

ECLI

ECLI:NL:RVS:2025:1026

Datum uitspraak

12 maart 2025

Inhoudsindicatie

Met de twee besluiten van 27 augustus 2021 heeft de Dienst Wegverkeer aan [appellante] medegedeeld haar verzoek om de in het kentekenregister geregistreerde CO₂-uitstoot van de voertuigen met kentekens [A] en [B] te wijzigen, niet verder in behandeling te nemen. [appellante] heeft twee voertuigen uit Duitsland ingevoerd. Bij de inschrijving in het Nederlandse kentekenregister heeft de RDW overeenkomstig de Duitse kentekenbewijzen een CO₂-uitstoot van 277 gr/km voor het voertuig met kenteken [A] en een CO₂-uitstoot van 262 gr/km voor het voertuig met kenteken [B] geregistreerd. De CO₂-uitstoot van een voertuig is van belang voor de hoogte van de Belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (hierna: bpm). Hoe hoger de uitstoot, hoe hoger de bpm. [appellante] heeft een naheffingsaanslag bpm ontvangen van de inspecteur van de Belastingdienst. Volgens de Belastingdienst blijkt namelijk uit het kentekenregister van de RDW dat de CO₂-uitstoot van de twee voertuigen hoger is dan [appellante] bij de bpm-aangifte heeft opgegeven. Maar [appellante] is van mening dat de geregistreerde CO₂-uitstoot in het kentekenregister onjuist is.

Volledige tekst

202302649/1/A2.

Datum uitspraak: 12 maart 2025

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op het hoger beroep van:

[appellante], gevestigd in [plaats],
appellante,

tegen de uitspraak van de rechtbank Oost-Brabant van 28 maart 2023 in de zaken nrs. 22/724 en 22/725 in het geding tussen:

[appellante]

en

de Dienst Wegverkeer (hierna: de RDW).

Procesverloop

Met de twee besluiten van 27 augustus 2021 heeft de RDW aan [appellante] medegedeeld haar verzoek om de in het kentekenregister geregistreerde CO₂-uitstoot van de voertuigen met kentekens [A] en [B] te wijzigen, niet verder in behandeling te nemen.

Met de twee besluiten van 17 februari 2022 heeft de RDW de door [appellante] daartegen gemaakte bezwaren niet-ontvankelijk verklaard.

Met de twee besluiten van 19 september 2022 heeft de RDW de bezwaren alsnog gegrond verklaard, het verzoek in behandeling genomen en afgewezen.

Met de uitspraak van 28 maart 2023 heeft de rechtbank het door [appellante] tegen de besluiten van 17 februari 2022 ingestelde beroep niet-ontvankelijk verklaard en het van rechtswege ontstane beroep tegen de besluiten van 19 september 2022 ongegrond verklaard.

Tegen deze uitspraak heeft [appellante] hoger beroep ingesteld. Het hoger beroep richt zich uitsluitend tegen de ongegrondverklaring van het beroep.

De RDW heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Afdeling heeft deze zaak en de zaken nrs. 202302651/1/A2, 202305678/1/A2, 202305686/1/A2, 202400521/1/A2 en 202402492/1/A2 gevoegd ter zitting behandeld op 9 januari 2025, waar [appellante], vertegenwoordigd door mr. S.M. Bothof, rechtsbijstandverlener in Hof van Twente, en de RDW, vertegenwoordigd door mr. S.C. van Bergen en mr. F. Schuring, zijn verschenen. Na de zitting zijn de zaken gesplitst.

Overwegingen

Inleiding

1. [appellante] heeft twee voertuigen uit Duitsland ingevoerd. Bij de inschrijving in het Nederlandse kentekenregister heeft de RDW overeenkomstig de Duitse kentekenbewijzen een CO₂-uitstoot van 277 gr/km voor het voertuig met kenteken [A] en een CO₂-uitstoot van 262 gr/km voor het voertuig met kenteken [B] geregistreerd.

2. De CO₂-uitstoot van een voertuig is van belang voor de hoogte van de Belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (hierna: bpm). Hoe hoger de uitstoot, hoe hoger de bpm.

