



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 21.8.2003
COM(2003) 510 final

2003/0198 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985, relativo a la supresión gradual de los controles en las fronteras comunes por lo que se refiere al acceso al Sistema de Información de Schengen de los servicios de los Estados miembros responsables de la expedición de los certificados de matriculación de vehículos

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

El Tratado de Amsterdam prevé el establecimiento progresivo de un espacio de libertad, seguridad y justicia como nuevo objetivo de la Unión. El artículo 2 del Tratado de la Unión Europea (TUE) estipula que en ese espacio se debe garantizar la libre circulación de personas conjuntamente con medidas adecuadas respecto al control de las fronteras exteriores, el asilo, la inmigración y la prevención y la lucha contra la delincuencia.

Por lo que se refiere a esto último, la letra e) del artículo 61 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (TCE) prevé que para establecer progresivamente un espacio de libertad, seguridad y justicia, el Consejo adoptará medidas en el ámbito de la cooperación policial y judicial en materia penal destinadas a garantizar un alto grado de seguridad mediante la prevención y la lucha contra la delincuencia dentro de la Unión, de conformidad con lo dispuesto en el Tratado de la Unión Europea.

El artículo 29 del TUE, que abre el Título VI "Disposiciones relativas a la cooperación policial y judicial en materia penal", establece, entre otras cosas, que sin perjuicio de las competencias de la Comunidad Europea, el objetivo de la Unión será ofrecer a los ciudadanos un alto grado de seguridad dentro de un espacio de libertad, seguridad y justicia elaborando una acción en común entre los Estados miembros en los ámbitos de la cooperación policial y judicial en materia penal.

El artículo 47 del TUE declara que ninguna de las disposiciones del Tratado de la Unión Europea afectará a los Tratados constitutivos de las Comunidades Europeas ni a los Tratados o actos subsiguientes que los hayan modificado o completado.

En el contexto de la política común de transportes prevista en el Título V del TCE y, más concretamente en interés del funcionamiento del mercado interior y de la lucha contra el fraude y el comercio ilegal de vehículos robados, se ha establecido una estrecha colaboración entre los Estados miembros sobre la base de un intercambio eficaz de información, que puede implicar el uso de medios electrónicos interconectados.

En su reunión de Tampere de los días 15 y 16 de octubre de 1999, el Consejo Europeo aprobó una serie de orientaciones políticas y prioridades para convertir rápidamente en realidad ese espacio de libertad, seguridad y justicia. El Consejo Europeo de Tampere puso de relieve, entre otras cosas, que "debe sacarse el máximo provecho de la cooperación entre las autoridades de los Estados miembros al investigar la delincuencia transfronteriza en cualquier Estado miembro".¹

El artículo 100 del Título IV del Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985, relativo a la supresión gradual de los controles en las fronteras comunes, del año 2000 (en lo sucesivo, "el Convenio de Schengen") que se ha integrado en el marco de la Unión Europea en virtud del Protocolo anexo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, permite a las autoridades introducir datos sobre los vehículos de motor robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente, en el Sistema de Información de Schengen (en lo sucesivo, "SIS"). De conformidad con el artículo 101 del

¹ Párrafo 43 de las Conclusiones de la Presidencia.

Convenio de Schengen, el acceso a los datos incluidos en el SIS está reservado exclusivamente a las autoridades competentes de los controles fronterizos y de las demás comprobaciones de policía y de aduanas realizadas dentro del país. Además, se autoriza el acceso a determinados datos a las autoridades competentes para la expedición de visados, el examen de las solicitudes de visado, la expedición de permisos de residencia y la administración de los extranjeros en el marco de la aplicación de dicho Convenio.

