



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.8.2003

COM(2003) 510 final

2003/0198 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**portant modification de la Convention d'application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985 relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes en ce qui concerne l'accès des services des États membres chargés de la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules au système d'information Schengen**

(présentée par la Commission)

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **1. INTRODUCTION**

Le traité d'Amsterdam a introduit la mise en place progressive d'un espace de liberté, de sécurité et de justice en tant que nouvel objectif de l'Union. En vertu de l'article 2 du traité sur l'Union européenne (traité UE), il convient d'assurer au sein de cet espace la libre circulation des personnes, en liaison avec des mesures appropriées en matière de contrôle des frontières extérieures, d'asile, d'immigration, ainsi que de prévention de la criminalité et de lutte contre ce phénomène.

En ce qui concerne ce dernier aspect, l'article 61, point e), du traité instituant la Communauté européenne (traité CE) dispose que, afin de mettre en place progressivement un espace de liberté, de sécurité et de justice, le Conseil arrête des mesures dans le domaine de la coopération policière et judiciaire en matière pénale visant un niveau élevé de sécurité par la prévention de la criminalité et la lutte contre ce phénomène au sein de l'Union, conformément aux dispositions du traité sur l'Union européenne.

L'article 29 du traité UE, par lequel débute le titre VI "Dispositions relatives à la coopération policière et judiciaire en matière pénale", stipule notamment que, sans préjudice des compétences de la Communauté européenne, l'objectif de l'Union est d'offrir aux citoyens un niveau élevé de protection dans un espace de liberté, de sécurité et de justice, en élaborant une action en commun entre les États membres dans le domaine de la coopération policière et judiciaire en matière pénale.

En vertu de l'article 47 du traité UE, aucune disposition du traité sur l'Union européenne n'affecte les traités instituant les Communautés européennes ni les traités et actes subséquents qui les ont modifiés ou complétés.

Dans le cadre de la politique commune des transports visée au titre V du traité CE, et plus particulièrement dans l'intérêt du fonctionnement du marché intérieur et de la lutte contre la fraude et le commerce illicite de véhicules volés, une étroite collaboration a été instaurée entre les États membres au moyen d'un échange efficace d'informations pouvant inclure le recours à des moyens électroniques interconnectés.

Lors de sa réunion de Tampere des 15 et 16 octobre 1999, le Conseil européen a marqué son accord sur un certain nombre d'orientations et de priorités politiques devant faire rapidement de l'espace de liberté, de sécurité et de justice une réalité. Il a notamment souligné à cette occasion que "la coopération entre les autorités des États membres, lors d'enquêtes sur des activités criminelles transfrontières dans un État membre, doit être la plus fructueuse possible"<sup>1</sup>.

L'article 100 du titre IV de la convention d'application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985 relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes (ci-après dénommée "la convention de Schengen"), conclue en 1990 et intégrée dans le cadre de l'Union européenne conformément au protocole joint au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, habilite les autorités à intégrer les données relatives aux véhicules à moteur volés, détournés ou égarés dans le système d'information

---

<sup>1</sup> Point 43 des conclusions de la présidence.

Schengen (ci-après dénommé "SIS"). Conformément à l'article 101 de la convention de Schengen, l'accès aux données SIS est réservé exclusivement aux instances qui sont compétentes pour les contrôles frontaliers et les autres vérifications de police et de douanes exercées à l'intérieur du pays. En outre, l'accès à certaines données peut être exercé par les instances qui sont compétentes pour la délivrance des visas, l'examen des demandes de visas, la délivrance des titres de séjour et l'administration des étrangers dans le cadre de l'application de la convention.

