

ECLI	ECLI:NL:RVS:2022:2083
Datum uitspraak	20 juli 2022
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 5 juli 2019 heeft de directie van de Dienst wegverkeer de aanvraag van [appellant] voor inschrijving en tenaamstelling van een voertuig in het kentekenregister afgewezen.

Volledige tekst

202004176/1/A2.

Datum uitspraak: 20 juli 2022

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op het hoger beroep van:

[appellant], wonend te Soest,

tegen de uitspraak van de rechtbank Midden-Nederland van 16 juni 2020 in zaak nr. 20/738 in het geding tussen:

[appellant]

en

de directie van de Dienst wegverkeer (hierna: de RDW).

Procesverloop

Bij besluit van 5 juli 2019 heeft de RDW de aanvraag van [appellant] voor inschrijving en tenaamstelling van een voertuig in het kentekenregister afgewezen.

Bij besluit van 2 januari 2020 heeft de RDW het door [appellant] daartegen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij uitspraak van 16 juni 2020 heeft de rechtbank het door [appellant] daartegen ingestelde beroep ongegrond verklaard. Deze uitspraak is aangehecht.

Tegen deze uitspraak heeft [appellant] hoger beroep ingesteld.

De RDW heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 23 september 2021, waar [appellant], bijgestaan door mr. L.P. Kabel, advocaat te Eindhoven, en de RDW, vertegenwoordigd door mr. J. Choufoer-van der Wel, zijn verschenen.

Overwegingen

Wettelijk kader

1. Het wettelijk kader is opgenomen in de bijlage. De bijlage maakt deel uit van deze uitspraak.

Inleiding

2. [appellant] heeft op 23 mei 2018 bij de RDW een aanvraag ingediend tot inschrijving en tenaamstelling in het Nederlandse kentekenregister van een voertuig voorzien van het voertuigidentificatienummer [...] Het gaat om een Mercedes C220 CDI AMG-Line. Dit voertuig is door [appellant] op 23 mei 2018 aangeboden aan het RDW-keuringsstation Nieuwegein.

Bij besluit van 5 juli 2019 heeft de RDW deze aanvraag afgewezen. De RDW heeft daaraan ten grondslag gelegd dat uit internationale gegevensuitwisseling is gebleken dat het voertuig als gestolen isesignaleerd. De RDW heeft in aanmerking genomen dat dit diefstalsignaal gelet op het bepaalde in artikel 42, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: de Wvw 1994) en artikel 6, eerste lid, aanhef en onder n, van het Kentekenreglement een gegeven is dat deel uitmaakt van het kentekenregister. Volgens de RDW geeft het diefstalsignaal weer dat er sprake is van onvrijwillig verlies van de beschikkingsmacht over dat voertuig. Hierom heeft de RDW de aanvraag van [appellant] tot inschrijving en tenaamstelling in het kentekenregister voor het voertuig op grond van artikel 49, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wvw 1994 afgewezen.

3. Bij brief van 21 juni 2019 heeft [appellant] de RDW opnieuw verzocht om inschrijving en tenaamstelling van het voertuig in het Nederlandse kentekenregister. Bij besluit van 2 januari 2020 heeft de RDW het besluit van 5 juli 2019, met verbetering van de motivering, gehandhaafd.

Aangevallen uitspraak

4. De rechtbank volgt [appellant] niet in zijn stelling dat uit Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 (PB 1999, L 138; hierna: de Kentekenbewijzenrichtlijn) en het arrest van het Hof van Justitie (hierna: het Hof) van 24 januari 2019, RDW e.a., ECLI:EU:C:2019:59; hierna: het arrest van 24 januari 2019) volgt dat de RDW onder alle omstandigheden gehouden zou zijn om zonder controle het kentekenbewijs dat in een andere lidstaat is afgegeven te erkennen. De RDW heeft er volgens de rechtbank terecht op gewezen dat zich in deze zaak een bijzondere situatie voordoet, die niet vergelijkbaar is met de zaak van het Hof. In dit geval heeft na de registratie in het Duitse kentekenregister en de bijbehorende controle aan het voertuig door de Duitse autoriteiten een relevante wijziging plaatsgevonden, namelijk dat het voertuig door de Franse autoriteiten als gestolen is gemeld in het Schengen Informatiesysteem (hierna: SIS). De rechtbank volgt de RDW in zijn standpunt dat het in strijd zou zijn met de doelstellingen van de Kentekenbewijzenrichtlijn om in zo'n geval alsnog zonder meer uit te moeten gaan van het Duitse kentekenbewijs. De nieuwe informatie uit SIS zaait namelijk twijfel over de juistheid van het Duitse kentekenbewijs. Uit de navraag die de RDW heeft gedaan bij de Duitse autoriteiten blijkt ook dat Duitsland niet tot het uitgeven van een kentekenbewijs zou zijn overgegaan als de SIS-signalering op dat moment al bekend was. Een uitleg van het arrest van het Hof zoals [appellant] wenst zou betekenen dat de RDW gehouden zou zijn om een voertuig dat als gestolen staat gemeld in SIS te voorzien van een Nederlands kentekenbewijs, enkel omdat er door een andere lidstaat voorafgaand aan de SIS-melding al een kentekenbewijs is afgegeven. Dit is juist een scenario wat de

Kentekenbewijzenrichtlijn beoogt te voorkomen, aldus de rechtbank.