La Presidencia francesa de 1999 inició el examen de las nuevas funciones que los usuarios del SIS consideraban necesarias para lograr que el sistema se adecuara mejor a los objetivos del espacio de libertad, seguridad y justicia. En opinión de los Estados miembros, una de las funciones que el SIS debía ofrecer era el acceso a sus datos, y en particular a los datos sobre vehículos y remolques robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente, así como a los documentos oficiales vírgenes y a los documentos de identidad expedidos (pasaportes, carnés de identidad, carnés de conducir) a las autoridades competentes para la matriculación de vehículos, con objeto de que puedan comprobar que los vehículos que se pretenden matricular no han sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente y que las personas que solicitan el certificado de matriculación no están presentando con ese fin documentos de identidad o documentos del vehículo robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente.

El propósito perseguido contribuye a la realización de los objetivos de la Política Común de Transportes prevista en el Título V del TCE. Sólo la Comisión tiene competencia para presentar propuestas legislativas en este ámbito. En esto difiere de las iniciativas presentadas por la Presidencia española de 2002. Dichas propuestas también aspiraban a modificar los artículos pertinentes del Convenio de Schengen, pero se basaban en las disposiciones del Título IV del TCE y del Título VI del TUE, que conceden a los Estados miembros un derecho de iniciativa legislativa.

Especial importancia cobra en este sentido la Iniciativa del Reino de España *con vistas a la adopción de una Decisión del Consejo 2002/JAI relativa a la introducción de nuevas funciones para el Sistema de Información Shengen, en particular en materia de lucha contra el terrorismo* ² propuesta en mayo de 2002 y que el Consejo aprobará en breve. El apartado 4 del artículo 1 de esta Iniciativa modificará el apartado 3 del artículo 100 del Convenio de Schengen y añadirá nuevas categorías de datos. La parte pertinente de la Iniciativa, tal como quedó modificada durante su discusión en el Consejo, establece lo siguiente:

"3. Se introducirán las categorías de objetos siguientes:

- a. los vehículos de motor de una cilindrada superior a 50 cc, las embarcaciones y las aeronaves que hayan sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente;
- b. los remolques de un peso en vacío superior a 750 Kg, las caravanas, equipos industriales y los contenedores que hayan sido robados, el equipo industrial, los motores exteriores y los contenedores que hayan sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente;
- c. [...];
- d. los documentos oficiales vírgenes que hayan sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente;

² DO C 160 de 4.7.2002, p. 7.

e. los documentos de identidad expedidos como pasaportes, documentos de identidad, carnés de conducir, permisos de residencia y documentos de viaje que hayan sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente;

f. los certificados de matriculación de vehículos y las placas de matriculación de vehículos que hayan sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente;

g. [...];

Si la Iniciativa legislativa española se aprueba con anterioridad al presente Reglamento, el artículo 1 tendrá que ser modificado con el fin de autorizar el acceso a los datos relativos a los certificados de matriculación y placas de matriculación de vehículos, a los que se hace referencia en la letra f) del apartado 3 del artículo 100 modificado por la Iniciativa española. En su redacción actual, el artículo 1 se conecta con las actuales letras a), b), d) y e) del apartado 3 del artículo 100.

Por otra parte, si la Decisión se aprueba con posterioridad al presente Reglamento, habrá que modificar consecuentemente el apartado 1 del artículo 102a del Convenio de Schengen, que será incluido por el artículo 1 del presente Reglamento, con el fin de autorizar el acceso a los datos relativos los certificados de matriculación y placas de matriculación de vehículos.

2. MEDIDAS YA ADOPTADAS

2.1 Directiva 1999/37/CE del Consejo

Según la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos³, los Estados miembros expedirán un permiso de circulación para los vehículos que se sometan a la matriculación con arreglo a su legislación nacional (artículo 3). Los Estados miembros reconocerán los permisos de circulación expedidos por otros Estados miembros (artículo 4).

El artículo 9 de la Directiva prevé la posibilidad de que los Estados miembros intercambien información sobre la situación legal de los vehículos.

Según el texto del artículo 9, "los Estados miembros se prestarán ayuda mutua en aplicación de la presente Directiva. Podrán intercambiar información, de manera bilateral o multilateral, en particular con el fin de verificar, antes de cualquier matriculación de un vehículo, la situación legal del mismo, en su caso, en el Estado miembro en que estuviera matriculado previamente. A efectos de esta verificación se podrá recurrir, en particular, a medios electrónicos interconectados."

La Directiva no impone la obligación de consultar, limitándose a permitir a las autoridades de matriculación el acceso a la información sobre vehículos robados. En ningún momento se hace referencia específica al SIS o a los datos del SIS, y tan solo se prevé la posibilidad de que los Estados miembros actúen unilateral o multilateralmente.

³ DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

2.2 El Convenio de Schengen

El Convenio de Schengen precisa cuáles son las autoridades que tienen acceso al SIS, el fin con el que se les permite acceder y qué medidas deben tomar en caso de que la consulta resulte positiva.

Los siguientes artículos del Convenio de Schengen son pertinentes al caso. El apartado 1 del artículo 92 establece la finalidad del acceso al SIS de las autoridades nacionales. La finalidad tiene que ser, bien la realización de controles fronterizos u otros controles de policía o de aduanas, bien, en lo que atañe a los ciudadanos de terceros países a los que se vaya a incluir en la lista de no admisibles (artículo 96), la expedición de visados, permisos de residencia y la administración de la legislación en materia de extranjería.

El apartado 1 del artículo 100 establece que los datos relativos a los vehículos y documentos robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente se introducirán en el SIS con vistas a su incautación, o como pruebas en un procedimiento penal.

Los apartados 1 y 2 del artículo 101 enumeran las autoridades que tienen derecho a acceder y consultar directamente los datos integrados en el SIS.

El apartado 4 del artículo 102 establece que los datos no podrán utilizarse con fines administrativos. Este apartado prevé, sin embargo, una excepción para los fines que se definen en el apartado 2 del artículo 101 por lo que se refiere a los datos introducidos con arreglo al artículo 96.

3. OBJETIVOS Y CAMPO DE APLICACIÓN

3.1 Objetivo general

El objetivo de la propuesta es modificar el Convenio de Schengen para mejorar la cooperación entre los Estados miembros y, por consiguiente, el funcionamiento del mercado interior. En concreto, esta propuesta pretende lograr ese objetivo confiriendo a las autoridades competentes para la matriculación de vehículos en los Estados miembros el derecho a consultar determinadas categorías de datos contenidos en el SIS.

De este modo, esas autoridades tendrán más y mejores posibilidades de comprobar si los vehículos cuya matriculación se les solicita no han sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente y si las personas que solicitan un certificado de matriculación no están utilizando con este fin documentos de identidad o documentos de matriculación del vehículo robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente o – en el futuro – invalidados. Esto redundará en beneficio del funcionamiento del mercado interior y de la lucha contra el fraude y el comercio ilegal de vehículos robados.

3.2. Objetivos específicos

Los objetivos específicos de esta propuesta son los siguientes.

En primer lugar la presente propuesta contribuye a la realización de la política común de transportes al proporcionar a los Estados miembros un nuevo medio operativo para ayudarles en la matriculación de vehículos, facilitando, en consecuencia, el reconocimiento mutuo de los certificados de matriculación expedidos por otro Estado miembro. Al aumentar las posibilidades de detectar el fraude y el comercio ilegal de vehículos, los Estados miembros

pueden estar más seguros de que los certificados expedidos corresponden a vehículos vendidos legalmente y de que sus propietarios tienen un título de propiedad verdadero.

La letra b) del artículo 2 de la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos, entiende por "matriculación" la "autorización administrativa para la puesta en circulación vial de un vehículo, que incluirá la identificación de este último y la atribución de un número de orden, denominado número de matrícula."

Así pues, las autoridades de matriculación de vehículos ejercen una misión de índole administrativa y no persiguen objetivos de derecho penal cuando consultan las categorías de datos pertinentes en el SIS. Todo ello no resulta óbice para que, si una autoridad de matriculación de vehículos comprueba que un vehículo o un documento de los que se le han presentado durante el procedimiento administrativo figura en el SIS, pueda informar a la policía de este hecho, sin actuar ella misma en el ámbito del derecho penal.

En segundo lugar esta propuesta representa un desarrollo del *acervo* de Schengen en el sentido de la Decisión 1999/436/CE del Consejo⁴. Se trata de una contribución concreta a una serie de otras iniciativas dirigidas a desarrollar *el acervo* de Schengen con objeto de aumentar las funciones del SIS. Esto contribuirá a hacer que el SIS sea un instrumento todavía más importante para luchar contra la delincuencia y reforzará el espacio de libre circulación. La propuesta pondrá a disposición de los Estados miembros un instrumento más eficaz para trabajar en pos del establecimiento progresivo del espacio de libertad, seguridad y justicia.

En tercer lugar la propuesta contribuirá a la realización de los objetivos formulados por el Consejo Europeo de Tampere, en especial a la del objetivo mencionado en el apartado 43 del Capítulo IX "Incremento de la cooperación contra la delincuencia", de la Sección C "Lucha contra la delincuencia a escala de la Unión", esto es "sacar el máximo provecho de la cooperación entre las autoridades de los Estados miembros al investigar la delincuencia transfronteriza en cualquier Estado miembro".

3.3 Campo de aplicación

La presente propuesta de Reglamento establece una distinción entre el acceso directo al SIS reservado a las autoridades públicas de matriculación de vehículos y el acceso indirecto de los servicios privados que se encargan de la matriculación y rematriculación de vehículos en algunos Estados miembros. La Directiva 1999/37/CE no distingue entre servicios públicos y privados de matriculación de vehículos.

La razón de esta distinción es que al SIS sólo pueden acceder determinadas autoridades que se mencionan en el artículo 101 del Convenio de Schengen. Las partes privadas no pueden acceder al SIS. En este caso, tampoco es necesario, ya que gracias al acceso indirecto, a través de las autoridades que se mencionan en el artículo 101, los servicios privados de matriculación de vehículos pueden llevar a cabo las funciones que les asigna la Directiva 1999/37/CE.

⁴ Decisión 1999/436/CE del Consejo, de 20 de mayo de 1999, por la que se determina, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y del Tratado de la Unión Europea, la base jurídica de cada una de las disposiciones o decisiones que constituyen el acervo de Schengen *DO L 176 de 10.07.1999, pp. 17-30*

La propuesta no interfiere de manera explícita en ninguna disposición de Derecho interno de los Estados miembros que exija a los servicios públicos y privados anteriormente citados informar a la policía o a las autoridades judiciales sobre los hechos o las circunstancias que puedan haber encontrado en relación con la matriculación de un vehículo y que pueda dar pie a sospechar que se ha cometido un delito. La actitud que deben adoptar los servicios de matriculación de vehículos que encuentren motivos de sospecha se deja al criterio del legislador nacional.

4. BASE JURÍDICA

4.1 Elección de la base jurídica

La base jurídica de la propuesta es la letra d) del apartado 1 del artículo 71 del TCE. Este artículo estipula que con el fin de aplicar la política común de transportes, el Consejo establecerá "cualesquiera otras disposiciones oportunas", con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 251 del TCE y previa consulta al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. El acceso al SIS de las autoridades públicas de matriculación de vehículos debe considerarse una disposición apropiada para aplicar la política común de transportes, en especial porque permite a dichas autoridades comprobar la situación de un vehículo previamente a su matriculación.

La misma base jurídica se eligió para la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos, que, en su artículo 9, obliga a los Estados miembros a prestarse ayuda mutua en la aplicación de la Directiva y les permite que intercambien información, por ejemplo por medios electrónicos interconectados.