En 1999, la présidence française a entrepris l'examen des nouvelles fonctions jugées nécessaires par les utilisateurs du SIS afin de mieux répondre aux objectifs de l'espace de liberté, de sécurité et de justice. L'une des fonctions recensées par les États membres est la nécessité de permettre aux services d'immatriculation des véhicules d'avoir accès au SIS, en particulier aux données de ce système concernant les véhicules à moteur et les remorques, les documents officiels vierges et les documents d'identité délivrés (passeports, cartes d'identité, permis de conduire) qui ont été volés, détournés ou égarés, de façon à pouvoir vérifier si les véhicules présentés en vue d'une immatriculation n'ont pas été volés, détournés ou égarés et si les personnes souhaitant obtenir un certificat d'immatriculation n'utilisent pas à cette fin des documents d'identité ou d'immatriculation volés, détournés ou égarés.

L'objectif poursuivi contribue à la réalisation des finalités de la politique commune des transports prévue au titre V du traité CE. La présentation de propositions législatives dans ce domaine relève de la compétence exclusive de la Commission, différant en cela des initiatives soumises par la présidence espagnole en 2002. Celles-ci avaient également pour objet de modifier les articles pertinents de la convention de Schengen, mais étaient fondées sur le titre IV du traité CE et le titre VI du traité UE, qui confèrent aux États membres un droit d'initiative en matière législative.

L'initiative proposée en mai 2002 par le Royaume d'Espagne *en vue de l'adoption d'une décision 2002/.../JAI du Conseil concernant l'attribution de certaines fonctions nouvelles au système d'information Schengen, en particulier, dans le cadre de la lutte contre le terrorisme*<sup>2</sup>, qui est sur le point d'être adoptée par le Conseil, revêt à cet égard un intérêt particulier. L'article 1er, paragraphe 4, de cette initiative modifie l'article 100, paragraphe 3, de la convention de Schengen et ajoute de nouvelles catégories de données. La partie pertinente de cette initiative, telle que modifiée durant les débats du Conseil, est libellée comme suit:

« 3. Les catégories ci-après d'objets facilement identifiables sont introduites:

- a) les véhicules à moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>, les embarcations et les aéronefs volés, détournés ou égarés;
- b) les remorques d'un poids à vide supérieur à 750 kg, les caravanes, le matériel industriel, les moteurs hors-bord et les conteneurs volés, détournés ou égarés;
- c) [...];
- d) les documents officiels vierges volés, détournés ou égarés;

---

<sup>2</sup> JO C 160 du 4.7.2002, p. 7.

e) les documents d'identité (tels que passeports, cartes d'identité, permis de conduire), titres de séjour et documents de voyage délivrés qui ont été volés, détournés, égarés ou invalidés;

f) les certificats d'immatriculation et les plaques d'immatriculation volés, détournés, égarés ou invalidés;

g) [...]. »

Si l'adoption de l'initiative législative espagnole précède celle du règlement, l'article 1er de celui-ci devra être modifié afin d'autoriser l'accès aux données relatives aux certificats et plaques d'immatriculation des véhicules visés par l'article 100, paragraphe 3, point f), modifié par cette initiative. Dans sa forme actuelle, l'article 1er fait référence aux points a), b), d) et e), existants de l'article 100, paragraphe 3.

Si, par ailleurs, l'adoption de la décision fait suite à celle du règlement, l'article 102*bis*, paragraphe 1, de la convention de Schengen, qui sera introduit conformément à l'article 1er dudit règlement, devra être modifié afin d'autoriser l'accès aux données relatives aux certificats et plaques d'immatriculation des véhicules.

## **2. MESURES DEJA PRISES**

### **2.1 La directive 1999/37/CE du Conseil**

En vertu de la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules<sup>3</sup>, les États membres délivrent un certificat d'immatriculation pour les véhicules qui sont soumis à immatriculation selon leur législation nationale (article 3). Ce certificat d'immatriculation est reconnu par les autres États membres (article 4).

Conformément à l'article 9 de la directive, les États membres peuvent échanger des informations sur la situation légale d'un véhicule.

Aux termes de l'article 9, "les États membres se prêtent assistance en vue de la mise en œuvre de la présente directive. Ils peuvent échanger des informations sur un plan bilatéral ou multilatéral afin notamment de vérifier, avant toute immatriculation d'un véhicule, la situation légale de celui-ci, le cas échéant, dans l'État membre où il était immatriculé précédemment. Cette vérification pourra comporter, en particulier, le recours à des moyens électroniques interconnectés."

La directive n'impose aucune obligation de consultation, mais permet simplement aux services d'immatriculation d'avoir accès à des informations sur les véhicules volés. Elle ne mentionne pas spécifiquement le SIS ou les données SIS, mais prévoit seulement la possibilité, pour les États membres, d'agir sur un plan unilatéral ou multilatéral.

---

<sup>3</sup> JO L 138 du 1.6.1999, p. 57.

## **2.2 La convention de Schengen**

La convention de Schengen précise quelles sont les instances ayant accès au SIS, à quelles fins cet accès leur est accordé, ainsi que les mesures qu'elles doivent prendre lorsque le résultat d'une consultation est positif.

Les articles suivants de la convention de Schengen sont pertinents. L'article 92, paragraphe 1, précise la finalité de l'accès des autorités nationales au système d'alerte SIS, à savoir soit la réalisation de contrôles de frontière et autres contrôles de police et de douanes, soit, en ce qui concerne la catégorie des ressortissants de pays tiers auxquels l'accès doit être refusé (article 96), la délivrance de visas et de permis de séjour et l'administration des étrangers.

En vertu de l'article 100, paragraphe 1, les données relatives aux véhicules et aux documents volés, détournés ou égarés sont intégrées dans le SIS aux fins de saisie ou de preuves dans une procédure pénale.

L'article 101, paragraphes 1 et 2, énumère les autorités auxquelles l'accès aux données SIS et le droit de les interroger directement est réservé.

L'article 102, paragraphe 4, précise que les données ne pourront pas être utilisées à des fins administratives. Il prévoit toutefois une dérogation aux fins de l'article 101, paragraphe 2, en ce qui concerne les données intégrées conformément à l'article 96.

## **3. OBJECTIFS ET CHAMP D'APPLICATION**

### **3.1 Objectif général**

La proposition vise à modifier la convention de Schengen afin d'améliorer la coopération entre les États membres et, partant, le fonctionnement du marché intérieur. Concrètement, elle doit permettre la réalisation de cet objectif en donnant aux services d'immatriculation des véhicules des États membres le droit de consulter certaines catégories de données figurant dans le SIS.

Ces autorités disposeront ainsi de davantage de moyens de s'assurer plus efficacement que les véhicules qui leur sont présentés en vue d'une immatriculation n'ont pas été volés, détournés ou égarés et que les personnes souhaitant obtenir un certificat d'immatriculation n'utilisent pas à cette fin des documents d'identité ou d'immatriculation volés, détournés, égarés ou - à l'avenir - invalidés, ce qui est dans l'intérêt du fonctionnement du marché intérieur et de la lutte contre la fraude et le commerce illicite de véhicules volés.

### **3.2. Objectifs spécifiques**

Les objectifs spécifiques de la proposition sont les suivants.

La proposition contribue tout d'abord à la réalisation de la politique commune des transports, en ce qu'elle accorde aux États membres un moyen opérationnel supplémentaire de se prêter assistance en ce qui concerne la ré-immatriculation des véhicules et, partant, de faciliter la reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation délivrés par un autre État membre. Grâce à cette augmentation des possibilités de détection des cas de fraude et de commerce illicite des véhicules, les États membres peuvent être davantage certains que les certificats qu'ils délivrent couvrent des véhicules vendus en toute légalité et que leurs propriétaires détiennent un titre de propriété légitime.

En vertu de l'article 2, point b), de la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, on entend par "immatriculation", "l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation".

Les services d'immatriculation des véhicules ont donc une mission de nature administrative et ne poursuivent pas des objectifs de droit pénal en consultant les catégories de données pertinentes dans le SIS. Cela n'enlève rien au fait qu'un service d'immatriculation constatant la présence, dans le SIS, d'un véhicule ou d'un document présenté au cours de la procédure administrative, peut en informer une instance policière, sans intervenir lui-même sur le plan pénal.

En deuxième lieu, cette proposition représente un développement de l'acquis de Schengen au sens de la décision 1999/436/CE du Conseil<sup>4</sup>. Elle contribue de façon concrète à toute une série d'autres initiatives visant à développer cet acquis en vue d'étendre les fonctions du SIS. Celui-ci pourra, de la sorte, devenir un instrument encore plus crucial dans le domaine de la lutte contre la criminalité et contribuer à l'espace de libre circulation. Les États membres disposeront d'un instrument plus efficace aux fins de la mise en place progressive d'un espace de liberté, de sécurité et de justice.

Enfin, la proposition concourt à la réalisation des objectifs formulés par le Conseil européen de Tampere, en particulier l'objectif énoncé au point 46 du chapitre IX ("Intensifier la coopération dans la lutte contre la criminalité") de la section C ("La lutte contre la criminalité à l'échelle de l'Union"), paragraphe 43, qui est que "la coopération entre les autorités des États membres, lors d'enquêtes sur des activités criminelles transfrontières dans un État membre, doit être la plus fructueuse possible".

### **3.3 Domaine d'application**

La proposition de règlement établit une distinction entre l'accès direct au SIS, qui est réservé aux services publics d'immatriculation des véhicules, et l'accès indirect à ce système, dont bénéficient les services d'immatriculation privés chargés de l'immatriculation et de la ré-immatriculation des véhicules dans certains États membres. La directive 1999/37/CE n'établit aucune distinction entre les services d'immatriculation publics et privés.

La raison de cette distinction tient au fait que l'accès au SIS est réservé à certaines instances publiques mentionnées à l'article 101 de la convention de Schengen. Les services privés n'ont pas accès à ce système. Cela n'est pas nécessaire non plus en l'espèce, puisque les services d'immatriculation privés peuvent, grâce à un accès indirect par l'intermédiaire des instances indiquées à l'article 101, s'acquitter des tâches qui leur incombent conformément à la directive 1999/37/CE.

La proposition n'interfère pas explicitement avec les dispositions des législations nationales des États membres en vertu desquelles les services publics et privés précités sont tenus d'informer les services de police ou les autorités judiciaires des faits ou circonstances éventuellement constatés dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule et permettant

---

<sup>4</sup> Décision 1999/436/CE du Conseil du 20 mai 1999 déterminant, conformément aux dispositions pertinentes du traité instituant la Communauté européenne et du traité sur l'Union européenne, la base juridique de chacune des dispositions ou décisions constituant l'acquis de Schengen, *JO L 176 du 10.7.1999, p. 17 à 30.*

d'établir la présomption d'une infraction pénale. L'attitude que doivent adopter les services d'immatriculation des véhicules ayant des motifs de suspicion est laissée à la discrétion du législateur national.

#### **4. BASE JURIDIQUE**

##### **4.1 Choix de la base juridique**

La base juridique de la proposition est l'article 71, paragraphe 1, point d), du traité CE. Cet article dispose que, en vue de mettre en œuvre la politique commune des transports, le Conseil adopte "toutes autres dispositions utiles", conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité CE et après consultation du Comité économique et social européen et du Comité des régions. L'accès des services d'immatriculation au SIS doit être considéré comme constituant une telle disposition utile pour la poursuite de la mise en œuvre de la politique commune des transports, en particulier parce que ces instances peuvent ainsi vérifier la situation légale d'un véhicule avant de procéder à son immatriculation.

La même base juridique a été choisie pour la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, dont l'article 9 dispose que les États membres se prêtent assistance en vue de la mise en œuvre de ladite directive et peuvent échanger des informations, par exemple en recourant à des moyens électroniques interconnectés.

En vertu de l'article 5, paragraphe 1, du protocole intégrant l'acquis de Schengen dans le cadre de l'Union européenne, les propositions et initiatives fondés sur l'acquis de Schengen sont soumises aux dispositions pertinentes des traités, même si, ainsi que le prévoit le paragraphe 2 du même article, le Conseil n'a pas adopté les mesures visées à l'article 2, paragraphe 1, dudit protocole. C'est le cas actuellement des articles 92 à 119 de la convention de Schengen. Le fait de choisir l'article 71 du traité CE comme base juridique de la proposition signifie que l'accès des services d'immatriculation au SIS repose sur le premier pilier.

##### **4.2 Choix de l'instrument juridique**

Le choix d'un règlement comme instrument juridique est approprié, notamment pour les raisons suivantes.

En premier lieu, la proposition ne vise pas le rapprochement des législations nationales, ce qui justifierait le recours à une directive, mais la définition uniforme de règles de base relatives à un système d'information commun. Dans le cas d'espèce, ces règles ont trait aux instances ayant accès aux données, aux modalités de cet accès (direct/indirect), ainsi qu'à sa finalité. Il convient de ne pas laisser ces questions fondamentales à la discrétion des États membres.

Ensuite, l'objet de la proposition, à savoir l'accès direct ou indirect de certaines instances au SIS et la consultation par celles-ci des données qu'il contient, n'est pas laissé à la discrétion aux États membres. La marge de manœuvre des États membres découlant de l'article 92, paragraphe 2, de la convention de Schengen ne sera pas restreinte, étant donné qu'ils devront permettre aux instances mentionnées dans ladite convention d'avoir accès à la partie nationale du système d'information Schengen (N-SIS).

Enfin, les modifications fondées sur l'article 66 du traité CE ont été présentées sous la forme d'un règlement. Dans un souci de cohérence juridique, il convient également d'opter en l'espèce pour un règlement.

Un règlement s'avère donc l'instrument juridique le plus approprié. Le règlement modifie les dispositions de la convention de Schengen et, partant, les règles contraignantes entre États membres, l'objectif étant de permettre à tous les services d'immatriculation publics d'avoir accès directement aux données SIS relatives aux véhicules et de permettre aux services qui ne sont pas des instances publiques de disposer d'un accès indirect à ces mêmes données.

#### **4.3 Technique législative**

En ce qui concerne la mise en œuvre de cette proposition, l'une des possibilités aurait été de modifier l'article 92, paragraphe 1, l'article 100, paragraphe 1, l'article 101, paragraphes 1 et 2, et l'article 102, paragraphes 1, 4 et 5, de la convention de Schengen. Étant donné, toutefois, que cette proposition est la seule qui repose sur l'article 71 du traité CE, une modification des articles proprement dits engendrerait une situation juridique très complexe. Un futur amendement de l'article 101, par exemple, pourrait nécessiter trois instruments juridiques différents, fondés sur l'article 66 du traité CE (premier pilier, coopération entre les administrations des États membres dans le domaine du titre IV du traité CE), sur les articles 30, 31 et 34 du traité UE (troisième pilier, coopération policière), ainsi que sur l'article 71 du traité CE.

Pour éviter une situation aussi complexe, la proposition insère dans la convention de Schengen un nouvel article 102*bis* comportant une référence interne aux autres articles pertinents. Cette technique permet d'inclure toutes les dispositions relatives à l'accès des services d'immatriculation au SIS dans un seul et même article faisant partie intégrante de la convention de Schengen. Cela a l'avantage d'être transparent, étant donné que tout amendement futur de cet article ne devra et ne pourra être fondé que sur l'article 71 du traité CE.

#### **5. LA POSITION DE LA NORVEGE ET DE L'ISLANDE**

En ce qui concerne la position de la Norvège et de l'Islande, l'article 1er, point G, de la décision 1999/437/CE du Conseil du 17 mai 1999 relative à certaines modalités d'application de l'accord conclu par le Conseil de l'Union européenne et la République d'Islande et le Royaume de Norvège sur l'association de ces États à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen<sup>5</sup> dispose que le SIS, y compris les dispositions concernant la protection et la sécurité des données y relatives, ainsi que les dispositions concernant le fonctionnement des parties nationales du SIS et l'échange de renseignements entre ces parties nationales (système SIRENE) ainsi que l'effet des signalements dans le SIS des personnes recherchées pour arrestation aux fins d'extradition, constitue l'un des domaines de l'acquis de Schengen auxquels ces deux pays sont associés. Nonobstant cette double base juridique, il serait inconcevable d'exclure la Norvège et l'Islande de l'un des aspects du développement du SIS, qui constitue, somme toute, un système de renseignement et d'interrogation unique. C'est la raison pour laquelle la Norvège et l'Islande sont pleinement associées à son développement, y compris l'accès des services d'immatriculation des véhicules.

---

<sup>5</sup> JO L 176 du 10.7.1999, p. 31.



## **6. LES RETOMBÉES FINANCIÈRES**

Le règlement sera directement applicable dans tous ses éléments dans tout État membre, ainsi qu'en Norvège et en Islande.

Ces États doivent mettre en place une connexion entre les services d'immatriculation nationaux et la partie nationale du système d'information Schengen (N-SIS), tout en prévoyant les filtres nécessaires pour empêcher l'accès à d'autres données (pour ce qui est des services d'immatriculation publics), ou établir une liaison entre le service d'immatriculation privé et l'instance publique désignée en vue de faire le lien avec celui-ci. Afin de permettre aux États membres de disposer de suffisamment de temps pour arrêter les mesures d'application nécessaires, tant sur le plan technique que sur le plan organisationnel, un délai de six mois (180 jours) est prévu entre la date de la publication du règlement et son entrée en vigueur effective.

Ce règlement n'aura par conséquent aucune retombée financière pour la Communauté.

## **7. LES ARTICLES**

### **7.1 L'article premier**

L'article 1er insère un nouvel article 102*bis*, fondé sur l'article 71, paragraphe 1, point d), dans la convention de Schengen. Ce nouvel article réserve aux services publics d'immatriculation des véhicules l'accès direct au SIS et le droit d'interroger directement les données pertinentes aux fins de la vérification de la situation d'un véhicule ou des documents présentés par une personne souhaitant faire immatriculer un véhicule. Le paragraphe 2 prévoit un accès indirect, par le biais d'une instance publique, pour les services d'immatriculation autres que les instances publiques. Ces derniers n'ont accès à ce système que par l'intermédiaire de services publics disposant d'un droit d'accès et de consultation direct conformément à l'article 101 de la convention de Schengen. Cette disposition garantit également un système de protection des données plus strict, étant donné que les données sont disponibles par le biais de services publics et que les États membres sont tenus de veiller à l'application des dispositions relatives à la protection des données dans les cas où un accès est accordé.

Le règlement doit être mis en relation avec la directive 1999/37/CE relative aux documents d'immatriculation des véhicules, qui détermine la portée et la finalité de l'action des services responsables de la délivrance des certificats d'immatriculation, qui sont les bénéficiaires de la présente proposition de règlement. Il instaure l'obligation, pour les États membres, de mettre en place l'infrastructure technique nécessaire afin de permettre aux services d'immatriculation publics de disposer d'un accès direct au SIS. Il ne fixe pas de règles spécifiques quant à la coopération entre les instances policières nationales et les services d'immatriculation, coopération qui relève du droit national en vertu du paragraphe 3. En outre, conformément au paragraphe 3, les règles applicables à l'utilisation des données SIS pertinentes pour les services d'immatriculation des véhicules aux fins de la prévention du commerce illicite et de la fraude en application de la directive 1999/37/CE relèvent du droit national. Cette nouvelle possibilité de consultation du SIS ne devrait pas retarder indûment la procédure d'immatriculation des véhicules.

## **7.2 L'article 2**

L'article 2 contient les dispositions relatives à l'entrée en vigueur du règlement. Un délai de six mois est prévu entre la date de publication du règlement et la date à partir de laquelle celui-ci sera applicable. Durant cette période, les États membres prépareront la mise en œuvre du règlement et arrêteront les mesures techniques et opérationnelles nécessaires afin de permettre aux services d'immatriculation des véhicules de disposer d'un accès direct ou, le cas échéant, indirect au SIS.

Proposition de

## RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**portant modification de la Convention d'application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985 relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes en ce qui concerne l'accès des services des États membres chargés de la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules au système d'information Schengen**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, point d),

vu la proposition de la Commission<sup>6</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>7</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>8</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>9</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu de l'article 9 de la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules<sup>10</sup>, les États membres se prêtent assistance en vue de la mise en œuvre de ladite directive et peuvent échanger des informations sur un plan bilatéral ou multilatéral afin notamment de vérifier, avant toute immatriculation d'un véhicule, la situation légale de celui-ci, le cas échéant, dans l'État membre où il était immatriculé précédemment. Cette vérification peut comporter, en particulier, le recours à des moyens électroniques interconnectés.
- (2) Le système d'information Schengen (dénommé ci-après "SIS"), créé conformément au titre IV de la convention, conclue en 1990, d'application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985 relatif à la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes<sup>11</sup> (dénommée ci-après "la convention de Schengen de 1990"), convention intégrée dans le cadre de l'Union européenne conformément au protocole joint au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, constitue un moyen électronique interconnecté entre les États membres et contient notamment des données

---

<sup>6</sup> JO C ... du ..., p. ...

<sup>7</sup> JO C ... du ..., p. ...

<sup>8</sup> JO C ... du ..., p. ...

<sup>9</sup> JO C ... du ..., p. ...

<sup>10</sup> JO L 138 du 1.6.1999, p. 57.

<sup>11</sup> JO L 239 du 22.9.2000, p. 19.

sur les véhicules à moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup> qui ont été volés, détournés ou égarés.

- (3) Aux termes de l'article 100, paragraphe 1, de la convention de Schengen de 1990, les données relatives aux objets recherchés aux fins de saisie ou de preuves dans une procédure pénale sont intégrées dans le SIS.
- (4) En vertu de l'article 101, paragraphe 1, de la convention de Schengen de 1990, l'accès aux données intégrées dans le SIS, de même que le droit de les interroger directement, sont réservés exclusivement aux instances qui sont compétentes pour les contrôles frontaliers et les autres vérifications de police et de douanes exercées à l'intérieur du pays, ainsi que pour la coordination de celles-ci.
- (5) Conformément à l'article 102, paragraphe 4, de la convention de Schengen de 1990, les données ne peuvent en principe pas être utilisées à des fins administratives.
- (6) Il convient de permettre aux instances ou aux services des États membres chargés de délivrer les certificats d'immatriculation des véhicules d'avoir accès à ces données, de même qu'aux données SIS relatives aux documents d'immatriculation ou d'identité vierges ou délivrés qui ont été volés, détournés ou égarés, dans la mesure où ces données leur sont nécessaires en vue de l'exécution des tâches qui leur sont assignées.
- (7) À cette fin, il y a lieu d'adopter des règles garantissant à ces instances et services l'accès à ces données et leur permettant d'utiliser celles-ci à des fins administratives en vue de la délivrance appropriée des certificats d'immatriculation des véhicules.
- (8) Dans la mesure où les services des États membres chargés de délivrer des certificats d'immatriculation ne sont pas des instances publiques, il convient que cet accès se fasse indirectement, c'est-à-dire par l'intermédiaire d'une autorité mentionnée à l'article 101, paragraphe 1, de la convention de Schengen de 1990 chargée de veiller au respect des mesures prises par les États membres conformément à l'article 118 de la convention de Schengen de 1990.
- (9) La directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données<sup>12</sup>, de même que les règles spécifiques de la convention de Schengen de 1990 relatives à la protection des données qui complètent ou clarifient les principes énoncés dans ladite directive, s'appliquent au traitement des données à caractère personnel par les instances ou services des États membres chargés de délivrer les certificats d'immatriculation des véhicules.
- (10) Le but de l'action proposée, qui est de permettre aux services des États membres chargés de délivrer les certificats d'immatriculation d'avoir accès au SIS afin de s'acquitter plus aisément des tâches qui leur incombent en vertu de la directive 1999/37/CE, ne peut être atteint qu'au niveau communautaire du fait de la nature même du SIS, qui constitue un système d'information commun. Les États membres seuls ne pourraient réaliser un tel objectif. Le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire à cet effet.

---

<sup>12</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

- (11) Il convient d'accorder aux États membres un délai suffisant en vue de l'adoption des mesures pratiques nécessaires aux fins de l'application du présent règlement.
- (12) En ce qui concerne l'Islande et la Norvège, le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen qui entre dans le champ d'application de l'article 1er, point G, de la décision 1999/437/CE du Conseil du 17 mai 1999 relative à certaines modalités d'application de l'accord conclu par le Conseil de l'Union européenne et la République d'Islande et le Royaume de Norvège sur l'association de ces États à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen<sup>13</sup>.
- (13) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

L'article 102*bis* suivant est inséré dans le titre IV de la convention de Schengen de 1990:

"Article 102*bis*

1. Nonobstant l'article 92, paragraphe 1, l'article 100, paragraphe 1, l'article 101, paragraphes 1 et 2, et l'article 102, paragraphes 1, 4 et 5, les services des États membres chargés de délivrer les certificats d'immatriculation des véhicules visés par la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules disposent d'un droit d'accès aux données ci-après, qui sont intégrées dans le système d'information Schengen, en vue de vérifier si les véhicules qui leur sont présentés afin d'être immatriculés n'ont pas été volés, détournés ou égarés et si les personnes qui demandent un certificat d'immatriculation n'utilisent pas à cette fin des documents d'identité volés, détournés ou égarés:
  - (a) données relatives aux véhicules à moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>;
  - (b) données relatives aux remorques et aux caravanes d'un poids à vide supérieur à 750 kg;
  - (c) données relatives aux documents officiels vierges;
  - (d) données relatives aux documents d'identité délivrés.

Sous réserve du paragraphe 2, l'accès de ces services à ces données relève de la législation nationale de chaque État membre.
2. Les services visés au paragraphe 1 qui sont des services publics sont habilités à interroger directement les données du système d'information Schengen visées dans ledit paragraphe.

---

<sup>13</sup> JO L 176 du 10.7.1999, p. 31.

Les services visés au paragraphe 1 qui ne sont pas des services publics n'ont accès aux données du système d'information Schengen visées dans ledit paragraphe que par l'intermédiaire d'une instance mentionnée à l'article 101, paragraphe 1. Cette instance est habilitée à interroger directement les données. L'État membre concerné veille à ce que le service et ses employés soient tenus de respecter toute limite fixée en ce qui concerne les conditions d'utilisation des données qui leur sont communiquées par l'instance publique.

3. L'article 100, paragraphe 2, ne s'applique pas aux recherches menées conformément aux dispositions du présent article. Toute communication d'un service visé au paragraphe 1 à un service de police ou une autorité judiciaire portant sur des informations apparues lors d'une interrogation du système d'information Schengen et permettant d'établir la présomption d'une infraction pénale est régie par le droit national.

## *Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du [six mois après la date de sa publication].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*