De rechtbank is verder van oordeel dat de RDW er terecht op heeft gewezen dat hij bij een aanvraag om inschrijving in het Nederlandse kentekenregister geen nader onderzoek hoeft te doen naar de eigendomssituatie van het voertuig. De civielrechtelijke eigendomssituatie heeft geen plaats in deze bestuursrechtelijke procedure. De RDW controleert voorafgaand aan de inschrijving wel of het voertuig een diefstalsignalering heeft in SIS. Het land dat de signalering plaatst is verantwoordelijk voor de juistheid van die informatie. Het is aan de autoriteiten van dat land - in dit geval Frankrijk - om te verifiëren of het voertuig is gestolen en of de uitgevaardigde signalering juist blijft. De RDW mag er volgens de rechtbank op grond van de signalering dan ook van uit gaan dat de eigenaar van het voertuig conform artikel 49, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wvv 1994 onvrijwillig de beschikkingsmacht over het voertuig heeft verloren. Daarbij neemt de rechtbank in aanmerking dat de RDW in dit kader nog navraag heeft gedaan bij de Franse autoriteiten naar de huidige stand van zaken met betrekking tot de signalering van het voertuig en zij hebben bevestigd dat de diefstalsignalering nog altijd juist is. De RDW heeft naar het oordeel van de rechtbank dus zorgvuldig gehandeld. Of [appellant] te goeder trouw was ten tijde van de aankoop en of hij civielrechtelijk beschermd wordt door artikel 3:86 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: het BW) is niet iets wat de RDW had moeten onderzoeken. [appellant] zal de discussie over de eigendomssituatie moeten voeren met de Franse autoriteiten dan wel de Duitse verkoper van het voertuig, aldus de rechtbank.

De rechtbank concludeert dat de RDW in redelijkheid heeft kunnen weigeren om het voertuig op naam van [appellant] te stellen en op te nemen in het Nederlandse kentekenregister.

Hoger beroep

5. [appellant] betoogt dat de rechtbank buiten de reikwijdte van artikel 4 van de Kentekenbewijzenrichtlijn gaat, door te overwegen dat hij niet wordt gevolgd in zijn stelling dat uit de Kentekenbewijzenrichtlijn en het arrest van 24 januari 2019 volgt dat de RDW onder alle omstandigheden gehouden zou zijn om zonder controle het kentekenbewijs dat in een andere lidstaat is afgegeven te erkennen. Daartoe wijst [appellant] erop dat het Hof heeft bepaald dat artikel 4 van de Kentekenbewijzenrichtlijn de lidstaten geen beoordelingsmarge laat wat betreft de naleving van het beginsel van erkenning van in andere lidstaten afgegeven kentekenbewijzen van voertuigen en dat de weigeringsgronden van het buitenlandse kentekenbewijs limitatief zijn. Door te overwegen dat zich in deze zaak een bijzondere situatie voordoet die niet vergelijkbaar is met de situatie die in het arrest van het Hof van 24 januari 2019 aan de orde was, heeft de rechtbank volgens [appellant] miskend dat het Hof gelet op het arrest van 24 januari 2019 lidstaten geen beoordelingsmarge heeft willen geven ten aanzien van de naleving van het beginsel van erkenning van kentekenbewijzen van voertuigen en geen andere uitzonderingen heeft willen laten bestaan.

Voor zover de Afdeling van oordeel is dat lidstaten toch andere uitzonderingen kunnen maken en wordt toegekomen aan de beoordeling of zich in deze zaak een bijzondere situatie voordoet, betoogt [appellant] dat de rechtbank ten onrechte heeft overwogen dat het in strijd is met de doelstellingen van de Kentekenbewijzenrichtlijn om in een geval als deze uit te moeten gaan van het Duitse kentekenbewijs. In dat verband wijst [appellant] erop dat uit het arrest van het Hof volgt dat de Kentekenbewijzenrichtlijn beoogt bij te dragen aan het vrije gebruik van de weg op het grondgebied van andere lidstaten en zo bij te dragen aan de goede werking van de interne markt. Het toestaan van bijzondere situaties op grond waarvan inschrijving in een ander land mag worden geweigerd, draagt niet bij tot het vrije gebruik van de weg en de goede werking van de interne markt, aldus [appellant]. Volgens [appellant] zaait

de nieuwe informatie uit SIS, anders dan de rechtbank heeft overwogen, geen twijfel over de juistheid van het Duitse kentekenbewijs en doet de omstandigheid dat de Duitse autoriteiten niet tot het uitgeven van een kentekenbewijs zouden zijn overgegaan als de SIS-signalering op dat moment al bekend was hier niet aan af. [appellant] wijst erop dat de Duitse autoriteiten voorafgaand aan de invoer de Franse kentekenpapieren hebben gecontroleerd en terecht op 19 april 2017 een kentekenbewijs en op 19 mei 2017 een kentekenbewijs op zijn naam hebben afgegeven.

Verder wijst [appellant] erop dat de van de Franse autoriteiten verkregen informatie laat zien dat de auto in SIS is vermeld wegens een civielrechtelijke claim jegens een contractpartij. Nu er door hem op is gewezen dat van diefstal geen sprake is geweest, heeft de rechtbank ten onrechte geen inhoudelijke toetsing verricht naar de juistheid van de diefstalmelding in SIS, aldus [appellant]. Ook voert [appellant] aan dat de rechtbank, door te overwegen dat de civielrechtelijke eigendomssituatie geen plaats heeft in deze bestuursrechtelijke procedure en dat het land dat de signalering plaatst verantwoordelijk is voor de juistheid van de informatie, niet heeft onderkend dat de RDW niet in overeenstemming met artikel 49, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wvv 1994 heeft getoetst wie de eigenaar van een motorvoertuig is en of de eigenaar onvrijwillig de beschikkingsmacht over een voertuig is verloren. Ter zitting bij de Afdeling heeft [appellant] erop gewezen dat als de auto door de politie in beslag was genomen in de strafrechtelijke procedure wel de civielrechtelijke eigendomssituatie zou zijn beoordeeld. Volgens [appellant] had de RDW het Duitse kentekenbewijs op zijn naam moeten erkennen, nu hij op rechtmatige wijze eigenaar van het voertuig in Duitsland is geworden, aangezien hij de auto heeft gekocht bij een bedrijf dat handelde vanuit een normale bedrijfsruimte, een gebruikelijke koopovereenkomst is opgesteld, hij een marktconforme prijs heeft betaald, de Duitse autoriteiten een controle van de kentekenpapieren en het voertuig hebben gedaan en er daarna een kentekenbewijs op zijn naam is gesteld. [appellant] betwist dat, zoals de rechtbank heeft overwogen, de RDW niet was gehouden te onderzoeken of hij te goeder trouw was ten tijde van de aankoop en of hij civielrechtelijk beschermd wordt door artikel 3:86, derde lid, van het BW. In dat verband wijst [appellant] erop dat aan de melding in SIS geen diefstal ten grondslag ligt, dat hij door de bescherming van artikel 3:86, derde lid, van het BW eigenaar van het voertuig is geworden, dat de Franse autoriteiten per e-mail hebben laten weten dat de diefstalsignalering eraf zou gaan en dat het Duitse autobedrijf heeft laten weten de eigendom van de auto aan [appellant] te hebben overgedragen. [appellant] stelt zich op het standpunt dat hij, door de inschrijving en tenaamstelling van zijn voertuig in het kentekenregister af te wijzen, in zijn eigendomsrecht wordt aangetast.

Beoordeling hoger beroep

5.1. In deze zaak staat centraal de betekenis van een door een andere lidstaat voor een voertuig afgegeven kentekenbewijs, bij het afgeven van een Nederlands kentekenbewijs voor dat voertuig door de RDW. De rechtsvraag die moet worden beantwoord is of de RDW terecht de aanvraag van [appellant] voor inschrijving en tenaamstelling van een voertuig in het Nederlandse kentekenregister heeft kunnen weigeren.

5.2. De Franse autoriteiten hebben het voertuig met het kenteken [...] geregistreerd. Op 19 april 2017 is door de Duitse autoriteiten een kentekenbewijs voor het voertuig met het kenteken [...] afgegeven. Het voertuig was vanaf 19 april 2017 tot en met 16 augustus 2017 in Duitsland geregistreerd.

Op 19 mei 2017 heeft [appellant] het voertuig aangeschaft bij een Duits autobedrijf. Op 15 december 2017 hebben de Franse autoriteiten het voertuig in SIS gesignaleerd als gestolen.

Op 23 mei 2018 heeft [appellant] het voertuig aangeboden aan het RDW-keuringsstation Nieuwegein voor inschrijving en tenaamstelling in het Nederlandse kentekenregister.

5.3. De Kentekenbewijzenrichtlijn geeft regels over de erkenning van een in een andere lidstaat voor een voertuig afgegeven kentekenbewijs door een andere lidstaat en over de identificatie van een voertuig.

Op grond van artikel 4 van de Kentekenbewijzenrichtlijn wordt een door een lidstaat afgegeven kentekenbewijs door de overige lidstaten erkend voor identificatie van het voertuig in het internationale wegverkeer en voor de nieuwe inschrijving in een andere lidstaat. Het Hof heeft onder punt 46 van het arrest van 24 januari 2019 overwogen dat uit de bewoordingen zelf van artikel 4 van de Kentekenbewijzenrichtlijn volgt dat dit artikel de lidstaten geen beoordelingsmarge laat wat betreft de naleving van het beginsel van erkenning van kentekenbewijzen van voertuigen die al in een andere lidstaat zijn ingeschreven. De Kentekenbewijzenrichtlijn biedt de lidstaten geen mogelijkheid om dan nog een ander bewijs dan het kentekenbewijs te verlangen (punt 47).

Verder heeft het Hof in punt 48 en 49 overwogen dat een lidstaat een eerder in een andere lidstaat geregistreerd voertuig vóór inschrijving wel mag identificeren en daartoe mag vereisen dat het voertuig wordt gepresenteerd en materieel wordt gecontroleerd teneinde te verifiëren of dat voertuig daadwerkelijk aanwezig is op zijn grondgebied en overeenkomt met de op het kentekenbewijs vermelde gegevens. Een dergelijke presentatie is door het Hof aangemerkt als een eenvoudige administratieve formaliteit die geen extra controle inhoudt maar inherent is aan de afhandeling van de inschrijvingsaanvraag en aan het verloop van de procedure.

5.4. Anders dan [appellant] betoogt, is de Afdeling van oordeel dat de raadpleging door de RDW van SIS de grenzen, zoals die voortvloeien uit artikel 4 van de Kentekenbewijzenrichtlijn, niet te buiten gaat. De uitleg door het Hof van artikel 4 van de Kentekenbewijzenrichtlijn in het arrest van 24 januari 2019 laat onverlet dat de RDW op grond van artikel 9 van de Kentekenbewijzenrichtlijn de mogelijkheid heeft om, voorafgaand aan inschrijving van een voertuig, na te gaan wat de rechtstoestand daarvan is, zo nodig in de lidstaat waar het tot dusver was ingeschreven. Daarbij kan volgens dat artikel in het bijzonder gebruik worden gemaakt van met elkaar verbonden elektronische middelen. SIS is bij uitstek zo een informatiesysteem, dat lidstaten met elkaar verbindt via elektronische middelen en dat inzicht geeft in de rechtstoestand van een voertuig. Dat artikel 9 van de Kentekenbewijzenrichtlijn de RDW de mogelijkheid biedt om voorafgaand aan de inschrijving SIS te raadplegen wordt verder ondersteund door punt 9 van de considerans van de Kentekenbewijzenrichtlijn, waarin is opgenomen dat lidstaten op basis van een doeltreffend systeem van gegevensuitwisseling nauw moeten gaan samenwerken om beter te kunnen controleren, met name ter bestrijding van fraude en handel in gestolen auto's. Dit is ook in lijn met het bepaalde in artikel 1, eerste lid, in samenhang gezien met overweging 8, van Verordening (EG) nr. 1986/2006 van het Europees parlement en de Raad van 20 december 2006 (PB 2006, L 381), waaruit volgt dat instanties die zijn belast met de afgifte van kentekenbewijzen van voertuigen toegang wordt verleend tot de in SIS opgeslagen gegevens met als doel na te gaan of voertuigen die ter inschrijving bij hen worden aangemeld niet gestolen, verduisterd of anderszins vermist zijn of worden gezocht als bewijsmateriaal in een strafprocedure. Ingevolge artikel 92, eerste lid, van de Schengenuitvoeringsovereenkomst (hierna: de SUO) is SIS als gemeenschappelijk informatiesysteem ingericht. In SIS staan signaleringen van personen en voorwerpen opgenomen. In artikel 100, eerste lid, van de SUO is bepaald dat gegevens over voorwerpen die met het oog op inbeslagname of als bewijsmiddel in een strafprocedure worden gezocht, in SIS worden opgenomen. Uit artikel

100, derde lid, aanhef en onder a, van de SUO volgt dat in SIS gegevens over gestolen, verduisterde of anderszins vermiste motorvoertuigen worden opgenomen. Door voorafgaand aan de inschrijving van een voertuig in het kentekenregister SIS te raadplegen geeft de RDW uitvoering aan het systeem van gegevensuitwisseling als bedoeld in artikel 9 van de Kentekenbewijzenrichtlijn. De raadpleging door de RDW van de in SIS opgenomen signaleringen, waaronder van gestolen auto's, vindt plaats met het oog op een van de in de Kentekenbewijzenrichtlijn vermelde doelstellingen, de bestrijding van fraude en handel in gestolen auto's. Het betoog van [appellant] dat de Kentekenbewijzenrichtlijn beoogt het vrije gebruik van de weg en de goede werking van de interne markt te bevorderen, is op zich juist maar leidt niet tot het oordeel dat de RDW geen nader onderzoek mag doen naar de rechtstoestand van een voertuig door raadpleging van SIS. Hoewel niet in geschil is dat [appellant] bij de aanvraag voor inschrijving van het voertuig in het Nederlandse kentekenregister een Duits kentekenbewijs heeft overgelegd, die tot 16 augustus 2017 geldig was, mocht de RDW gelet op het voorgaande op grond van artikel 9 van de Kentekenbewijzenrichtlijn het SIS raadplegen alvorens tot inschrijving van het voertuig van [appellant] over te gaan.

5.5. De Kentekenbewijzenrichtlijn, in het bijzonder artikel 9 daarvan, bepaalt niet wat de betekenis is van de resultaten van de gegevensuitwisseling over de rechtstoestand van een voertuig voor de inschrijving daarvan. Gelet hierop biedt de Kentekenbewijzenrichtlijn ruimte om een nationaalrechtelijke invulling te geven aan de gevolgen van een signalering in SIS voor de inschrijving van een voertuig in het kentekenregister. Dit is naar nationaal recht neergelegd in artikel 49, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wvw 1994. Hierin is opgenomen dat de inschrijving in het kentekenregister kan worden geweigerd indien uit het kentekenregister of een buitenlands register blijkt dat de eigenaar of houder van een motorrijtuig of een aanhangwagen onvrijwillig de beschikkingsmacht over dat voertuig heeft verloren. Ter zitting bij de Afdeling heeft de RDW toegelicht dat als beleid wordt gehanteerd dat de RDW niet overgaat tot inschrijving van een voertuig zolang dat voertuig in SIS is gesignaleerd voor diefstal.

5.6. Na de raadpleging van SIS, waarbij de RDW op de hoogte is geraakt van de signalering van de Franse autoriteiten van diefstal van het voertuig, heeft de RDW navraag gedaan bij de Duitse autoriteiten. De Duitse autoriteiten hebben aan de RDW verklaard dat voor de toelating SIS wordt geraadpleegd en dat het voertuig niet zou zijn geregistreerd wanneer deze als gestolen gemeld was geweest. Ook heeft de RDW navraag gedaan bij de Franse autoriteiten. De Franse autoriteiten hebben per e-mailbericht aan de RDW laten weten de signalering te handhaven. De Franse autoriteiten hebben in dit e-mailbericht laten weten dat de signalering erop is gebaseerd dat de rekeningen voor leasing van het voertuig niet zijn betaald aan Mercedes Finance en Mercedes Finance daarom diefstal heeft gemeld. De Franse autoriteiten hebben verder medegedeeld dat het voertuig blijft gesignaleerd als gestolen en niet moet worden verkocht, omdat Mercedes Finance het voertuig terug wil hebben. Het door [appellant] ingebrachte bericht van de Politie Eenheid Midden-Nederland van 12 september 2019, waarin wordt vermeld dat de Franse autoriteiten hebben gereageerd en hebben laten weten dat ze de signalering eraf gaan halen, dateert van voor de reactie van de Franse autoriteiten aan de RDW en komt daarom geen betekenis toe. De RDW heeft ter zitting bij de Afdeling toegelicht dat de signalering in SIS tot op heden is gehandhaafd.

5.7. Anders dan [appellant] betoogt, houdt het bepaalde in artikel 49, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wvw 1994 geen verplichting in voor de RDW om inhoudelijk te beoordelen of de signalering in SIS juist is en daarbij de civielrechtelijke status van het voertuig in ogenschouw te nemen. De RDW heeft in dit verband terecht verwezen naar de memorie van

toelichting bij de Wvw 1994 (Kamerstukken II 1990/1991, 22 030, nr. 3, p. 101 en 102), waarin is vermeld dat als uit het kentekenregister blijkt dat het voertuig is vermist, tot weigering van de afgifte van een kentekenbewijs kan worden overgegaan en dat op deze wijze tenaamstelling door degene die daartoe niet gerechtigd is, kan worden voorkomen. Verder is van belang dat ingevolge artikel 106, eerste lid, van de SUO alleen de signalerende lidstaat bevoegd is de door haar ingevoerde gegevens te wijzigen, aan te vullen, te verbeteren of te verwijderen. Wanneer een andere lidstaat aanwijzingen heeft dat gegevens onjuist zijn of onrechtmatig werden opgenomen, is in het tweede lid bepaald dat hiervan zo snel mogelijk mededeling wordt gedaan bij de signalerende lidstaat die verplicht is de mededeling onverwijld te toetsen en, zo nodig, de gegevens onverwijld te verbeteren of te verwijderen.

De RDW heeft voorafgaand aan de inschrijving geconstateerd dat het voertuig als gestolen staat gesignaleerd in SIS. Naar aanleiding van deze in SIS opgenomen diefstalregistratie heeft de RDW contact opgenomen met de Duitse en Franse autoriteiten. De Franse autoriteiten hebben de aan de signalering ten grondslag liggende omstandigheden toegelicht en laten weten de signalering te handhaven. Onder deze omstandigheden heeft de RDW zich terecht op het standpunt gesteld dat op hem geen aanvullende onderzoeksplicht rust naar de juistheid van de signalering in SIS en de civielrechtelijke status van het voertuig. Aangezien uit SIS is gebleken dat het voertuig als gestolen is gesignaleerd en de Franse autoriteiten desgevraagd hebben verklaard deze signalering te handhaven, heeft de RDW zich op het standpunt kunnen stellen dat is gebleken dat de eigenaar van het voertuig onvrijwillig de beschikkingsmacht over dat voertuig heeft verloren zoals bedoeld in artikel 49, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wvw 1994. Het betoog van [appellant] dat de civielrechtelijke verhoudingen wel zouden zijn beoordeeld in een strafrechtelijke procedure over inbeslagname van het voertuig maakt dat niet anders. Bij inbeslagname moet worden vastgesteld welk strafbaar feit is gepleegd, waarbij ook de civielrechtelijke verhoudingen een rol kunnen stellen. Voor de toepasselijkheid van artikel 49, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wvw 1994 is evenwel slechts van belang of uit een buitenlands register, in dit geval SIS, blijkt dat de eigenaar of houder van een motorrijtuig of een aanhangwagen onvrijwillig de beschikkingsmacht over dat voertuig heeft verloren. Niet is gebleken dat [appellant] niet in staat was om op te komen tegen de signalering van het voertuig door de Franse autoriteiten. Anders dan [appellant] betoogt, had het dan ook op zijn weg gelegen om stappen te nemen tegen Mercedes Finance en te proberen de signalering te laten verwijderen door de Franse autoriteiten. Zijn verklaring op de zitting bij de Afdeling dat Mercedes Finance bij het voertuig is geweest, maar vervolgens geen nadere actie heeft ondernomen, maakt dit niet anders.

Gelet op het voorgaande heeft de RDW op grond van artikel 9 van de Kentekenbewijzenrichtlijn voorgaand aan de inschrijving van het voertuig van [appellant] in het kentekenregister SIS kunnen raadplegen. Immers schrijft artikel 9 van de Kentekenbewijzenrichtlijn, in samenhang gezien met punt 9 van de considerans, een doeltreffend systeem van gegevensuitwisseling voor, op grond waarvan lidstaten nauw moeten samenwerken om beter te kunnen controleren, met name ter bestrijding van fraude en handel in gestolen auto's. Nu het voertuig in SIS gestolen is gemeld door de Franse autoriteiten en zij bij navraag hebben laten weten de signalering te handhaven, heeft de RDW gebruik kunnen maken van zijn bevoegdheid op grond van het bepaalde in artikel 49, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wvw 1994 om de inschrijving van het voertuig in het kentekenregister te weigeren. Voor de volledigheid merkt de Afdeling op dat het voorgaande niet betekent dat een weigering om een voertuig in te schrijven in het kentekenregister wegens een signalering in SIS voor onbepaalde tijd kan worden gehandhaafd. Na enig tijdsverloop kan een weigering alleen vanwege een signalering in SIS gevolgen hebben die

onevenredig zijn in verhouding tot het in artikel 17 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie neergelegde recht op eigendom. Gelet op het voorgaande hoefde de RDW in dit geval niet zonder meer uit te gaan van het Duitse kentekenbewijs en heeft zij de aanvraag van [appellant] terecht afgewezen.

Het betoog faalt.

Conclusie

6. Het hoger beroep is ongegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden bevestigd.

7. De RDW hoeft geen proceskosten te vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

bevestigt de aangevallen uitspraak.

Aldus vastgesteld door mr. E.J. Daalder, voorzitter, en mr. C.M. Wissels en mr. C.C.W. Lange, leden, in tegenwoordigheid van mr. M.A. Nieuwenhuizen, griffier.

w.g. Daalder
voorzitter

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen

Uitgesproken in het openbaar op 20 juli 2022.

633

BIJLAGE

Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (Kentekenbewijzenrichtlijn)

De Raad van de Europese Unie,

[...]

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

[...]

Artikel 1

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

Artikel 2

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;

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

Artikel 3

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

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

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

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

Artikel 4

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.

Artikel 9

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. Daarbij kan in het bijzonder gebruik worden gemaakt van met elkaar verbonden elektronische middelen.

Handvest van de grondrechten van de Europese Unie

Artikel 17

Recht op eigendom

1. Eenieder heeft het recht de goederen die hij rechtmatig heeft verkregen in eigendom te bezitten, te gebruiken, erover te beschikken en te vermaken. Aan niemand mag zijn eigendom worden ontnomen, behalve in het algemeen belang in de gevallen en onder de

voorwaarden waarin de wet voorziet en mits zijn verlies tijdig op billijke wijze wordt vergoed. Het gebruik van de goederen kan worden geregeld bij de wet voorzover het algemeen belang dit vereist.

[...]

Overeenkomst ter uitvoering van het te Schengen gesloten akkoord van 14 juni 1985 tussen de regeringen van de staten van de Benelux Economische Unie, de Bondsrepubliek Duitsland en de Franse Republiek, betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen (Schengenuitvoeringsovereenkomst)

Artikel 92

1. De overeenkomstsluitende partijen richten in en onderhouden een gemeenschappelijk informatiesysteem, hierna te noemen Schengeninformatiesysteem, dat bestaat uit een nationaal deel bij elk der overeenkomstsluitende partijen en een technisch ondersteunende functie. Door middel van het Schengeninformatiesysteem staan signaleringen van personen en voorwerpen via geautomatiseerde bevraging ter beschikking

van de door de overeenkomstsluitende partijen aangewezen autoriteiten bij de uitoefening, naar nationaal recht, van grenscontroles aan de buitengrens en andere politie- en douanecontroles in het binnenland, alsmede, voorzover het uitsluitend de in artikel 96 bedoelde categorie van signaleringen betreft, ten behoeve van de visumverleningsprocedure, de afgifte van verblijfstitels en de toepassing van het vreemdelingenrecht uit hoofde van de bepalingen van deze overeenkomst inzake het personenverkeer.

2. Elk der overeenkomstsluitende partijen richt in en onderhoudt, voor haar rekening en risico, haar nationale deel van het Schengeninformatiesysteem waarvan het gegevensbestand door gebruikmaking van de technisch ondersteunende functie inhoudelijk identiek is aan het gegevensbestand van het nationale deel van elke andere overeenkomstsluitende partij. Teneinde de in lid 3 van dit artikel bedoelde overdracht van informatie op snelle en efficiënte wijze te doen plaatsvinden, conformeert elke overeenkomstsluitende partij zich bij de inrichting van haar nationale deel aan de door de overeenkomstsluitende partijen gemeenschappelijk vastgestelde protocollen en procedures ten aanzien van de technisch ondersteunende functie. Het gegevensbestand van elk nationaal deel strekt, binnen het grondgebied van de onderscheiden overeenkomstsluitende partijen, tot geautomatiseerde bevraging. Bevraging van het gegevensbestand van het nationale deel van andere overeenkomstsluitende partijen wordt uitgesloten.

3. De overeenkomstsluitende partijen richten in en onderhouden, voor gemeenschappelijke rekening en risico, de technisch ondersteunende functie van het Schengeninformatiesysteem. De Franse Republiek is verantwoordelijk voor de technisch ondersteunende functie; deze wordt ingericht in Straatsburg. De technisch ondersteunende functie omvat een gegevensbestand waarmee de gegevensbestanden van de nationale

delen door de onlineoverdracht van informatie identiek gehouden worden. In het gegevensbestand van de technisch ondersteunende functie worden signaleringen van personen en voorwerpen opgenomen, voorzover deze tot alle overeenkomstsluitende partijen zijn gericht. Het bestand van de technisch ondersteunende functie bevat, afgezien van het bepaalde in dit artikel en het bepaalde in artikel 113, lid 2, geen verdere gegevens.

Artikel 100

1. Gegevens over voorwerpen die met het oog op inbeslagneming of als bewijsmiddel in een

strafprocedure worden gezocht, worden in het Schengeninformatiesysteem opgenomen.
[...]

3. Onderstaande categorieën van voorwerpen worden opgenomen:

a) gestolen, verduisterde of anderszins vermiste motorvoertuigen met een cilinderinhoud van meer dan 50cc;

[...]

Artikel 106

1. Alleen de signalerende overeenkomstsluitende partij is

bevoegd de door haar ingevoerde gegevens te wijzigen, aan te vullen, te verbeteren of te verwijderen.

2. Wanneer één der overeenkomstsluitende partijen die niet de signalering heeft aangeleverd, aanwijzingen heeft dat gegevens onjuist zijn of onrechtmatig werden opgenomen, doet zij daarvan zo spoedig mogelijk mededeling aan de signalerende overeenkomstsluitende partij, die verplicht is de mededeling onverwijld te toetsen en, zo nodig, de gegevens onverwijld te verbeteren of te verwijderen.

[...]

Wegenverkeerswet 1994

Artikel 26

1. Een goedkeuring voor een individueel voertuig wordt op aanvraag en tegen betaling, op de door de Dienst Wegverkeer vastgestelde wijze, van het daarvoor door deze dienst vastgestelde tarief door deze dienst verleend indien het voertuig bij een door de dienst verrichte keuring heeft voldaan aan de bij ministeriële regeling vastgestelde eisen met betrekking tot de toelating tot het verkeer op de weg, welke eisen voor verschillende groepen van voertuigen verschillend kunnen worden gesteld.

[...]

Artikel 42

1. Er is een kentekenregister. Dit register is een basisregistratie.

2. De Dienst Wegverkeer is de beheerder en verwerkingsverantwoordelijke van het kentekenregister.

3. In het kentekenregister verwerkt de Dienst Wegverkeer gegevens omtrent motorrijtuigen en aanhangwagens waarvoor een kenteken is opgegeven en de tenaamstelling van die motorrijtuigen en aanhangwagens, alsmede omtrent andere motorrijtuigen en aanhangwagens.

[...]

Artikel 48

1. Inschrijving in het kentekenregister en tenaamstelling vinden, tegen betaling, op de door

de Dienst Wegverkeer vastgestelde wijze, van de daarvoor door deze dienst vastgestelde tarieven, plaats op aanvraag van:

a. in Nederland woonachtige natuurlijke personen die de leeftijd van achttien jaren hebben bereikt, dan wel

[...]

2. Inschrijving in het kentekenregister vindt slechts plaats indien het motorrijtuig of de aanhangwagen waarvoor de inschrijving wordt verlangd, overeenkomstig artikel 22 of 26 is goedgekeurd voor toelating tot het verkeer op de weg en, indien na die toelating wijziging is aangebracht in de bouw of inrichting van dat voertuig, die wijziging, behoudens in het geval dat geen goedkeuring is vereist, overeenkomstig artikel 99, eerste lid, of 100, eerste lid, is goedgekeurd voor toelating van het gewijzigde voertuig tot het verkeer op de weg.

[...]

Artikel 49

[...]

2. De inschrijving in het kentekenregister kan worden geweigerd indien:

[...]

b. uit het kentekenregister of een buitenlands register blijkt dat de eigenaar of houder van een motorrijtuig of een aanhangwagen onvrijwillig de beschikkingsmacht over dat voertuig heeft verloren.

[...]

Artikel 52a

1. Ter bevestiging van de inschrijving in het kentekenregister en tenaamstelling bedoeld in artikel 48, eerste lid, wordt door de Dienst Wegverkeer een kentekenbewijs afgegeven.

[...]

Kentekenreglement

Artikel 6. De inrichting van het kentekenregister

1. Het kentekenregister bevat uitsluitend de volgende categorieën gegevens:

[...]

n. gegevens omtrent in het buitenland geregistreerde voertuigen waarvoor inschrijving of tenaamstelling wordt verzocht;

[...]

Artikel 25. Eerste inschrijving en tenaamstelling van een voertuig

1. De eigenaar of houder van een voertuig waarvoor de eerste inschrijving en tenaamstelling wordt gevraagd, stelt het voertuig voor een onderzoek ter beschikking bij de Dienst Wegverkeer en legt een bij ministeriële regeling aangewezen legitimatiebewijs over.

2. De eigenaar of houder van een voertuig waarvoor de eerste tenaamstelling wordt gevraagd en dat reeds is ingeschreven op grond van de bevoegdheid bedoeld in artikel 46,

tweede lid, onderdeel a, verzoekt om tenaamstelling bij de Dienst Wegverkeer onder overlegging van een bij ministeriële regeling aangewezen legitimatiebewijs.

3. De Dienst Wegverkeer gaat over tot inschrijving en tenaamstelling, respectievelijk tenaamstelling van het voertuig van degene die aan de verplichtingen van het eerste respectievelijk het tweede lid heeft voldaan en geeft aan de aanvrager een kentekencard af en verstrekt aan hem een tenaamstellingscode.

[...]

Artikel 25b. Inschrijving en tenaamstelling voertuig uit andere EU-lidstaat

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

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

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

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