[appellante] heeft een naheffingsaanslag bpm ontvangen van de inspecteur van de Belastingdienst. Volgens de Belastingdienst blijkt namelijk uit het kentekenregister van de RDW dat de CO₂-uitstoot van de twee voertuigen hoger is dan [appellante] bij de bpm-aangifte heeft opgegeven. Maar [appellante] is van mening dat de geregistreerde CO₂-uitstoot in het kentekenregister onjuist is. Daarom heeft zij bij de RDW een verzoek ingediend op grond van artikel 43e van de Wegenverkeerswet 1994 om de CO₂-uitstoot te

wijzigen. De CO₂-uitstoot van het voertuig met kenteken [A] moet volgens haar worden gewijzigd naar 265 gr/km en de CO₂-uitstoot van het voertuig met kenteken [B] moet worden gewijzigd naar 260 gr/km, aldus [appellante].

3. De RDW heeft dat verzoek in eerste instantie niet in behandeling genomen en het bezwaar daartegen niet-ontvankelijk verklaard, omdat [appellante] ten tijde van het verzoek geen eigenaar meer was van de voertuigen. In de besluiten van 19 september 2022 is de RDW teruggekomen van dat standpunt en heeft hij het verzoek om inhoudelijke redenen afgewezen.

Gronden en beoordeling van het hoger beroep

4. [appellante] betoogt dat bij de registratie van de CO₂-uitstoot niet uitgegaan moest worden van het Duitse kentekenbewijs. De voertuigen waren niet bestemd voor de Europese markt en daarom hebben zij geen Europese typegoedkeuring. Volgens [appellante] moet de CO₂-uitstoot daarom worden berekend volgens de zogenoemde Scandinavische rekenmethode die is neergelegd in Verordening (EU) nr. 183/2011 van de Commissie van 22 februari 2011 tot wijziging van de bijlagen IV en VI bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad 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 (PB 2011, L 53).

5. De RDW stelt zich op het standpunt dat hij de Scandinavische rekenmethode alleen toepast als de CO₂-uitstoot niet op een andere manier is vast te stellen. In dit geval volgt uit artikel 4 van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB 1999 L 138; hierna: de Kentekenbewijzenrichtlijn) dat hij gehouden was om de voertuigen overeenkomstig de overgelegde Duitse kentekenbewijzen in te schrijven.

6. Artikel 3, eerste lid, van de Kentekenbewijzenrichtlijn luidt: "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. [...] (hierna ook: het geharmoniseerd kentekenbewijs).

Artikel 4 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." Hieraan is gevolg gegeven met artikel 25b van het Kentekenreglement.

Artikel 9 luidt: "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 te controleren welke de rechtstoestand daarvan is, zo nodig in de lidstaat waar het tot dusver was ingeschreven [...]."

7. De RDW stelt zich terecht op het standpunt dat uit artikel 4 van de Kentekenbewijzenrichtlijn volgt dat hij in beginsel gehouden is om een voertuig op basis van een geharmoniseerd kentekenbewijs in te schrijven. Zoals ook de RDW zelf heeft uiteengezet, is hij echter niet gehouden om onder alle omstandigheden zonder controle het geharmoniseerd kentekenbewijs te erkennen. Er kan sprake zijn van een bijzondere situatie (zie bijvoorbeeld het arrest van het Hof van Justitie van 24 januari 2019, X, Y en Z tegen de RDW, ECLI:EU:C:2019:59, en de uitspraak van de Raad van State van 22 juli 2022, ECLI:NL:RVS:2022:2083). In geval van onduidelijkheden, twijfel of ontbrekende gegevens zal

de RDW navraag doen bij de buitenlandse instantie die het kentekenbewijs heeft afgegeven.

8. [appellante] heeft onbestreden gesteld dat de voertuigen niet zijn gebouwd voor de Europese markt en daarom geen Europese typegoedkeuring hebben waaruit de CO₂-uitstoot volgt. De Afdeling volgt [appellante] in haar standpunt dat dit betekent dat een lidstaat voor de bepaling van de CO₂-uitstoot de Scandinavische rekenmethode als bedoeld in Verordening (EU) nr. 183/2011 moet toepassen. Die verordening heeft tot doel de goedkeuring van voertuigen die uit derde landen worden ingevoerd te harmoniseren en bevat daartoe onder meer formules voor de bepaling van de CO₂-uitstoot, de Scandinavische rekenmethode.

Ook Duitsland zou die methode dus hebben moeten toepassen. Maar [appellante] heeft voor de twee voertuigen met toepassing van de Scandinavische rekenmethode een berekening gemaakt met een andere uitkomst dan is vermeld op de Duitse kentekenbewijzen. De Afdeling is van oordeel dat [appellante] hiermee zodanige twijfel heeft gezaaid bij de juistheid van de op de Duitse kentekenbewijzen vermelde CO₂-uitstoot dat de RDW met inachtneming van artikel 9 van de Kentekenbewijzenrichtlijn navraag bij de bevoegde Duitse autoriteiten had moeten doen.

9. Doordat de RDW geen navraag heeft gedaan bij de Duitse autoriteiten zijn de besluiten van 19 september 2022 niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand gekomen. Daarnaast zijn die besluiten niet deugdelijk gemotiveerd, omdat de RDW niet heeft uitgelegd waarom er een verschil bestaat tussen de CO₂-uitstoot op de Duitse kentekenbewijzen en de uitkomst van de Scandinavische rekenmethode.

Het betoog slaagt.

Eindoordeel

10. Het hoger beroep is gegrond. De uitspraak van de rechtbank moet worden vernietigd, voor zover aangevallen. De Afdeling doet wat de rechtbank had moeten doen en verklaart het beroep tegen de besluiten van 19 september 2022 alsnog gegrond. Die besluiten moeten worden vernietigd wegens strijd met de artikelen 3:2 en 7:12, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb).

11. De RDW moet met inachtneming van deze uitspraak nieuwe besluiten nemen op de bezwaren van [appellante] tegen de besluiten van 27 augustus 2021. Daartoe zal de Afdeling een termijn stellen. Voordat de RDW deze besluiten neemt, dient hij navraag te doen bij de bevoegde Duitse autoriteiten over de berekening van de CO₂-uitstoot op de Duitse kentekenbewijzen.

Met het oog op een efficiënte afdoening van het geschil ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:113, tweede lid, van de Awb te bepalen dat tegen de nieuwe besluiten alleen bij haar beroep kan worden ingesteld.

12. De RDW moet de proceskosten voor het beroep, voor zover de rechtbank de RDW daartoe niet al heeft opgedragen, en het hoger beroep vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het hoger beroep gegrond;

II. vernietigt de uitspraak van de rechtbank Oost-Brabant van 28 maart 2023 in de zaken nrs.

22/724 en 22/725, voor zover aangevallen;

III. verklaart de beroepen tegen de besluiten van de Dienst Wegverkeer van 19 september 2022, kenmerken BZW.21.0895 en BZW.21.0897, gegrond;

IV. vernietigt de onder III vermelde besluiten;

V. draagt de Dienst Wegverkeer op om binnen twaalf weken na verzending van deze uitspraak met inachtneming van hetgeen daarin is overwogen nieuwe besluiten te nemen en deze op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken;

VI. bepaalt dat tegen de te nemen nieuwe besluiten alleen bij de Afdeling beroep kan worden ingesteld;

VII. veroordeelt de Dienst Wegverkeer tot vergoeding van bij [appellante] in verband met de behandeling van het beroep en het hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 2.7212,00, geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VIII. gelast dat de Dienst Wegverkeer aan [appellante] het door haar voor de behandeling van het hoger beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 548,00 vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. C.M. Wissels, voorzitter, en mr. C.C.W. Lange en M.C. Stoové, leden, in tegenwoordigheid van mr. A.G. de Vries-Biharie, griffier.

w.g. Wissels
voorzitter

w.g. De Vries-Biharie
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 12 maart 2025

611