Con arreglo al apartado 1 del artículo 5 del Protocolo por el que se integra *el acervo* de Schengen en el marco de la Unión Europea, las propuestas e iniciativas para desarrollar el *acervo* de Schengen estarán sometidas a las correspondientes disposiciones de los Tratados, aun cuando, tal como establece el apartado 2 del mismo artículo, el Consejo no haya adoptado las medidas contempladas en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 2 de ese Protocolo. Este es el caso en la actualidad de los artículos 92 a 119 del Convenio de Schengen. La elección del artículo 71 TCE como base jurídica para esta propuesta, significa que el acceso al SIS de las autoridades de matriculación de vehículos se asienta en el primer pilar.

4.2 Elección del instrumento jurídico

La elección del reglamento como instrumento jurídico es apropiada por las siguientes razones.

En primer lugar, la propuesta no pretende aproximar las legislaciones de los Estados miembros, lo que justificaría el uso de una directiva, sino establecer de manera uniforme unas normas básicas de un sistema de información común. En el presente caso, estas normas se refieren a los organismos que tienen acceso a los datos, a la modalidad de acceso (directa o indirecta) y a su finalidad. Los Estados miembros no deberían disponer de ninguna prerrogativa en estas cuestiones fundamentales.

En segundo lugar, el asunto de la propuesta, es decir, el acceso directo o indirecto al SIS reservado a determinadas autoridades y la consulta de sus datos por estas autoridades, no confiere ninguna facultad discrecional a los Estados miembros. El margen de maniobra que otorga a los Estados miembros el apartado 2 del artículo 92 del Convenio de Schengen no se verá limitado, puesto que los Estados miembros deberán facilitar a las autoridades mencionadas en el Convenio de Schengen el acceso a la parte nacional del Sistema de Información de Schengen (N.SIS).

Por último, las modificaciones propuestas sobre la base del artículo 66 TCE se presentaron en forma de reglamento. La coherencia jurídica aboga, por lo tanto, por la elección de un reglamento también en este caso.

Por estas razones, el reglamento es el instrumento más apropiado en este caso. El reglamento modificará disposiciones del Convenio de Schengen que, a su vez, modifican normas vinculantes entre Estados miembros. El objetivo es que todas las autoridades públicas de matriculación tengan acceso directo a los datos sobre vehículos del SIS y que las autoridades que no sean gubernamentales tengan un acceso indirecto a esos datos del SIS.

4.3 Técnica legislativa

Una de las posibles vías para aplicar esta propuesta podría haber sido modificar el apartado 1 del artículo 92; el apartado 1 del artículo 100; los apartados 1 y 2 del artículo 101 y los apartados 1, 4 y 5 del artículo 102 del Convenio de Schengen. Sin embargo, dado que esta propuesta es la única que se basa en el artículo 71 TCE, se crearía una situación legal muy compleja si se optara por modificar los artículos propiamente dichos. Por ejemplo, una futura enmienda del artículo 101 podría necesitar tres instrumentos jurídicos diferentes fundados en el artículo 66 TCE (primer pilar, cooperación de las administraciones nacionales en el ámbito del Título IV TCE), en los artículos 30, 31 y 34 TUE (tercer pilar, cooperación policial y judicial) y en el artículo 71 TCE.

Para evitar esta compleja situación, la propuesta adjunta introduce un nuevo artículo 102a en el Convenio de Schengen, que contiene una referencia interna a los demás artículos pertinentes. Debido al empleo de esta técnica, todas las normas referentes al acceso al SIS de las autoridades de matriculación de vehículos están contenidas en un solo artículo que forma parte integrante del Convenio de Schengen. Esta técnica tiene la ventaja de ser transparente, puesto que una futura enmienda de este artículo sólo podría y debería basarse en el artículo 71 TCE.

5. POSICIÓN DE NORUEGA E ISLANDIA

Por lo que se refiere a la posición de Noruega e Islandia, la letra G) del artículo 1 de la Decisión 1999/437/CE del Consejo, de 17 de mayo de 1999, relativa a determinadas normas de desarrollo del Acuerdo celebrado por el Consejo de la Unión Europea con la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen⁵, establece que el SIS, incluidas las disposiciones pertinentes sobre protección y seguridad de los datos, así como las disposiciones sobre el funcionamiento de las partes nacionales del SIS y el intercambio de información entre estas partes nacionales (el sistema SIRENE), así como el efecto de la introducción en el SIS de las descripciones de personas buscadas con fines de extradición, es

⁵ DO L 176 de 10.7.1999, p. 31

una de las partes *del acervo* de Schengen en la que estos dos países participarán. A pesar de su doble base jurídica, sería inconcebible excluir a Noruega e Islandia de uno de los aspectos del desarrollo del SIS, que no es, en definitiva, sino un sistema de información y consulta único. Por lo tanto, Noruega e Islandia están plenamente asociados al desarrollo del SIS, lo que incluye el acceso al mismo de sus autoridades de matriculación de vehículos.

6. REPERCUSIONES FINANCIERAS

El Reglamento será directamente aplicable en todos sus elementos en cada Estado miembro así como en Noruega e Islandia.

Estos Estados deben establecer una conexión entre las autoridades nacionales de matriculación de vehículos y la parte nacional del Sistema de Información de Schengen (N.SIS), previendo los filtros necesarios para bloquear el acceso a otros datos (a las autoridades públicas de matriculación de vehículos), o crear un vínculo entre el servicio privado de matriculación de vehículos y la autoridad pública designada a fin de garantizar la relación con el primero. Con objeto de que los Estados miembros tengan suficiente tiempo para tomar las medidas de aplicación necesarias, tanto técnicas como organizativas, se prevé un período de seis meses (180 días) entre el momento de la publicación del Reglamento y su entrada en vigor efectiva.

Por consiguiente, el presente Reglamento no tendrá repercusiones financieras para la Comunidad.

7. ARTICULADO

7.1 Artículo 1

El artículo 1 introduce un nuevo artículo 102a en el Convenio de Schengen sobre la base de lo dispuesto en la letra d) del apartado 1 del artículo 71 TCE. Este nuevo artículo confiere a las autoridades públicas de matriculación de vehículos el derecho a acceder directamente al SIS y a consultar los datos pertinentes introducidos en él para comprobar la situación de un vehículo o los documentos presentados por las personas que desean matricular un vehículo. El apartado 2 autoriza el acceso indirecto, a través de una autoridad pública, a otros servicios de matriculación distintos de los gubernamentales. Estos servicios de matriculación no gubernamentales sólo pueden acceder al sistema a través de las autoridades públicas que gocen de un derecho de acceso y consulta directo con arreglo al artículo 101 del Convenio de Schengen. Esta disposición también garantiza un sistema de protección de datos más estricto en virtud del cual el acceso se realiza a través de una autoridad pública, estando los Estados miembros obligados a velar por la aplicación de las disposiciones sobre protección de datos en los casos en que se autorice el acceso.

El Reglamento se alinea con la Directiva 1999/37/CE, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos, que determina el alcance y la finalidad de la actividad de los servicios responsables de la expedición de los certificados de matriculación, que son los beneficiarios de la presente propuesta de Reglamento. El Reglamento obliga a los Estados miembros a crear la infraestructura técnica necesaria para permitir a las autoridades públicas de matriculación el acceso directo al SIS. El Reglamento no establece normas específicas en cuanto a la cooperación entre las autoridades policiales y judiciales nacionales y los servicios responsables de la matriculación de vehículos. De conformidad con el apartado 3, esta cooperación estará regulada por el Derecho nacional. Además el apartado 3 implica que el

Derecho nacional registrará las normas relativas al uso de los datos del SIS de interés para las autoridades de matriculación de vehículos con miras a evitar el tráfico ilegal y el fraude para aplicar la Directiva 1999/37/EC. Esta nueva posibilidad de consulta del SIS no debería provocar retrasos injustificados en el proceso de matriculación de vehículos.

7.2 Artículo 2

El artículo 2 establece las normas para la entrada en vigor del Reglamento. Así, se prevé un período de seis meses entre el momento de la publicación y el momento en que el Reglamento comenzará a aplicarse. Durante ese período los Estados miembros prepararán la aplicación del Reglamento y tomarán las medidas técnicas y organizativas pertinentes para dar a las autoridades de matriculación de vehículos un acceso directo o, en su caso, indirecto al SIS.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985, relativo a la supresión gradual de los controles en las fronteras comunes por lo que se refiere al acceso al Sistema de Información de Schengen de los servicios de los Estados miembros responsables de la expedición de los certificados de matriculación de vehículos

(Texto pertinente a los fines del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, la letra d) del apartado 1 de su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión⁶,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁸,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁹,

- (1) Considerando que el artículo 9 de la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos¹⁰, establece que los Estados miembros se prestarán ayuda mutua en la aplicación de dicha Directiva y podrán intercambiar información, de manera bilateral o multilateral, en particular con el fin de verificar, antes de cualquier matriculación de un vehículo, la situación legal del mismo, en su caso, en el Estado miembro en el que estuviera matriculado previamente; que a efectos de esa verificación se podrá recurrir, en particular, a medios electrónicos interconectados;
- (2) Considerando que el Sistema de Información de Schengen (en lo sucesivo, "SIS") creado de conformidad con el Título IV del Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen, de 14 de junio de 1985, relativo a la supresión gradual de los controles en las fronteras comunes¹¹ (en lo sucesivo, "el Convenio de Schengen de 1990") integrado en el marco de la Unión Europea en virtud del Protocolo anexo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, constituye un medio electrónico de interconexión entre los Estados miembros y que contiene, entre

⁶ DO C [...], [...], p. [...].

⁷ DO C [...], [...], p. [...].

⁸ DO C [...], [...], p. [...].

⁹ DO C [...], [...], p. [...].

¹⁰ DO L 138 de 1.6.1999, p.57

¹¹ DO L 239 de 22.9.2000, p. 19.

otros, datos sobre los vehículos de motor de una cilindrada superior a 50 cc robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente;

- (3) Considerando que, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 100 del Convenio de Schengen de 1990, los datos relativos a los objetos buscados con vistas a su incautación, o como pruebas en un procedimiento penal, se introducirán en el SIS;
- (4) Considerando que el apartado 1 del artículo 101 del Convenio de Schengen de 1990 establece que el acceso a los datos integrados en el SIS, así como el derecho de consultarlos directamente, está reservado exclusivamente a las autoridades competentes para efectuar controles fronterizos y otras comprobaciones de policía o aduanas realizadas dentro del país, así como la coordinación de las mismas;
- (5) Considerando que el apartado 4 del artículo 102 del Convenio de Schengen de 1990 especifica que, en principio, los datos no podrán ser utilizados con fines administrativos;
- (6) Considerando que las autoridades o servicios de los Estados miembros competentes para expedir los certificados de matriculación de vehículos deberían tener acceso a dichos datos, así como a los datos integrados en el SIS referentes a los documentos de matriculación o de identidad expedidos o vírgenes que hayan sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente;
- (7) Considerando que, con ese fin, es necesario adoptar normas que garanticen a esas autoridades y servicios el acceso a dichos datos, permitiéndoles utilizarlos con el fin administrativo de expedir debidamente certificados de matriculación de vehículos;
- (8) Considerando que en la medida en que los servicios competentes para expedir los certificados de matriculación de los vehículos en los Estados miembros no sean autoridades públicas, dicho acceso debería concederse indirectamente, es decir, a través de una autoridad mencionada en el apartado 1 del artículo 101 del Convenio de Schengen de 1990, que se encargará de garantizar el cumplimiento de las medidas adoptadas por estos Estados miembros de conformidad con el artículo 118 del Acuerdo de Schengen de 1990;
- (9) Considerando que la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos¹², así como las normas específicas sobre la protección de datos del Acuerdo de Schengen de 1990, que completan y clarifican los principios establecidos en aquella Directiva, se aplican al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades o servicios de los Estados miembros competentes para expedir los certificados de matriculación de los vehículos;

¹² DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

- (10) Considerando que el objetivo de la medida propuesta, concretamente la concesión de un derecho de acceso al SIS a las autoridades y servicios competentes para expedir certificados de matriculación con el fin de facilitarles las misiones que les asigna la Directiva 1999/37/CE, sólo puede lograrse a escala comunitaria debido a la propia naturaleza del SIS, que es un sistema conjunto de información; que la acción por separado de los Estados miembros no puede alcanzar un objetivo como éste, que el presente Reglamento no excede lo que resulta necesario para alcanzar ese objetivo;
- (11) Considerando que los Estados miembros deberían disponer de un plazo suficiente para adoptar las medidas prácticas necesarias para aplicar este Reglamento;
- (12) Considerando que, por lo que se refiere a Islandia y Noruega, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen que entran en el ámbito al que se refiere la letra G) del artículo 1 de la Decisión 1999/437/CE, relativa a determinadas normas de desarrollo del Acuerdo celebrado por el Consejo de la Unión Europea con la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen¹³,
- (13) Considerando que el presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en especial por la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El artículo 102a se inserta en el Título IV del Convenio de Schengen de 1990:

"Artículo 102a

- 1. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92; en el apartado 1 del artículo 100; en los apartados 1 y 2 del artículo 101 y en los apartados 1, 4 y 5 del artículo 102, los servicios de los Estados miembros competentes para expedir certificados de matriculación de vehículos con arreglo a la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de vehículos, podrán acceder a los datos introducidos en el Sistema de Información de Schengen que se mencionan más abajo, para comprobar que los vehículos cuya matriculación se solicita no hayan sido robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente y que las personas que solicitan un certificado de matriculación no estén utilizando con ese fin documentos de identidad robados, sustraídos u ocultados fraudulentamente:
 - (a) datos referentes a los vehículos de motor de una cilindrada superior a 50 cc;
 - (b) datos referentes a los remolques y caravanas con un peso en vacío superior a 750 Kg;
 - (c) datos referentes a los documentos oficiales vírgenes;

¹³ DO L 176 de 10.7.1999, p. 31.

(d) datos referentes a los documentos de identidad expedidos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, el acceso a estos datos por parte de dichos servicios estará regulado por el Derecho nacional de cada Estado miembro.

2. Cuando los servicios a los que se refiere el apartado 1 sean gubernamentales, podrán acceder a los datos integrados en el Sistema de Información de Schengen y consultarlos directamente.

Cuando los servicios a los que se refiere el apartado 1 no sean gubernamentales, sólo podrán acceder a los datos integrados en el Sistema de Información de Schengen a través de una de las autoridades mencionadas en el apartado 1 del artículo 101. Esta autoridad tendrá derecho a consultar los datos directamente. El Estado miembro de que se trate velará por que el servicio y sus empleados respeten todas las limitaciones de utilización de los datos que la autoridad pública les comunique.

3. El apartado 2 del artículo 100 no se aplicará a las consultas efectuadas de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo. Toda transmisión de información extraída del Sistema de Información de Schengen que permita suponer que se ha cometido un delito, efectuada por los servicios a que se refiere el apartado 1 en beneficio de las autoridades policiales o judiciales, estará regulada por el Derecho nacional.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en *el Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a los [seis meses de su fecha de publicación].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente