



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.8.2003

KOM(2003) 510 endelig

2003/0198 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af konventionen om gennemførelse af Schengen-aftalen af 14. juni 1985 om
gradvis ophævelse af kontrollen ved de fælles grænser med hensyn til adgang til
Schengen-informationssystemet for de tjenester i medlemsstaterne, der har ansvaret for
udstedelse af registreringsattester for motorkøretøjer**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

Med Amsterdam-traktaten blev den gradvise indførelse af et område med frihed, sikkerhed og retfærdighed fastsat som et nye mål for EU. Ifølge artikel 2 i traktaten om Den Europæiske Union (EU-traktaten) skal den frie bevægelighed for personer i dette område kombineres med passende foranstaltninger vedrørende kontrol ved de ydre grænser, asyl, indvandring og forebyggelse og bekæmpelse af kriminalitet.

Med hensyn til sidstnævnte aspekt hedder det i artikel 61, litra e), i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (EF-traktaten), at Rådet med henblik på gradvis at indføre et område med frihed, sikkerhed og retfærdighed vedtager foranstaltninger inden for politisamarbejde og retligt samarbejde vedrørende kriminalsager, der tager sigte på et højt sikkerhedsniveau gennem forebyggelse og bekæmpelse af kriminalitet i Unionen i henhold til bestemmelserne i traktaten om Den Europæiske Union.

I EU-traktatens artikel 29, som indleder afsnit VI, "Bestemmelser om politisamarbejde og retligt samarbejde i kriminalsager", hedder det bl.a., at Unionen, uden at det berører Det Europæiske Fællesskabs beføjelser, har som mål at give borgerne et højt tryghedsniveau i et område med frihed, sikkerhed og retfærdighed gennem udformning af fælles handling mellem medlemsstaterne inden for politisamarbejde og retligt samarbejde i kriminalsager.

I EU-traktatens artikel 47 hedder det, at intet i traktaten om Den Europæiske Union berører traktaterne om oprettelse af De Europæiske Fællesskaber og senere traktater og akter om ændring eller supplerung af disse.

I forbindelse med den fælles transportpolitik, som er omhandlet i EF-traktatens afsnit V, og særlig af hensyn til det indre markeds funktion og bekæmpelsen af svig og ulovlig handel med stjålne køretøjer er der etableret et tæt samarbejde mellem medlemsstaterne på grundlag af en effektiv informationsudveksling, som kan ske gennem sammenkoblede edb-systemer (dvs. et elektronisk netværk).

Det Europæiske Råd nåede på sit møde i Tammerfors den 15. og 16. oktober 1999 til enighed om en række politiske retningslinjer og prioriteter med henblik på hurtigt at konkretisere området med frihed, sikkerhed og retfærdighed. Det Europæiske Råd i Tammerfors understregede bl.a., at "samarbejdet mellem medlemsstaternes myndigheder om efterforskning af grænseoverskridende kriminalitet i medlemsstaterne bør udnyttes bedst muligt"¹.

Artikel 100 i afsnit IV i konventionen af 1990 om gennemførelse af Schengen-aftalen af 14. juni 1985 om gradvis ophævelse af kontrollen ved de fælles grænser (i det følgende benævnt "Schengen-konventionen"), som er blevet integreret i Den Europæiske Union i medfør af den protokol, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, giver myndighederne mulighed for at få oplysninger om stjålne, ulovligt handlede eller forsvundne motorkøretøjer optaget i Schengen-informationssystemet (i det følgende benævnt "SIS"). I henhold til Schengen-konventionens artikel 101 er adgang til oplysningerne i SIS forbeholdt myndigheder med

¹ Punkt 43 i formandskabets konklusioner.

ansvar for grænsekontrol og anden politi- og toldkontrol inde i landet. Endvidere har myndigheder med ansvar for udstedelse af visum, behandling af visumansøgninger, udstedelse af opholdstilladelser og forvaltning af udlændingelovgivningen adgang til visse oplysninger som led i gennemførelsen af konventionen.

Det franske formandskab iværksatte i 1999 en undersøgelse af, hvilke nye funktioner brugerne af SIS mente var nødvendige for, at SIS bedre kunne opfylde målene for området med frihed, sikkerhed og retfærdighed. En af de funktioner, som medlemsstaterne pegede på, var behovet for at give registreringsmyndighederne for motorkøretøjer adgang til SIS, og specielt til SIS-data om stjålne, ulovligt handlede eller forsvundne motorkøretøjer og påhængsvogne samt blankodokumenter og udstedte identitetspapirer (pas, identitetskort, kørekort) med henblik på at kontrollere, at køretøjer, der ønskes registreret, ikke er stjålet, ulovligt handlet eller forsvundet, og at de personer, der ansøger om en registreringsattest, ikke til det formål bruger stjålne, ulovligt handlede eller forsvundne identitetspapirer eller registreringsdokumenter for motorkøretøjer.

Det fastsatte formål bidrager til gennemførelsen af målene for den fælles transportpolitik, jf. EF-traktatens afsnit V. Kompetencen til at fremsætte forslag til lovgivning på dette område ligger udelukkende hos Kommissionen. På dette punkt adskiller dette forslag sig fra de initiativer, som det spanske formandskab fremlagde i 2002. Disse initiativer sigtede også mod at ændre de relevante artikler i Schengen-konventionen, men var baseret på EF-traktatens afsnit IV og EU-traktatens afsnit VI, som giver medlemsstaterne mulighed for at tage initiativ til lovgivning.

Af særlig relevans er initiativet fra Kongeriget Spanien *med henblik på vedtagelse af Rådets afgørelse 2002/.../RIA om indførelse af nye funktioner i Schengen-informationssystemet, navnlig i forbindelse med terrorismebekæmpelse*², som blev fremsat i maj 2002, og som snart vil blive vedtaget af Rådet. Artikel 1, stk. 4, i det pågældende initiativ vil ændre Schengen-konventionens artikel 100, stk. 3, og tilføje nye kategorier af data. Den relevante del af initiativet som ændret under drøftelserne i Rådet har følgende ordlyd:

"3. Der optages oplysninger om følgende kategorier af let identificerbare genstande:

a) stjålne, ulovligt handlede eller forsvundne motorkøretøjer med et slagvolumen på over 50 cc, både og luftfartøjer

b) stjålne, ulovligt handlede eller forsvundne påhængsvogne med en egenvægt på over 750 kg, campingvogne, industriudstyr, påhængsmotorer og containere

c) [...]

d) stjålne, ulovligt handlede eller forsvundne blankodokumenter

e) stjålne, ulovligt handlede, forsvundne eller ugyldiggjorte udstedte identitetspapirer såsom pas, identitetskort, kørekort, opholdstilladelser og rejsedokumenter

f) stjålne, ulovligt handlede, forsvundne eller ugyldiggjorte registreringsattester og nummerplader til køretøjer

g) [...]."

² EFT C 160 af 4.7.2002, s. 7.

Hvis det spanske lovgivningsinitiativ vedtages inden denne forordning, skal artikel 1 ændres for at tillade adgang til oplysninger om registreringsattester og nummerplader til køretøjer, jf. artikel 100, stk. 3, litra f), som ændret ved det spanske initiativ. I sin nuværende form vedrører artikel 1 den nuværende artikel 100, stk. 3, litra a), b), d) og e).

Hvis afgørelsen derimod vedtages efter denne forordning, skal artikel 102a, stk. 1, i Schengen-konventionen, som vil blive indsat ved artikel 1 i denne forordning, ændres for at tillade adgang til oplysninger om registreringsattester og nummerplader til køretøjer.

2. FORANSTALTNINGER, DER ALLEREDE ER TRUFFET

2.1 Rådets direktiv 1999/37/EF

I henhold til Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer³ udsteder medlemsstaterne en registreringsattest for køretøjer, der kræves registreret efter deres nationale lovgivning (artikel 3). Medlemsstaterne anerkender hinandens registreringsattester (artikel 4).

I direktivets artikel 9 fastsættes det, at medlemsstaterne har mulighed for at udveksle oplysninger om, hvorvidt et køretøj opfylder formaliteterne.

Artikel 9 har følgende ordlyd: "Medlemsstaterne bistår hinanden med gennemførelsen af direktivet. De kan udveksle oplysninger bilateralt eller multilateralt, navnlig for hver gang et køretøj registreres at kontrollere, om køretøjet opfylder formaliteterne efter omstændighederne i den medlemsstat, hvor det tidligere var registreret. Denne kontrol vil især kunne indebære brug af sammenkoblede edb-systemer".

Direktivet fastsætter ikke en forpligtelse til at konsultere oplysningerne, men giver blot mulighed for, at registreringsmyndighederne kan få adgang til oplysninger om stjålne køretøjer. SIS og SIS-data nævnes ikke specifikt, medlemsstaterne gives blot mulighed for at handle unilateralt eller multilateralt.

2.2 Schengen-konventionen

Schengen-konventionen fastsætter specifikt, hvilke myndigheder der har adgang til SIS, til hvilke formål de har adgang, og hvad de skal gøre, når der er foretaget en positiv identifikation.

Følgende artikler i Schengen-konventionen er relevante: I artikel 92, stk. 1, anføres det, til hvilke formål de nationale myndigheder kan få adgang til indberetninger i SIS. Formålet er enten grænsekontrol og anden politi- og toldkontrol eller, hvad angår kategorien tredjelandsstatsborgere, der skal nægtes indrejse (artikel 96), visumudstedelse, udstedelse af opholdstilladelser og håndhævelse af udlændingeloven.

I artikel 100, stk. 1, hedder det, at oplysninger om stjålne, ulovligt handlede eller forsvundne køretøjer og dokumenter, der eftersøges med henblik på beslaglæggelse eller som bevismidler i en straffesag, optages i SIS.

³ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57.

Artikel 101, stk. 1 og 2, indeholder en liste over de myndigheder, der har adgang til og ret til direkte søgning i oplysningerne i SIS.

I artikel 102, stk. 4, hedder det, at oplysningerne ikke må benyttes til administrative formål. Der fastsættes dog en undtagelse med henblik på artikel 101, stk. 2, vedrørende de oplysninger, der er optaget efter artikel 96.

3. FORMÅL OG ANVENDELSESOMRÅDE

3.1 Generelt formål

Formålet med forslaget er at ændre Schengen-konventionen for at forbedre samarbejdet mellem medlemsstaterne og som følge heraf den måde, det indre marked fungerer på. Rent konkret ønsker man med forslaget at nå dette mål ved at give medlemsstaternes registreringsmyndigheder for motorkøretøjer ret til at søge i visse kategorier af oplysninger i SIS.

De vil dermed få flere og bedre muligheder for at kontrollere, at køretøjer, der ønskes registreret, ikke er stjålet, ulovligt handlet eller forsvundet, og at de personer, der ansøger om en registreringsattest, ikke bruger identitetspapirer eller registreringsdokumenter for motorkøretøjer, som er stjålet, ulovligt handlet, forsvundet eller – i fremtiden – ugyldiggjort. Det vil være med til at få det indre marked til at fungere bedre og gøre bekæmpelsen af svig og ulovlig handel med stjalne køretøjer mere effektiv.

3.2. Specifikke formål

Forslaget har følgende specifikke formål:

For det første bidrager forslaget til gennemførelsen af den fælles transportpolitik ved at give medlemsstaterne et yderligere operationelt instrument til at bistå hinanden med genregistrering af motorkøretøjer og dermed lette den gensidige anerkendelse af registreringsattester for motorkøretøjer, der er udstedt af en anden medlemsstat. Ved at øge mulighederne for at opdage svig og ulovlig handel med motorkøretøjer kan medlemsstaterne være mere sikre på, at de registreringsattester, som er udstedt, vedrører køretøjer, som handles lovligt, og ejere, som har lovlig adkomst til køretøjerne.

I artikel 2, litra b), i Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer hedder det, at "registrering" er "en administrativ tilladelse til ibrugtagning af et køretøj, som omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et løbenummer, kaldet registreringsnummeret".

Den opgave, som registreringsmyndighederne for motorkøretøjer udfører, er derfor af administrativ art, og registreringsmyndighederne forfølger ikke strafferetlige formål ved at søge i de relevante kategorier af oplysninger i SIS. Dette er dog ikke til hinder for, at en registreringsmyndighed, der konstaterer, at et køretøj eller et dokument, som præsenteres for den under den administrative proces, er indberettet til SIS, kan informere en politimyndighed uden selv at handle på det strafferetlige område.

For det andet indebærer dette forslag en videreudvikling af Schengen-reglerne som omhandlet i Rådets afgørelse 1999/436/EF⁴. Det er et konkret bidrag til en række andre initiativer, som videreudvikler Schengen-reglerne med henblik på at forbedre SIS-funktionerne. Det vil gøre SIS til et endnu vigtigere instrument i bekæmpelsen af kriminalitet og underbygge området med fri bevægelighed. Det vil give medlemsstaterne et bedre instrument til brug for arbejdet med gradvis at oprette et område med frihed, sikkerhed og retfærdighed.

For det tredje vil forslaget bidrage til gennemførelsen af de mål, som blev fastsat af Det Europæiske Råd i Tammerfors, specielt det mål, der er nævnt i kapitel IX, "Udbygning af samarbejdet om kriminalitetsbekæmpelse", i afsnit C, "Bekæmpelse af kriminalitet på EU-plan", punkt 43, "Samarbejdet mellem medlemsstaternes myndigheder om efterforskning af grænseoverskridende kriminalitet bør udnyttes bedst muligt".

3.3 Anvendelsesområde

I dette forslag til forordning sondres der mellem direkte adgang til SIS for offentlige registreringsmyndigheder for motorkøretøjer og indirekte adgang for private tjenester for registrering af motorkøretøjer, som har ansvaret for registrering og genregistrering af køretøjer i visse medlemsstater. I direktiv 1999/37/EF sondres der ikke mellem offentlige og private registreringstjenester.

Grunden til denne sondring er, at det kun er visse offentlige myndigheder, som er nævnt i Schengen-konventionens artikel 101, der har adgang til SIS. Private tjenester har ikke adgang til SIS. I dette tilfælde er det heller ikke nødvendigt, da de private registreringstjenester for motorkøretøjer kan udføre de opgaver, der påhviler dem i henhold til direktiv 1999/37/EF, ved hjælp af en indirekte adgang via de myndigheder, der er nævnt i artikel 101.

Det fastsættes udtrykkeligt, at forslaget ikke berører de bestemmelser i medlemsstaternes nationale lovgivning, som kræver, at ovennævnte offentlige og private tjenester informerer politimyndighederne eller de retlige myndigheder om de kendsgerninger eller forhold, som de måtte få kendskab til i forbindelse med registrering af et køretøj, og som giver anledning til mistanke om en forbrydelse. Det overlades til den nationale lovgiver at fastsætte, hvordan registreringstjenesterne skal forholde sig, når de mener, at der er grund til mistanke.

4. RETSGRUNDLAG

4.1 Valg af retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er EF-traktatens artikel 71, stk. 1, litra d). Heri hedder det, at Rådet med henblik på gennemførelsen af den fælles transportpolitik fastsætter "alle andre formålstjenlige bestemmelser" efter fremgangsmåden i artikel 251 og efter høring af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget. Registreringstjenesternes adgang til SIS må betragtes som en sådan formålstjenlig bestemmelse med henblik på at fortsætte gennemførelsen af den fælles transportpolitik, specielt fordi den giver disse tjenester mulighed for at kontrollere, om et køretøj opfylder formaliteterne, før de registrerer det.

⁴ Rådets afgørelse 1999/436/EF af 20. maj 1999 om fastsættelse, i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab og traktaten om Den Europæiske Union, af retsgrundlaget for hver af de bestemmelser og afgørelser, der udgør Schengen-reglerne, EFT L 176 af 10.7.1999, s. 17-30.

Det samme retsgrundlag blev valgt for Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, hvis artikel 9 forpligter medlemsstaterne til at bistå hinanden med gennemførelsen af det pågældende direktiv og giver dem mulighed for at udveksle oplysninger, f.eks. ved hjælp af elektroniske netværk.

I henhold til artikel 5, stk. 1, i protokollen om integration af Schengen-reglerne i Den Europæiske Union er forslag og initiativer til udbygning af Schengen-reglerne underlagt de relevante traktatbestemmelser; ifølge stk. 2 i samme artikel gælder dette, selv om Rådet ikke har vedtaget de foranstaltninger, der er nævnt i protokollens artikel 2, stk. 1, andet afsnit. Det er på nuværende tidspunkt tilfældet for Schengen-konventionens artikel 92-119. Valget af EF-traktatens artikel 71 som retsgrundlag for dette forslag indebærer, at grundlaget for adgangen til SIS for registreringsmyndigheder for motorkøretøjer skal findes i søjle 1.

4.2 Valg af retsakt

Det er især af følgende grunde hensigtsmæssigt at vælge at give denne retsakt form af en forordning:

For det første drejer forslaget sig ikke om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning, hvilket ville retfærdiggøre, at man brugte et direktiv, men om på en ensartet måde at indføre grundlæggende regler for et fælles informationssystem. I dette tilfælde vedrører disse regler de organer, som har adgang til oplysningerne, adgangsmåden (direkte/indirekte) og formålet med denne adgang. Medlemsstaterne bør ikke have nogen skønsmargen med hensyn til disse afgørende spørgsmål.

For det andet giver emnet for forslaget, nemlig direkte eller indirekte adgang til og ret til søgning i SIS for visse myndigheder, ikke medlemsstaterne nogen skønsmargen. Medlemsstaterne manøvremargin i henhold til Schengen-konventionens artikel 92, stk. 2, vil ikke blive begrænset, da medlemsstaterne vil være ansvarlige for at give de myndigheder, der er nævnt i Schengen-konventionen, adgang til den nationale del af Schengen-informationssystemet (N.SIS).

Endelig er de ændringer, der er baseret på EF-traktatens artikel 66, blevet fremlagt i form af en forordning. At hensyn til den juridiske kohærens bør man også vælge en forordning i dette tilfælde.

Af disse grunde er en forordning den mest hensigtsmæssige form for retsakt. Forordningen ændrer en række bestemmelser i Schengen-konventionen og dermed bindende regler for medlemsstaterne. Hensigten er at fastsætte, at alle offentlige registreringsmyndigheder har direkte adgang til SIS-data om motorkøretøjer, mens tjenester, der ikke er statslige myndigheder i medlemsstaterne, har indirekte adgang til SIS-data.

4.3 Lovgivningsteknik

En mulighed for gennemførelsen af dette forslag kunne have været at ændre Schengen-konventionens artikel 92, stk. 1, artikel 100, stk. 1, artikel 101, stk. 1 og 2, og artikel 102, stk. 1, 4 og 5. Men da dette forslag er det eneste, der er baseret på EF-traktatens artikel 71, ville der blive skabt en meget kompleks juridisk situation, hvis man valgte en ændring af selve artiklerne. For eksempel ville en kommende ændring af artikel 101 muligvis kræve tre forskellige retlige instrumenter, baseret på henholdsvis EF-traktatens artikel 66 (søjle 1, de nationale myndigheders samarbejde inden for EF-traktatens afsnit IV), EU-traktatens artikel 30, 31 og 34 (søjle 3, samarbejde om retshåndhævelse) og EF-traktatens artikel 71.

For at undgå denne indviklede situation indsætter det forslag, der fremsættes her, en ny artikel 102a i Schengen-konventionen, som indeholder en intern henvisning til de andre relevante artikler. På grund af denne teknik er alle reglerne om registreringsmyndighedernes adgang til SIS medtaget i én artikel, som er en integrerende del af Schengen-konventionen. Det har den fordel, at det er gennemsigtigt, da en kommende ændring af denne artikel udelukkende skal og kan være baseret på EF-traktatens artikel 71.

5. NORGES OG ISLANDS STILLING

Med hensyn til Norges og Islands stilling fastsættes det i artikel 1, litra G, i Rådets afgørelse 1999/437/EF af 17. maj 1999 om visse gennemførelsesbestemmelser til den aftale, som Rådet for Den Europæiske Union har indgået med Republikken Island og Kongeriget Norge om disse to staters associering i gennemførelsen, anvendelsen og den videre udvikling af Schengen-reglerne⁵, at SIS, herunder bestemmelserne om databaseskyttelse og datasikkerhed, samt bestemmelserne om driften af de nationale dele af SIS og udveksling af oplysninger mellem disse nationale dele (SIRENE-systemet) samt virkningen af indberetninger til SIS af eftersøgte personer med henblik på arrestation og efterfølgende udlevering, er et af de områder af Schengen-reglerne, som disse to lande vil deltage i. Uanset dette dobbelte retsgrundlag ville det være utænkeligt at udelukke Norge og Island fra et af aspekterne af videreudviklingen af SIS, som når alt kommer til alt er et samlet informations- og søgesystem. Norge og Island deltager derfor fuldt ud i videreudviklingen af SIS, herunder adgangen for registreringsmyndigheder for motorkøretøjer.

6. FINANSIELLE KONSEKVENSER

Forordningen gælder umiddelbart i alle enkeltheder i alle medlemsstaterne og i Norge og Island.

Disse stater skal etablere en forbindelse mellem de nationale registreringsmyndigheder for motorkøretøjer og den nationale del af Schengen-informationssystemet (N.SIS), og de skal indsætte de filtre, der er nødvendige for at forhindre adgang til andre oplysninger (for offentlige registreringsmyndigheder), eller etablere en forbindelse mellem den private registreringstjeneste for motorkøretøjer og den offentlige myndighed, som er udpeget til at forestå forbindelsen med den pågældende tjeneste. For at give medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige tekniske og organisationsmæssige gennemførelsesforanstaltninger er der fastsat en periode på seks måneder (180 dage), fra forordningen offentliggøres, til den får virkning.

Det betydes, at forordningen ikke får finansielle konsekvenser for Fællesskabet.

⁵ EFT L 176 af 10.7.1999, s. 31.

7. ARTIKLERNE

7.1 Artikel 1

Med artikel 1 indsættes der en ny artikel 102a, som er baseret på Schengen-konventionens artikel 71, stk. 1, litra d). Denne nye artikel giver de offentlige registreringsmyndigheder for motorkøretøjer ret til at få direkte adgang til SIS og til at søge i oplysninger, som er relevante for at kontrollere, om et motorkøretøj eller de dokumenter, som en person, der ønsker at registrere et køretøj, fremlægger for disse myndigheder, opfylder formaliteterne. Stk. 2 giver andre registreringstjenester end statslige myndigheder indirekte adgang via en offentlig myndighed. Disse ikke-statslige registreringstjenester kan kun få adgang gennem de statslige myndigheder, der har ret til direkte adgang og søgning på grundlag af Schengen-konventionens artikel 101. Denne bestemmelse sikrer også strengere databeskyttelsesregler, som indebærer, at adgangen skal finde sted gennem statslige myndigheder, og at medlemsstaterne er forpligtede til at sikre, at bestemmelserne om databeskyttelse overholdes i disse tilfælde, når der gives adgang.

Forordningen skal ses i sammenhæng med direktiv 1999/37/EC om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, som fastsætter anvendelsesområdet for og formålet med arbejdet i de tjenester med ansvar for udstedelse af registreringsattester, som dette forslag til forordning er rettet mod. Forordningen pålægger medlemsstaterne at etablere den tekniske infrastruktur, der er nødvendig for at give de statslige registreringsmyndigheder direkte adgang til SIS. Forordningen fastsætter ikke specifikke regler om samarbejde mellem de nationale retshåndhævende myndigheder og de tjenester, der er ansvarlige for registrering af motorkøretøjer. Dette er i henhold til stk. 3 underlagt national ret. Desuden indebærer stk. 3, at reglerne for anvendelsen af de SIS-data, som er relevante for registreringsmyndighederne for motorkøretøjer med henblik på at forebygge ulovlig handel og svig i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 1999/37/EC, ligeledes er underlagt national ret. Denne nye mulighed for at søge i SIS forventes ikke at medføre unødige forsinkelser i registreringen af motorkøretøjer.

7.2 Artikel 2

I artikel 2 fastsættes reglerne for forordningens ikrafttræden. Der er fastsat en periode på seks måneder mellem offentliggørelsen og det tidspunkt, hvor forordningen får virkning. I den periode skal medlemsstaterne forberede gennemførelsen af forordningen og træffe de nødvendige tekniske og operationelle foranstaltninger til at give registreringsmyndighederne for motorkøretøjer direkte eller i givet fald indirekte adgang til SIS.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af konventionen om gennemførelse af Schengen-aftalen af 14. juni 1985 om gradvis ophævelse af kontrollen ved de fælles grænser med hensyn til adgang til Schengen-informationssystemet for de tjenester i medlemsstaterne, der har ansvaret for udstedelse af registreringsattester for motorkøretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, litra d),

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁶,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁷,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁸,

efter fremgangsmåden i traktatens artikel 251⁹, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge artikel 9 i Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer¹⁰ skal medlemsstaterne bistå hinanden med gennemførelsen af direktivet, og de kan udveksle oplysninger bilateralt eller multilateralt, navnlig for hver gang et køretøj registreres at kontrollere, om køretøjet opfylder formaliteterne efter omstændighederne i den medlemsstat, hvor det tidligere var registreret. Denne kontrol vil især kunne indebære brug af sammenkoblede edb-systemer.
- (2) Schengen-informationssystemet (i det følgende kaldet "SIS"), som er oprettet i medfør af afsnit IV i konventionen af 1990 om gennemførelse af Schengen-aftalen af 14. juni 1985 om gradvis ophævelse af kontrollen ved de fælles grænser¹¹ (i det følgende benævnt "Schengen-konventionen af 1990"), og som er integreret i Den Europæiske Union i medfør af den protokol, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, består af sammenkoblede edb-systemer mellem medlemsstaterne og indeholder bl.a.

⁶ EFT C ... af ..., s. ...

⁷ EFT C ... af ..., s. ...

⁸ EFT C ... af ..., s. ...

⁹ EFT C ... af ..., s. ...

¹⁰ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57.

¹¹ EFT L 239 af 22.9.2000, s.19.

oplysninger om stjålne, ulovligt handlede eller forsvundne motorkøretøjer med et slagvolumen på over 50 cc.

- (3) I henhold til artikel 100, stk. 1, i Schengen-konventionen af 1990 optages oplysninger om genstande, der eftersøges med henblik på beslaglæggelse eller som bevismidler i en straffesag, i SIS.
- (4) I Schengen-konventionens artikel 101, stk. 1, hedder det, at adgang til oplysningerne i SIS samt ret til direkte søgning i disse oplysninger er forbeholdt myndigheder med ansvar for grænsekontrol og anden politi- og toldkontrol inde i landet samt samordning heraf.
- (5) I Schengen-konventionens artikel 102, stk. 4, præciseres det, at oplysningerne i princippet ikke må benyttes til administrative formål.
- (6) De myndigheder eller tjenester, der i medlemsstaterne har ansvaret for udstedelse af registreringsattester for køretøjer, bør have adgang til disse oplysninger og til oplysningerne i SIS om stjålne, ulovligt handlede eller forsvundne blankodokumenter eller udstedte registrerings- eller identitetsdokumenter, for så vidt som de har brug for disse oplysninger for at kunne udføre deres opgaver.
- (7) Til det formål er det nødvendigt at vedtage regler, som giver disse myndigheder og tjenester adgang til de pågældende oplysninger, og at give dem mulighed for at benytte oplysningerne til administrative formål med henblik på korrekt udstedelse af registreringsattester for motorkøretøjer.
- (8) For så vidt som de tjenester i medlemsstaterne, der har ansvaret for udstedelse af registreringsattester for motorkøretøjer, ikke er statslige tjenester, skal denne adgang gives indirekte, dvs. gennem en af de myndigheder, der er omhandlet i artikel 101, stk. 1, i Schengen-konventionen af 1990, og som har ansvaret for at sikre overholdelsen af de foranstaltninger, som de pågældende medlemsstater har truffet i henhold til artikel 118 i Schengen-konventionen af 1990.
- (9) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger¹² samt de specifikke regler om databeskyttelse i Schengen-konventionen af 1990, som supplerer eller præciserer de principper, der er fastsat i direktivet, finder anvendelse på behandlingen af personoplysninger i de myndigheder eller tjenester i medlemsstaterne, der har ansvaret for udstedelse af registreringsattester for motorkøretøjer.
- (10) Målene for den påtænkte handling, nemlig at give de tjenester i medlemsstaterne, der har ansvaret for udstedelse af registreringsattester, adgang til SIS, så de lettere kan udføre de opgaver, der påhviler dem i henhold til direktiv 1999/37/EF, kan kun nås på fællesskabsplan, fordi SIS er et fælles informationssystem. Målet kan ikke nås ved, at medlemsstaterne handler hver for sig. Denne forordning er ikke mere vidtgående, end hvad der er nødvendigt for at nå det pågældende mål.
- (11) Medlemsstaterne bør have en tilstrækkeligt lang periode til at træffe de praktiske foranstaltninger, der er nødvendige med henblik på anvendelsen af denne forordning.

¹² EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

- (12) Med hensyn til Island og Norge udgør denne forordning en videreudvikling af de bestemmelser i Schengen-reglerne, som falder inden for det område, der er omhandlet i artikel 1, litra G, i Rådets afgørelse 1999/437/EF af 17. maj 1999 om visse gennemførelsesbestemmelser til den aftale, som Rådet for Den Europæiske Union har indgået med Republikken Island og Kongeriget Norge om disse to staters associering i gennemførelsen, anvendelsen og den videre udvikling af Schengen-reglerne¹³.
- (13) I denne forordning overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som bl.a. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder anerkender som fællesskabsrettens almindelige principper -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Følgende artikel 102a indsættes i afsnit IV i Schengen-konventionen af 1990:

"Artikel 102a

1. Uanset artikel 92, stk. 1, artikel 100, stk. 1, artikel 101, stk. 1 og 2, og artikel 102, stk. 1, 4 og 5, har de tjenester i medlemsstaterne, der har ansvaret for udstedelse af registreringsattester for motorkøretøjer, jf. Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, ret til adgang til følgende oplysninger, der er optaget i Schengen-informationssystemet, med henblik på at kontrollere, at køretøjer, der ønskes registreret, ikke er stjålet, ulovligt handlet eller forsvundet, og at de personer, der ansøger om en registreringsattest, ikke til det formål bruger stjålne, ulovligt handlede eller forsvundne identitetspapirer:
 - (a) oplysninger om motorkøretøjer med et slagvolumen på over 50 cc
 - (b) oplysninger om påhængsvogne og campingvogne med en egenvægt på over 750 kg
 - (c) oplysninger om blankodokumenter
 - (d) oplysninger om udstedte identitetspapirer.

Med forbehold af stk. 2 er de pågældende tjenesters adgang til de nævnte oplysninger underlagt den enkelte medlemsstats nationale lovgivning.

2. De tjenester som omhandlet i stk. 1, der er statslige tjenester, har ret til direkte søgning i de oplysninger i Schengen-informationssystemet, som er nævnt i stk. 1.

De tjenester som omhandlet i stk. 1, der ikke er statslige tjenester, har kun adgang til de oplysninger i Schengen-informationssystemet, som er omhandlet i stk. 1, gennem en af de myndigheder, der er omhandlet i artikel 101, stk. 1. Den pågældende myndighed har ret til direkte søgning i oplysningerne. Medlemsstaten sikrer, at tjenesten og dens ansatte er forpligtede til at overholde eventuelle begrænsninger i

¹³ EFT L 176 af 10.7.1999, s. 31.

den brug, de må gøre at de oplysninger, som den offentlige myndighed har givet dem.

3. Artikel 100, stk. 2, finder ikke anvendelse på søgninger, der foretages i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel. Indberetninger af oplysninger, der er fremkommet under en søgning i Schengen-informationssystemet, og som giver anledning til mistanke om en strafbar handling, fra de tjenester, der er omhandlet i stk. 1, til politimyndighederne eller de retlige myndigheder, er underlagt national lovgivning.

Artikel 2

Forordningen træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra [seks måneder efter offentliggørelsen].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand