzien door artikel 23 worden onderverdeeld in:

- 1° volledige keuringen;
- 2° gedeeltelijke keuringen.

Volledige keuringen bestaan uit het onderzoek van:

- a) de identificatie van het voertuig, waarbij het chassisnummer, het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest of het Europees gelijkvormigheidsbewijs van het voertuig gecontroleerd worden;
- b) de technische staat van het voertuig om na te gaan of het voertuig voldoet aan de van kracht zijnde normen aangaande de veiligheid en het milieu[.]

De gedeeltelijke keuringen zijn onderverdeeld in:

- a) administratieve keuringen, die enkel betrekking hebben op het nazicht van het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest of het Europees gelijkvormigheidsbewijs met het oog op de geldigverklaring van een inschrijvingsaanvraag voor een gebruikt voertuig;
- b) administratieve herkeuringen, die enkel betrekking hebben op het nazicht van het chassisnummer, van de identificatieplaat en van de documenten of, zonder dat het voertuig hierbij opnieuw wordt aangeboden, op het nazicht van de documenten;
- c) technische herkeuringen, zijnde alle andere gedeeltelijke keuringen.

§ 2. Naargelang de regelmaat waarmee ze gebeuren, worden de volledige keuringen onderverdeeld in:

- 1° periodieke keuringen, bepaald in artikel 23 ter;
- 2° niet-periodieke keuringen die plaats vinden onder welbepaalde omstandigheden zoals aangegeven in artikel 23 sexies.

[...]”

12 Artikel 23 sexies, § 1 en § 4, van het koninklijk besluit bepalen:

„§ 1. Ongeacht de regels betreffende de periodieke keuringen, zijn niet-periodieke keuringen verplicht:

[...]

3° vóór de inschrijving op naam van een andere titularis, voor de [voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met ten minste vier wielen en ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend], met inbegrip van kampeervoertuigen [...], en [...] met inbegrip van lijkauto's.

[...]

§ 4. Voor de niet-periodieke keuring vermeld in § 1, 3° van dit artikel, moet het voertuig aangeboden worden met het voor dit voertuig laatst afgeleverd inschrijvingsbewijs en met ofwel de overeenkomstige nummerplaat, ofwel een handelaarsplaat en het bijhorende inschrijvingsbewijs.

Voor deze keuring wordt, naast een volledige keuring van het voertuig, een bijkomende keuring volgens bijlage 22 verricht.

Indien evenwel een rapport van een erkend diagnosecentrum dat niet ouder is dan twee maanden, te rekenen vanaf het ogenblik waarop het voertuig voor deze niet-periodieke keuring wordt voorbereid, en dat ten minste betrekking heeft op de in bijlage 22 vermelde punten, wordt voorgelegd, bestaat deze keuring uitsluitend uit een volledige keuring van het voertuig.

Het resultaat van deze keuring wordt gedetailleerd beschreven in een tweedehandsrapport dat samen met het keuringsbewijs wordt afgeleverd.

De geldigverklaring van de inschrijvingsaanvraag gebeurt op voorwaarde dat het afgeleverde keuringsbewijs datgene was zoals voorzien in artikel 23 decies, § 1, en de bijkomende keuring volgens bijlage 22, indien vereist, heeft plaatsgehad.”

13 Bijlage 15 bij het koninklijk besluit bevat de in bijlage II bij richtlijn 2009/40 vermelde te controleren punten en redenen voor afkeuring.

14 Bijlage 22 bij het koninklijk besluit stelt meerdere punten vast waarop de „bijkomende keuring” naar aanleiding van de in artikel 23 sexies, § 1, 3°, van dat koninklijk besluit bedoelde niet-periodieke keuring betrekking heeft. Volgens de bewoordingen van die bijlage heeft de bijkomende keuring ten minste betrekking op de algemene staat van het voertuig (bijvoorbeeld de roestvorming die de veiligheid niet beïnvloedt en de staat van het interieur), de „On Board Diagnostics” (met name de actieve en passieve veiligheidselementen), de mechanische onderdelen (onder andere de koppeling, de motor en de overbrenging), de bekledingsonderdelen (bijvoorbeeld de bumpers, de motorkap en de spoilers), de lichten en de uitrustingen (met name de airconditioning en de bediening van de ruiten).

## Precontentieuze procedure

- 15 Van mening dat een aantal bepalingen van de Belgische wettelijke regeling betreffende de inschrijvingsprocedure voor voertuigen niet in overeenstemming waren met het Unierecht, heeft de Commissie bij brief van 1 december 2008 het Koninkrijk België aangemaand om zijn opmerkingen te maken.
- 16 In zijn antwoord van 30 januari 2009 heeft het Koninkrijk België elke gestelde schending betwist. De Commissie kon met dit antwoord geen genoegen nemen en heeft op 8 oktober 2009 een met redenen omkleed advies uitgebracht, waarbij zij het Koninkrijk België verzocht binnen twee maanden na ontvangst ervan de nodige maatregelen te nemen om aan dat advies te voldoen. Het Koninkrijk België heeft bij brief van 15 december 2009 daarop geantwoord dat het voornemens was gevolg te geven aan dat met redenen omklede advies. Bij brief van 11 februari 2010 heeft het echter de bestaande Belgische regeling verdedigd.
- 17 Op 7 juni 2010 is een uitgebreid advies naar deze lidstaat verstuurd waarin die vier weken de tijd kreeg om een oplossing voor te stellen waardoor aanhangigmaking van de zaak bij het Hof kon worden vermeden. Bij brief van 30 juni 2010 heeft het Koninkrijk België zich ertoe verbonden de litigieuze wettelijke regeling te wijzigen, maar wenste het de technische controle vóór inschrijving van het voertuig op naam van een andere eigenaar te behouden, zij het weliswaar – als aan bepaalde voorwaarden is voldaan – beperkt tot een controle van de punten in een nieuw in te voeren bijlage 42 (voornamelijk visuele controle). Die geplande wijziging zou de overlegging van het certificaat van overeenstemming [gelijkvormigheidsattest] in bepaalde omstandigheden overbodig maken. Een in die zin geformuleerd ontwerp van koninklijk besluit is aan de Commissie meegedeeld met de toezegging om het tegen het einde van 2010 aan te nemen.
- 18 De Commissie was echter van mening dat de voorgestelde maatregelen niet geschikt waren om de schending te beëindigen. Na een briefwisseling is op 11 januari 2011 een nieuw ontwerp van koninklijk besluit toegezonden, dat op 26 januari 2011 voorwerp is geweest van een discussie tussen de diensten van de Commissie en de Belgische overheid.
- 19 Aangezien het Koninkrijk België volgens haar geen gevolg heeft gegeven aan het met redenen omklede advies, heeft de Commissie besloten het onderhavige beroep in te stellen.

## Beroep

- 20 De Commissie baseert haar beroep op twee grieven. Met de eerste grief voert de Commissie aan dat het Koninkrijk België, door in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen vóór hun inschrijving te onderwerpen aan een technische controle waarbij geen rekening wordt gehouden met de resultaten van de technische controle in een andere lidstaat, de verplichtingen niet is nagekomen die op hem rusten krachtens artikel 34 VWEU. Met de tweede grief voert de Commissie aan dat het Koninkrijk België door bij de technische controle die voorafgaat aan de inschrijving van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig, niet alleen de overlegging van het kentekenbewijs [inschrijvingsbewijs] te verlangen, maar ook van het certificaat van overeenstemming, de verplichtingen niet is nagekomen die op hem rusten krachtens richtlijn 1999/37.

### *Ontvankelijkheid van de tweede grief*

#### Argumenten van partijen

- 21 Het Koninkrijk België betoogt dat de tweede grief van het beroep van de Commissie, voor zover zij strekt tot vaststelling dat deze lidstaat alle verplichtingen die op hem rusten krachtens richtlijn 1999/37 niet is nagekomen, niet-ontvankelijk is, aangezien de opmerkingen van de Commissie in de



aanmaningsbrief, het met redenen omklede advies en de uiteenzetting van het juridische kader en de motivering van haar verzoekschrift enkel betrekking hebben op een niet-nakoming van artikel 4 van die richtlijn.

- 22 Volgens deze lidstaat kan de grief niet slechts deels niet-ontvankelijk zijn, aangezien de conclusies in het verzoekschrift betreffende deze grief geen enkel artikel van richtlijn 1999/37 vermelden, anders dan die in de zaak die heeft geleid tot het arrest van 16 juli 2009, Commissie/Polen (C-165/08, Jurispr. blz. I-6843, punten 45-48). Bovendien kan de omstandigheid dat het Koninkrijk België heeft begrepen dat de grief enkel artikel 4 van richtlijn 1999/37 betreft en zijn verweer op dat artikel heeft afgestemd, de Commissie niet ontslaan van haar verplichting om nauwkeurige conclusies te formuleren en er niet toe leiden dat deze a posteriori ontvankelijk worden.
- 23 De Commissie is van mening dat de tweede grief ontvankelijk is. Het zou voor die lidstaat duidelijk zijn geweest dat die grief betrekking had op artikel 4 van deze richtlijn, zodat het recht van verweer van de betrokken lidstaat niet is geschonden. De Commissie heeft evenwel in haar repliek die grief geherformuleerd door de beweerde niet-nakoming te beperken tot het genoemde artikel.

#### Beoordeling door het Hof

- 24 Vooraf zij eraan herinnerd dat bij een beroep wegens niet-nakoming de precontentieuze procedure tot doel heeft de betrokken lidstaat in de gelegenheid te stellen, de krachtens het recht van de Unie op hem rustende verplichtingen na te komen en nuttig verweer te voeren tegen de door de Commissie geformuleerde bezwaren (arresten van 14 oktober 2004, Commissie/Frankrijk, C-340/02, Jurispr. blz. I-9845, punt 25, en 26 april 2012, Commissie/Nederland, C-508/10, punt 33).
- 25 Het voorwerp van een beroep krachtens artikel 258 VWEU wordt derhalve afgebakend door de in dit artikel bedoelde precontentieuze procedure. Het regelmatige verloop van deze procedure vormt een door het VWEU gewilde wezenlijke waarborg, niet enkel ter bescherming van de rechten van de betrokken lidstaat, maar ook om te verzekeren dat in de eventuele procedure in rechte het voorwerp van het geding duidelijk is omschreven (zie arresten van 13 december 2001, Commissie/Frankrijk, C-1/00, Jurispr. blz. I-9989, punt 53, en 29 april 2010, Commissie/Duitsland, C-160/08, Jurispr. blz. I-3713, punt 42, en arrest Commissie/Nederland, reeds aangehaald, punt 34).
- 26 Krachtens artikel 21, eerste alinea, van het Statuut van het Hof van Justitie van de Europese Unie en artikel 38, lid 1, sub c, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof is de Commissie verplicht, in elk krachtens artikel 258 VWEU ingediend verzoekschrift de exacte grieven aan te geven waarover zij een uitspraak van het Hof verlangt, evenals – in elk geval summier – de juridische en feitelijke gronden waarop die grieven berusten (zie arresten van 13 december 1990, Commissie/Griekenland, C-347/88, Jurispr. blz. I-4747, punt 28, en 16 juni 2005, Commissie/Italië, C-456/03, Jurispr. blz. I-5335, punt 23, en arrest Commissie/Nederland, reeds aangehaald, punt 35).
- 27 Hieruit volgt dat het beroep van de Commissie een coherente, gedetailleerde uiteenzetting moet bevatten van de redenen die haar tot de overtuiging hebben gebracht dat de betrokken lidstaat een van de krachtens de Verdragen op hem rustende verplichtingen niet is nagekomen (arrest Commissie/Nederland, reeds aangehaald, punt 36).
- 28 In het kader van het onderhavige beroep moet worden vastgesteld dat dit een duidelijke uiteenzetting bevat van de feitelijke en juridische gronden waarop het berust. Vaststaat weliswaar dat de Commissie in de conclusies van haar verzoekschrift niet nader een specifiek artikel van richtlijn 1999/37 vermeldt. Zowel uit de precontentieuze procedure en met name uit het met redenen omklede advies van de Commissie aan het Koninkrijk België, als uit de uiteenzetting van het juridische kader en de motivering van het verzoekschrift blijkt echter dat deze instelling een schending van artikel 4 van die richtlijn aanvoert.



- 29 Bovendien heeft het Koninkrijk België in casu nuttig verweer kunnen voeren tegen de door de Commissie geformuleerde grieven.
- 30 Uit het voorgaande volgt dat de tweede grief van niet-nakoming van de Commissie ontvankelijk moet worden verklaard.

*Ten gronde*

Eerste grief, inzake de verplichte technische controle vóór inschrijving van het voertuig

– Argumenten van partijen

- 31 Volgens de Commissie leggen de artikelen 23, § 1 en § 7, 23 bis, § 1 en 23 sexies, § 1 en § 4, van het koninklijk besluit op algemene en stelselmatige wijze een controle op vóór de inschrijving van eerder in andere lidstaten ingeschreven tweedehands voertuigen, zonder rekening te houden met de reeds in deze lidstaten verrichte controles. Volgens haar volgt uit de arresten van 20 september 2007, Commissie/Nederland (C-297/05, Jurispr. blz. I-7467, punten 67-71), en 5 juni 2008, Commissie/Polen (C-170/07, punten 36-41), dat aangezien richtlijn 96/96 geen volledige harmonisatie tot stand heeft gebracht, een regeling die niet uitgaat van het in artikel 3, lid 2, van die richtlijn neergelegde beginsel van erkenning van door andere lidstaten afgegeven documenten, haar legitimatie niet in die richtlijn kan vinden, maar moet worden getoetst aan artikel 34 VWEU.
- 32 De Commissie benadrukt dat volgens de rechtspraak van het Hof de litigieuze nationale regeling een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbepanking vormt, omdat zij sommige belanghebbenden ontmoedigt dergelijke voertuigen in België in te voeren (arresten van 16 november 2000, Commissie/België, C-217/99, Jurispr. blz. I-10251, punt 18, en 7 juni 2007, Commissie/België, C-254/05, Jurispr. blz. I-4269, punt 30). Hoewel zij haar rechtvaardiging kan vinden in redenen van verkeersveiligheid en milieu- en consumentenbescherming, is deze regeling niet evenredig. Hetzelfde resultaat zou immers kunnen worden bereikt met minder beperkende maatregelen, zoals een erkenning van de in een andere lidstaat afgegeven documenten waaruit de technische controle blijkt, gecombineerd met een samenwerking met de douaneautoriteiten of met de mogelijkheid voor de Belgische autoriteiten om bij de inschrijving in België van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig een voorbehoud te maken dat de consument informeert dat zijn voertuig is ingeschreven op basis van een keuringsbewijs van een andere lidstaat en eventueel later nog bijkomende controles zal moeten ondergaan.
- 33 Primair is het Koninkrijk België van mening dat de litigieuze regeling het vrije verkeer van goederen niet belemmert en niet discriminerend is.
- 34 Daartoe voert het aan dat een technische controle vóór de inschrijving mogelijk is op grond van artikel 5, sub a, van richtlijn 2009/40, dat de nationale autoriteiten een beoordelingsbevoegdheid verleent om te bepalen aan welke vereisten moet worden voldaan bij een technische controle en hoe deze moeten worden gecontroleerd. Bovendien heeft deze niet-periodieke controle enkel betrekking op het geval waarin het voertuig van eigenaar verandert en geldt zij zonder discriminatie voor alle voertuigen, zowel die welke eerder in België waren ingeschreven als die welke in een andere lidstaat waren ingeschreven, en dat ongeacht de geldigheidsduur van het tijdens de periodieke controle afgegeven keuringsbewijs.
- 35 Die lidstaat betoogt voorts dat een ontwerp van koninklijk besluit, waarop het tijdens de precontentieuze procedure heeft gewezen en waarvan de inwerkingtreding was voorzien voor augustus 2011, bepaalt dat rekening wordt gehouden met de resultaten van de in België of een andere lidstaat verrichte periodieke technische controles die minder dan twee maanden oud zijn, waardoor de

niet-periodieke controle vóór inschrijving op naam van een andere eigenaar enkel een remtest en een visuele inspectie van de technische staat van het voertuig inhoudt en betrekking heeft op de in de bijlage II bij richtlijn 2009/40 en bijlage 22 bij het koninklijk besluit bedoelde controlepunten. Overlappending tussen in België of in een andere lidstaat verrichte tests wordt op die manier vermeden.

- 36 Subsidiar stelt het Koninkrijk België dat de nationale maatregel zijn rechtvaardiging vindt in doelstellingen van verkeersveiligheid, consumentenbescherming door beperking van kilometerfraude, en milieubescherming door bij te dragen aan een vermindering van het milieueffect van het voertuig dat in het verkeer wordt gebracht. De maatregel is ook evenredig.
- 37 Wat met name de verkeersveiligheid betreft, zou de controle van het remsysteem in het bijzonder de enige doeltreffende methode zijn om de staat van slijtage van de onderdelen te beoordelen en om te verzekeren dat de remprestatie voldoet aan de geldende normen. Het behoud van die test met het geschikte materiaal in het nieuwe, op 1 juni 2011 aangenomen koninklijk besluit, zou gerechtvaardigd zijn aangezien een defect in het remsysteem kort na een laatste controle kan opduiken. Bovendien, hoewel op grond van andere maatregelen, zoals die welke de Commissie heeft voorgesteld, de doelstelling van verkeersveiligheid in dezelfde omstandigheden zou kunnen worden verwezenlijkt, moet een lidstaat in het kader van zijn beoordelingsbevoegdheid de mogelijkheid hebben om die doelstelling te verwezenlijken met een nationale maatregel die hij geschikt acht.
- 38 Die lidstaat benadrukt ook dat bij ontbreken van een volledige harmonisatie inzake technische controle het aan de lidstaten staat om te beslissen in welke mate zij de verkeersveiligheid op hun grondgebied willen verzekeren, waarbij zij rekening dienen te houden met de vereisten van het vrije verkeer van goederen (arrest van 27 maart 1984, Commissie/Italië, 50/83, Jurispr. blz. 1633, punt 12, en, mutatis mutandis, arrest van 13 juli 1994, Commissie/Duitsland, C-131/93, Jurispr. blz. I-3303, punt 16).
- 39 In repliek voert de Commissie aan dat het Koninkrijk België, door de nadruk te leggen op de noodzaak om in het nieuwe koninklijk besluit de remtest te behouden, impliciet toegeeft dat het overdoen van de gehele technische controle niet noodzakelijk of evenredig is.
- 40 Wat betreft de door de verwerende lidstaat voorgestelde amendementen op de litigieuze regeling, die hoofdzakelijk zouden bestaan in het behoud van een beperkte controle en die in geen geval zouden volstaan om de beweerde inbreuk te beëindigen, verwijst de Commissie naar de vaste rechtspraak van het Hof, dat geen rekening kan worden gehouden met de maatregelen die de betrokken lidstaat ter voldoening aan zijn verplichtingen heeft getroffen nadat het beroep wegens niet-nakoming is ingesteld (arresten van 1 oktober 1998, Commissie/Spanje, C-71/97, Jurispr. blz. I-5991, punt 18, en 8 maart 2001, Commissie/Portugal, C-276/98, Jurispr. blz. I-1699, punt 20).
- 41 Bovendien kunnen zelfs de argumenten betreffende de noodzaak en evenredigheid van het overdoen van de remcontrole volgens de Commissie niet slagen. Aan de ene kant zou, als het voertuig van een andere lidstaat kwam, de remtest immers zijn verricht in overeenstemming met bijlage II bij richtlijn 2009/40 en moet de geldigheid van die test worden erkend in de andere lidstaten. Als het Koninkrijk België toch nog zou betwijfelen of de in een andere lidstaat verrichte remtesten overeenkomen met het Belgische veiligheidsniveau, zou een onderzoek van mogelijke verschillen in de remprestaties en de bedrijfszekerheidtests tussen het Koninkrijk België en de betrokken lidstaat geval per geval volstaan, in plaats van een stelselmatige en algemene controle.
- 42 Aan de andere kant blijkt de genoemde test niet noodzakelijk om mogelijke recente defecten van het remsysteem te vermijden, aangezien die ook kunnen opduiken bij ingevoerde voertuigen die niet van eigenaar veranderen, waarvoor niet in een dergelijke controle is voorzien. Hetzelfde geldt voor in België ingeschreven voertuigen die niet van eigenaar veranderen, die de meerderheid van de voertuigen op de Belgische wegen uitmaken.

– Beoordeling door het Hof

- 43 Om te beginnen zij eraan herinnerd dat volgens vaste rechtspraak het bestaan van een niet-nakoming moet worden beoordeeld op basis van de situatie waarin de lidstaat zich bevond aan het einde van de in het met redenen omklede advies gestelde termijn (zie met name arrest van 20 september 2007, Commissie/Nederland, reeds aangehaald, punt 64 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Met sindsdien opgetreden wijzigingen kan het Hof geen rekening houden (zie met name arresten van 18 november 2004, Commissie/Ierland, C-482/03, punt 11, en 4 februari 2010, Commissie/Zweden, C-185/09, punt 9).
- 44 Daar het met redenen omklede advies van de Commissie van 8 oktober 2009 door het Koninkrijk België de volgende dag – 9 oktober – is ontvangen en de aan die lidstaat gestelde termijn twee maanden bedroeg vanaf ontvangst van dat advies, geldt 9 december 2009 dus als datum voor de beoordeling of de verweten niet-nakoming bestaat. Het koninklijk besluit dat na die datum is aangenomen, moet in casu dus buiten beschouwing blijven.
- 45 Daarenboven zij opgemerkt dat ondanks de afwezigheid van een uitdrukkelijke vermelding tijdens de schriftelijke procedure, de Commissie in haar antwoord op de schriftelijke vraag van het Hof en ter terechtzitting de eerste grief van haar beroep heeft beperkt tot de in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen die van eigenaar veranderen bij hun herinschrijving in België.
- 46 In casu verwijt de Commissie het Koninkrijk België de krachtens artikel 34 VWEU op hem rustende verplichtingen niet te zijn nagekomen, door een technische controle op te leggen aan een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig vóór de inschrijving ervan in België, zonder rekening te houden met de resultaten van de in die andere lidstaat verrichte technische controle.
- 47 Of de betrokken controle verenigbaar is met het Unierecht, moet eerst worden beoordeeld in het licht van de verplichtingen van de lidstaten die voortvloeien uit richtlijn 2009/40, alvorens te worden getoetst aan artikel 34 VWEU.
- 48 Wat betreft richtlijn 2009/40, de doelstellingen daarvan, zoals vermeld in punt 26 van de considerans, zijn de voorschriften met betrekking tot de technische controle te harmoniseren, vervalsing van de concurrentie tussen transportondernemingen te voorkomen en te waarborgen dat de voertuigen op een behoorlijke wijze worden afgesteld en onderhouden.
- 49 Niettegenstaande de beoordelingsmarge van de lidstaten krachtens artikel 5 van deze richtlijn, kan een regeling die niet uitgaat van het beginsel van erkenning van de door de andere lidstaten afgegeven documenten waaruit blijkt dat met goed gevolg een technische controle is ondergaan, zoals is voorgeschreven in artikel 3, lid 2, van de betrokken richtlijn, geen legitimatie vinden in die richtlijn zelf, zodat zij moet worden getoetst aan artikel 34 VWEU (zie in die zin reeds aangehaalde arresten van 20 september 2007, Commissie/Nederland, punten 67-71, en 5 juni 2008, Commissie/Polen, punten 36-42).
- 50 In dat verband zij herinnerd aan de vaste rechtspraak, dat het in artikel 34 VWEU neergelegde verbod van maatregelen van gelijke werking betrekking heeft op iedere regeling van de lidstaten die de intracommunautaire handel al dan niet rechtstreeks, daadwerkelijk of potentieel kan belemmeren (zie arrest van 16 november 2000, Commissie/België, reeds aangehaald, punt 16; arresten van 26 oktober 2006, Commissie/Giekenland, C-65/05, Jurispr. blz. I-10341, punt 27; 15 maart 2007, Commissie/Finland, C-54/05, Jurispr. blz. I-2473, punt 30, en 24 april 2008, Commissie/Luxemburg, C-286/07, punt 27, en 6 oktober 2011, Bonnarde, C-443/10, Jurispr. blz. I-9327, punt 26).
- 51 Door in casu een technische controle van de voertuigen voorafgaand aan inschrijving ervan door een andere eigenaar te verplichten, onderwerpen de Belgische autoriteiten alle eerder in andere lidstaten ingeschreven tweedehandse voertuigen die van eigenaar veranderen, algemeen en stelselmatig aan deze

controle, zonder op enigerlei wijze rekening te houden met eventuele door die lidstaten reeds verrichte controles. Doordat deze niet-periodieke controle plaatsvindt naast recentelijk in andere lidstaten verrichte technische controles zonder de uitslag daarvan te erkennen, kan zij derhalve tot gevolg hebben dat bepaalde belanghebbenden afzien van de aankoop van dergelijke voertuigen uit andere lidstaten (zie in die zin reeds aangehaalde arresten van 20 september 2007, Commissie/Nederland, punt 73, en 5 juni 2008, Commissie/Polen, punt 44).

- 52 Hieruit vloeit voort dat een dergelijke verplichte niet-periodieke technische controle van een voertuig vóór inschrijving ervan op naam van een andere eigenaar in België, een door artikel 34 VWEU verboden maatregel van gelijke werking als kwantitatieve invoerbependingen vormt, tenzij zij objectief kan worden gerechtvaardigd.
- 53 In dit verband kan volgens vaste rechtspraak een nationale regeling die een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking vormt, haar rechtvaardiging vinden in een van de in artikel 36 VWEU omschreven gronden van algemeen belang of in dwingende vereisten. In beide gevallen dient de nationale bepaling geschikt te zijn om de verwezenlijking van het gestelde doel te waarborgen en mag zij niet verder gaan dan ter bereiking van dat doel noodzakelijk is (zie met name arresten van 20 september 2007, Commissie/Nederland, reeds aangehaald, punt 75; 5 juni 2008, Commissie/Polen, reeds aangehaald, punt 46, en arrest van 10 februari 2009, Commissie/Italië, C-110/05, Jurispr. blz. I-519, punt 59).
- 54 Volgens eveneens vaste rechtspraak staat het aan de bevoegde nationale autoriteiten om aan te tonen dat hun regeling beantwoordt aan de in het vorige punt aangehaalde criteria (zie in die zin arrest van 10 april 2008, Commissie/Portugal, C-265/06, Jurispr. blz. I-2245, punt 39; arresten van 20 september 2007, Commissie/Nederland, reeds aangehaald, punt 76, en 24 april 2008, Commissie/Luxemburg, reeds aangehaald, punt 37). Een dergelijk bewijs kan slechts concreet zijn, onder verwijzing naar de omstandigheden van de betrokken zaak (arrest van 8 mei 2003, ATRAL, C-14/02, Jurispr. blz. I-4431, punt 67).
- 55 Dienaangaande hebben de door het Koninkrijk België aangevoerde rechtvaardigingsgronden betrekking op de noodzaak de verwezenlijking van de doelstellingen van consumenten- en milieubescherming, alsook van verkeersveiligheid, te verzekeren, die dwingende redenen van algemeen belang zijn die een belemmering van het vrije verkeer van goederen kunnen rechtvaardigen (zie in die zin reeds aangehaalde arresten van 20 september 2007, Commissie/Nederland, punt 77; 10 april 2008, Commissie/Portugal, punt 38; 5 juni 2008, Commissie/Polen, punt 49, en 10 februari 2009, Commissie/Italië, punt 60).
- 56 Wat betreft consumenten- en milieubescherming betoogt het Koninkrijk België dat door middel van bepaalde onderzoeken van de technische controle het risico op kilometerfraude kan worden ingeperkt evenals het milieueffect van het voertuig dat in het verkeer wordt gebracht. Het verduidelijkt echter niet over welke onderzoeken het gaat of in hoeverre die geschikt zijn om de genoemde doelstellingen te verzekeren.
- 57 Vastgesteld moet dus worden dat het Koninkrijk België niet in concreto de geschiktheid van de technische controle noch de noodzaak ervan om de consumenten- en milieubescherming te verzekeren heeft aangetoond. Ter rechtvaardiging van een maatregel zoals de litigieuze technische controle, volstaat het namelijk niet dergelijke doelstellingen louter in abstracto aan te voeren.
- 58 Wat de vraag betreft of van de doelstelling om de verkeersveiligheid te waarborgen, passend is, zij opgemerkt dat het Koninkrijk België in zijn verweerschrift naar die doelstelling verwijst in verband met het behoud van de controle van het remsysteem dat is voorzien in het nieuwe koninklijk besluit van 1 juni 2011, dat, zoals in herinnering is gebracht in punt 44 van het onderhavige arrest, in casu buiten beschouwing dient te blijven. In dupliek voert het Koninkrijk België de bescherming van de verkeersveiligheid aan in verband met de technische controle, dat wil zeggen alle controlepunten



buiten de remtest, hoewel het in het bijzonder slechts de controle van de algemene staat van het voertuig en de mechanische onderdelen vermeldt. Het Koninkrijk België betoogt dat een voertuig met technische defecten dat deelneemt aan het verkeer, een gevaar betekent voor de verkeersveiligheid.

- 59 Volgens vaste rechtspraak staat het bij ontbreken van bepalingen met betrekking tot een volledige harmonisatie weliswaar aan de lidstaten om te beslissen in hoeverre zij de verkeersveiligheid op hun grondgebied willen verzekeren, waarbij zij rekening dienen te houden met de vereisten van het vrije verkeer van goederen binnen de Europese Unie (zie in die zin arrest van 27 maart 1984, Commissie/Italië, reeds aangehaald, punt 12, en, naar analogie, reeds aangehaalde arresten van 13 juli 1994, Commissie/Duitsland, punt 16, en 10 februari 2009, Commissie/Italië, punt 61).
- 60 Zoals in herinnering is gebracht in punt 54 van het onderhavige arrest, staat het echter aan de bevoegde nationale autoriteiten om aan te tonen dat hun regeling geschikt is om de verwezenlijking van het gestelde doel te verzekeren en niet verder gaat dan ter bereiking daarvan noodzakelijk is.
- 61 Hoewel in casu niet ter discussie staat dat de technische controle van voertuigen uit andere lidstaten bij hun herinschrijving in België geschikt is om de doelstelling van verkeersveiligheid te verwezenlijken, moet worden vastgesteld dat het Koninkrijk België niet concreet de noodzaak van die controle aantoonde, uit het oogpunt van de nagestreefde doelstelling. Met name zij opgemerkt dat het gevaar voor de verkeersveiligheid dat de deelneming aan het verkeer van een voertuig met technische defecten met zich brengt, ook kan optreden bij ingevoerde voertuigen die niet van eigenaar veranderen, waarvoor niet in een dergelijke controle is voorzien. Hetzelfde geldt voor in België ingeschreven voertuigen die niet van eigenaar veranderen, die de meerderheid van de voertuigen op de Belgische wegen uitmaken.
- 62 Gelet op een en ander moet worden vastgesteld dat het Koninkrijk België, door in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen vóór hun inschrijving op naam van een andere eigenaar aan een technische controle te onderwerpen waarbij geen rekening wordt gehouden met de resultaten van de technische controle in een andere lidstaat, de verplichtingen niet is nagekomen die op hem rusten krachtens artikel 34 VWEU.

Tweede grief, betreffende de verplichte overlegging van het certificaat van overeenstemming bij de technische controle vóór inschrijving van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig

– Argumenten van partijen

- 63 Volgens de Commissie is de Belgische regeling op grond waarvan het certificaat van overeenstemming van een reeds in een andere lidstaat overeenkomstig de regels van het Unierecht ingeschreven voertuig moet worden overgelegd naast het kentekenbewijs, als voorwaarde om dat voertuig te onderwerpen aan de technische controle die aan de nieuwe inschrijving ervan voorafgaat, in strijd met artikel 4 van richtlijn 1999/37, en holt zij het beginsel van wederzijdse erkenning van de door andere lidstaten afgegeven geharmoniseerde kentekenbewijzen uit.
- 64 Volgens haar heeft de nationale regeling een beperkend effect op de invoer van tweedehands voertuigen in België, aangezien in de meeste lidstaten het certificaat van overeenstemming het voertuig niet vergezelt. De Commissie is van mening dat die maatregel geen rechtvaardiging kan vinden in redenen zoals de noodzaak om de technische kenmerken van het voertuig te kennen voor het voeren van een verkeersveiligheidsbeleid, of in de bescherming van de consument, met name tegen fraude of diefstal van voertuigen. In elk geval staat de genoemde maatregel niet in verhouding tot dergelijke doelstellingen, gelet op de vele op Europees niveau opgezette instrumenten die dezelfde doelstellingen nastreven.

- 65 In dat verband heeft de Commissie in repliek en ter terechtzitting in herinnering gebracht dat de autoriteit van elke lidstaat die een certificaat van overeenstemming afgeeft, naar de goedkeuringsinstanties van de andere lidstaten een afschrift van het goedkeuringsformulier voor elk type met de technische kenmerken van elk voertuig moet sturen, op grond van artikel 4, lid 5, 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 (PB L 42, blz. 1), waarvan de inhoud is overgenomen in artikel 8, lid 5, 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 L 263, blz. 1).
- 66 Bovendien, voor zover de door het Koninkrijk België voorgestelde oplossing om een gecomputeriseerd gegevensbestand aan te leggen met daarin alle technische gegevens van de voertuigen, waardoor de overlegging van een certificaat van overeenstemming overbodig zou worden, niet vóór het einde van 2012 kan worden ingevoerd, heeft deze lidstaat zijn wettelijke regeling niet aangenomen binnen de gestelde termijn en hij kan zich niet beroepen op nationale situaties ter rechtvaardiging van de niet-nakoming van uit EU-normen voortvloeiende verplichtingen en termijnen.
- 67 Het Koninkrijk België is van mening dat, indien deze grief ontvankelijk is, de betrokken nationale regeling met artikel 4 van richtlijn 1999/37 in overeenstemming is, en gerechtvaardigd en evenredig is. Volgens deze lidstaat gaat de problematiek van de overlegging van het certificaat van overeenstemming verder dan de eenvoudige inschrijving van voertuigen, aangezien niet alle technische kenmerken die het certificaat van overeenstemming bevat zijn vermeld in de reeds bestaande kentekenbewijzen.
- 68 Het Koninkrijk België voert ter rechtvaardiging dezelfde drie doelstellingen aan als in antwoord op de eerste grief, te weten milieubescherming, consumentenbescherming en verkeersveiligheid.
- 69 De lidstaat betwist dat de maatregelen waarnaar de Commissie in haar verzoekschrift verwijst, minder beperkend zouden zijn en beter aangepast aan de doelstellingen die de overlegging van het certificaat van overeenstemming nastreeft dan de litigieuze regeling. Onder verwijzing naar de twijfel over de doeltreffendheid van het bestaande systeem van gegevensuitwisseling die de Commissie zelf heeft geuit tijdens een openbare raadpleging over de inschrijving van voertuigen in maart 2011 – een systeem dat door de Commissie is voorgesteld als een bruikbaar alternatief voor de litigieuze maatregelen – en bij ontbreken van een praktisch gegevensbestand dat toegankelijk is voor alle bevoegde diensten, meent deze lidstaat dat de overlegging van het certificaat van overeenstemming de enige, de meest pragmatische en de minst belastende oplossing is om het beleid inzake milieu en verkeersveiligheid te verwezenlijken.
- 70 In repliek betoogt de Commissie dat het Koninkrijk België in zijn brief van 26 januari 2010 en door zijn verweer uit te breiden tot artikel 36 VWEU, heeft erkend dat het opvragen van het certificaat van overeenstemming voor sommige consumenten tot ongemakken kan leiden en het vrije verkeer in strijd met artikel 34 VWEU belemmert. Deze nationale maatregel moet echter, anders dan gesteld door de verwerende lidstaat die uit artikel 1 van richtlijn 1999/37 een mogelijke uitzondering afleidt en dus een niet-volledige harmonisatie, volgens de Commissie uitsluitend worden getoetst aan artikel 4 van die richtlijn, die een volledige harmonisatie inhoudt. Aangezien ook niet in een uitzondering voor milieubescherming is voorzien, falen volgens de Commissie de door de Belgische autoriteiten in dat verband aangevoerde argumenten.
- 71 Subsidiair is de Commissie van mening dat de argumenten van de verwerende lidstaat inzake de rechtvaardiging van de beperking niet overtuigen. De omstandigheid dat een voertuig reeds is ingeschreven in een andere lidstaat, betekent immers dat de bevoegde autoriteiten van die lidstaat van oordeel waren dat dat voertuig beantwoordt aan de krachtens het Unierecht geldende technische vereisten. Aangezien het Koninkrijk België op de hoogte moet zijn van de technische kenmerken van



elk voertuig op grond van de uitwisseling van gegevens tussen de bevoegde autoriteiten, is een algemene maatregel tot overlegging van een certificaat van overeenstemming niet noodzakelijk of evenredig. Daarnaast is het argument van het Koninkrijk België betreffende de twijfel over de doeltreffendheid van het bestaande systeem van gegevensuitwisseling niet relevant, omdat het de lidstaten niet ontslaat van naleving van de geldende voorschriften.

72 In dupliek herinnert het Koninkrijk België eraan dat richtlijn 1999/37 een mogelijkheid tot afwijking bevat, door op te merken dat blijkens artikel 1 ervan de richtlijn van toepassing is op door lidstaten afgegeven documenten bij de inschrijving van de voertuigen en niet afdoet aan het recht van de lidstaten om bij de tijdelijke inschrijving van voertuigen documenten te gebruiken die mogelijkerwijze niet in alle opzichten aan de voorschriften van die richtlijn beantwoorden.

– Beoordeling door het Hof

73 Vastgesteld zij dat volgens 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, deze bepaling de lidstaten geen beoordelingsmarge laat wat de naleving betreft van het beginsel van erkenning van kentekenbewijzen van voertuigen.

74 Zoals immers blijkt uit de punten 3, 5 en 6 van de considerans van richtlijn 1999/37, beoogt deze richtlijn 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 staan vermeld, met als doel dat het gemakkelijker wordt die voertuigen opnieuw in het verkeer te brengen in een ander lidstaat en zo bij te dragen tot de goede werking van de interne markt.

75 Het Hof heeft eerder reeds geoordeeld dat de technische kenmerken van eerder in andere lidstaten ingeschreven tweedehands voertuigen kunnen worden vastgesteld aan de hand van reeds bestaande kentekenbewijzen (arrest van 5 juni 2008, Commissie/Polen, reeds aangehaald, punt 38).

76 Het Koninkrijk België kan bijgevolg de stelselmatige vereiste om een certificaat van overeenstemming over te leggen niet rechtvaardigen met de noodzaak om de technische kenmerken te controleren van voertuigen met een kentekenbewijs.

77 Zoals de Commissie terecht heeft aangevoerd, komt een dergelijk vereiste neer op het volledig uithollen van het beginsel van erkenning van door andere lidstaten afgegeven kentekenbewijzen, dat is neergelegd in artikel 4 van richtlijn 1999/37.

78 Zoals volgt uit artikel 1, tweede alinea, van richtlijn 1999/37, kunnen de lidstaten enkel in het geval van een tijdelijke inschrijving gebruikmaken van documenten die niet overeenstemmen met het in die richtlijn bedoelde kentekenbewijs.

79 In casu kan het Koninkrijk België zich niet beroepen op een van de in artikel 36 VWEU omschreven gronden van algemeen belang of op een van de in de rechtspraak van het Hof erkende dwingende vereisten, aangezien uit het voorgaande blijkt dat, afgezien van het geval van een tijdelijke inschrijving, richtlijn 1999/37 de lidstaten geen mogelijkheid verleent om een ander bewijs dan het kentekenbewijs te verlangen bij de inschrijving van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig. Wanneer op Unieniveau een geharmoniseerde regeling is vastgesteld voor een bepaalde materie, moeten immers alle daarop betrekking hebbende nationale regelingen worden getoetst aan de bepalingen van die harmonisatiemaatregel en niet aan die van primair recht (zie in die zin arresten van 12 oktober 1993,

Vanacker en Lesage, C-37/92, Jurispr. blz. I-4947, punt 9; 13 december 2001, DaimlerChrysler, C-324/99, Jurispr. blz. I-9897, punt 32, en 30 april 2009, Lidl Magyarország, C-132/08, Jurispr. blz. I-3841, punt 42).

- 80 Gelet op een en ander, moet worden vastgesteld dat het Koninkrijk België, door bij de verplichte technische controle van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig die voorafgaat aan de inschrijving ervan in België, niet alleen de overlegging van het geharmoniseerde kentekenbewijs, maar stelselmatig ook die van het certificaat van overeenstemming van het voertuig te verlangen, de krachtens artikel 4 van richtlijn 1999/37 op hem rustende verplichtingen niet is nagekomen.
- 81 In deze omstandigheden moet het beroep van de Commissie gegrond worden verklaard.

### **Kosten**

- 82 Volgens artikel 69, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voor zover dit is gevorderd. Aangezien het Koninkrijk België in het ongelijk is gesteld, moet het overeenkomstig de vordering van de Commissie worden verwezen in de kosten.

Het Hof (Tweede kamer) verklaart:

- 1) **Door bij de technische controle die voorafgaat aan de inschrijving van een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig niet alleen de overlegging van het kentekenbewijs te verlangen, maar stelselmatig ook die van het certificaat van overeenstemming, en door dergelijke voertuigen die van eigenaar veranderen vóór hun inschrijving aan een technische controle te onderwerpen waarbij geen rekening wordt gehouden met de resultaten van de technische controle in een andere lidstaat, is het Koninkrijk België de verplichtingen niet nagekomen die op hem rusten krachtens artikel 4 van richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen, zoals gewijzigd bij richtlijn 2006/103/EG van de Raad van 20 november 2006, en artikel 34 VWEU.**
- 2) **Het Koninkrijk België wordt verwezen in de kosten.**

ondertekeningen