



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.8.2003  
COM(2003) 510 definitivo

2003/0198 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la convenzione di applicazione dell'accordo di Schengen, del  
14 giugno 1985, relativo alla eliminazione graduale dei controlli alle frontiere comuni,  
con riferimento all'accesso al sistema d'informazione Schengen da parte dei servizi degli  
Stati membri competenti per il rilascio dei documenti di immatricolazione dei veicoli**

(presentata dalla Commissione)

## RELAZIONE

### 1. INTRODUZIONE

Il trattato di Amsterdam fissa all'Unione il nuovo obiettivo di instaurare progressivamente uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia. L'articolo 2 del trattato sull'Unione europea (TUE) sancisce che in questo spazio debbano essere assicurate la libera circolazione delle persone, unitamente a misure appropriate in fatto di controlli alle frontiere esterne, diritto d'asilo, immigrazione, prevenzione della criminalità e lotta contro quest'ultima.

Riguardo all'ultimo aspetto, l'articolo 61, lettera e) del trattato che istituisce la Comunità europea (TCE) stabilisce che, allo scopo di instaurare progressivamente uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia, il Consiglio può adottare misure nel settore della cooperazione di polizia e giudiziaria in materia penale, volte ad assicurare un elevato livello di sicurezza mediante la prevenzione e la lotta contro la criminalità all'interno dell'Unione, in conformità delle disposizioni del trattato sull'Unione europea.

L'articolo 29 TUE, che introduce il titolo VI "Disposizioni sulla cooperazione di polizia e giudiziaria in materia penale", prevede fra l'altro che, fatte salve le competenze della Comunità europea, l'obiettivo che l'Unione si prefigge è fornire ai cittadini un elevato livello di sicurezza, in uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia, sviluppando tra gli Stati membri un'azione in comune nel settore della cooperazione di polizia e giudiziaria in materia penale.

L'articolo 47 TUE stabilisce il trattato sull'Unione europea lascia impregiudicati i trattati che istituiscono le Comunità europee, nonché i trattati e atti successivi che li hanno modificati o completati.

Nel contesto della politica comune dei trasporti, di cui al titolo V del TCE, e più in particolare nell'interesse del funzionamento del mercato interno e della lotta alla frode ed al commercio illegale di veicoli rubati, è stata instaurata una stretta cooperazione tra gli Stati membri, basata su un efficace scambio di informazioni, che può comportare il ricorso a una rete elettronica.

Nella riunione di Tampere del 15-16 ottobre 1999, il Consiglio europeo ha deciso una serie di priorità e orientamenti programmatici allo scopo di attuare rapidamente lo spazio di libertà, sicurezza e giustizia. Il Consiglio europeo di Tampere, tra l'altro, ha sottolineato che "si dovrebbe trarre il massimo vantaggio dalla cooperazione fra autorità degli Stati membri nell'ambito delle indagini sulla criminalità transnazionale condotte in qualsiasi Stato membro"<sup>1</sup>.

A norma del titolo IV, articolo 100 della convenzione del 1990 di applicazione dell'accordo di Schengen, del 14 giugno 1985, relativo alla eliminazione graduale dei controlli alle frontiere comuni (qui di seguito "convenzione di Schengen"), integrato nell'ambito dell'Unione europea in forza del protocollo allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea, le autorità possono inserire i dati dei veicoli a motore che sono stati rubati, altrimenti sottratti o smarriti, nel sistema d'informazione Schengen (qui di seguito "SIS"). In base all'articolo 101 della convenzione di Schengen, l'accesso ai dati inseriti nel SIS è riservato esclusivamente alle autorità competenti per i controlli alle frontiere e per altri controlli di polizia e doganali effettuati all'interno del paese. Inoltre, l'accesso ad alcuni dati è

---

<sup>1</sup> Paragrafo 43 delle conclusioni della presidenza.

consentito alle autorità competenti per il rilascio dei visti, per l'esame delle domande di visti, per il rilascio dei documenti di soggiorno, e per l'applicazione della legislazione sugli stranieri nel quadro della convenzione.

Nel 1999 la presidenza francese aveva intrapreso lo studio delle nuove funzioni che gli utenti del SIS ritenevano necessarie per conseguire gli obiettivi dello spazio di libertà, sicurezza e giustizia. Una delle funzioni individuate dagli Stati membri era la necessità di permettere l'accesso al SIS ai servizi competenti per l'immatricolazione dei veicoli, in particolare ai dati SIS concernenti veicoli e rimorchi rubati, altrimenti sottratti o smarriti, documenti vergini e documenti d'identità rilasciati (passaporti, carte di identità, patenti di guida), allo scopo di verificare se i veicoli di cui è richiesta l'immatricolazione non siano stati rubati, sottratti o smarriti e se il richiedente la carta di circolazione non usi a questo fine documenti di identità o di immatricolazione rubati, altrimenti sottratti o smarriti.

L'obiettivo perseguito contribuisce al raggiungimento degli obiettivi della politica comune dei trasporti di cui al titolo V TCE. Solo la Commissione è titolare del potere di iniziativa legislativa in questo campo. In ciò la presente proposta differisce dalle iniziative presentate nel 2002 durante la presidenza spagnola. Anche queste intendevano modificare i relativi articoli della convenzione di Schengen, ma erano basate sul titolo IV TCE e sul titolo VI TUE, che attribuiscono anche agli Stati membri l'iniziativa legislativa.

Di particolare rilievo è l'iniziativa del Regno di Spagna *al fine di adottare la decisione del Consiglio 2002/JAI ... relativa all'introduzione di alcune nuove funzioni nel sistema d'informazione Schengen, in particolare nella lotta al terrorismo*<sup>2</sup>, proposta nel maggio 2002 e attualmente in via di adozione da parte del Consiglio. L'articolo 1, paragrafo 4 di questa iniziativa modificherà l'articolo 100, paragrafo 3 della convenzione di Schengen, e aggiungerà ulteriori categorie di dati. Al riguardo il testo dell'iniziativa, quale modificato durante le discussioni in Consiglio, recita:

"3. Sono inserite le categorie di oggetti indicate in appresso:

- a. veicoli a motore di cilindrata superiore a 50 cc, navi e aeromobili rubati, altrimenti sottratti o smarriti;
- b. rimorchi di peso a vuoto superiore a 750 kg, roulotte, attrezzature industriali, motori fuoribordo e container rubati, altrimenti sottratti o smarriti;
- c. [...];
- d. documenti vergini rubati, altrimenti sottratti o smarriti;
- e. documenti di identità rilasciati quali passaporti, carte d'identità, patenti di guida, permessi di soggiorno e documenti di viaggio rubati, altrimenti sottratti, smarriti o falsificati;
- f. carte di circolazione e targhe rubate, altrimenti sottratte, smarrite o falsificate;
- g. [...];

---

<sup>2</sup> GU L 160 del 4.7.2002, pag.7.

Se l'iniziativa legislativa verrà adottata prima della presente proposta di regolamento, l'articolo 1 andrà modificato per autorizzare l'accesso ai dati relativi ai certificati di immatricolazione e alle targhe dei veicoli di cui all'articolo 100, paragrafo 3, lettera f), quale modificato dall'iniziativa spagnola. Nella sua versione attuale l'articolo 1 fa riferimento all'articolo 100, paragrafo 3, lettere a), b), d) ed e).

Se invece la decisione verrà adottata posteriormente alla presente proposta di regolamento, l'articolo 102 A, paragrafo 1 della convenzione di Schengen, introdotto dall'articolo 1 del presente regolamento, dovrà essere modificato per autorizzare l'accesso ai dati relativi ai certificati di immatricolazione e alle targhe dei veicoli.

## **2. MISURE GIÀ ADOTTATE**

### **2.1 Direttiva 1999/37/CE del Consiglio**

In base alla direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli<sup>3</sup>, gli Stati membri rilasciano una carta di circolazione per i veicoli che sono soggetti ad immatricolazione a norma della legislazione nazionale (articolo 3). Tali carte di circolazione sono reciprocamente riconosciute dagli Stati membri (articolo 4).

L'articolo 9 della direttiva prevede la possibilità che gli Stati membri si scambino informazioni sulla situazione legale di un veicolo.

Esso recita: “Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza per l'attuazione della presente direttiva. Essi possono comunicarsi informazioni sul piano bilaterale o multilaterale, in particolare per verificare se del caso, prima dell'immatricolazione di un veicolo, la situazione legale dello stesso nello Stato membro in cui era precedentemente immatricolato. Per tale verifica ci si potrà avvalere segnatamente di strumenti elettronici interconnessi.”

La direttiva non prevede un obbligo di consultazione, ma si limita a consentire alle autorità di immatricolazione l'accesso ad informazioni sui veicoli rubati. Essa non fa specifica menzione del SIS o dei dati SIS, ma si limita a contemplare la possibilità per gli Stati membri di agire sul piano unilaterale o multilaterale.

### **2.2 La convenzione di Schengen**

La convenzione di Schengen specifica in dettaglio le autorità che hanno accesso al SIS, lo scopo per il quale vi hanno accesso e le misure da adottare in seguito ad una identificazione positiva.

Sono pertinenti i seguenti articoli della convenzione di Schengen. L'articolo 92, paragrafo 1, stabilisce lo scopo dell'accesso delle autorità nazionali alle segnalazioni del SIS. Esso concerne, da un lato i controlli alle frontiere e altri controlli di polizia e doganali, dall'altro, per quanto riguarda i cittadini di paesi terzi ai fini della non ammissione (articolo 96), il rilascio di visti, di documenti di soggiorno e l'attuazione della legislazione sugli stranieri.

---

<sup>3</sup> GU L 138 del 1.6.1999, pag.57.

L'articolo 100, paragrafo 1 prevede che, a fini di sequestro o di prova in un procedimento penale, i dati relativi ai veicoli o documenti rubati, altrimenti sottratti o smarriti vengano inseriti nel SIS.

L'articolo 101, paragrafi 1 e 2 elenca le autorità che hanno diritto di accesso e di consultazione diretta dei dati inseriti nel SIS.

L'articolo 102, paragrafo 4 stabilisce che i dati non possono essere utilizzati per scopi amministrativi. Si prevede ovviamente una deroga per gli scopi di cui all'articolo 101, paragrafo 2, con riferimento ai dati inseriti a norma dell'articolo 96.

### **3. OBIETTIVI E CAMPO DI APPLICAZIONE**

#### **3.1 Obiettivi generali**

L'obiettivo della proposta è modificare la convenzione di Schengen per migliorare la cooperazione tra Stati membri e, di conseguenza, il funzionamento del mercato interno. In concreto, la proposta intende raggiungere questo obiettivo concedendo alle autorità degli Stati membri il diritto di consultare alcune categorie di dati contenute nel SIS.

In tal modo, essi avranno maggiori e migliori possibilità di controllare se i veicoli di cui è richiesta l'immatricolazione siano stati rubati, altrimenti sottratti o smarriti, e se qualcuno per richiedere la carta di circolazione non utilizzi documenti di identità o di immatricolazione rubati, altrimenti sottratti, smarriti o - in futuro - falsificati. Ciò nell'interesse del funzionamento del mercato interno e della lotta alla frode e al commercio illegale di veicoli rubati.

#### **3.2. Obiettivi specifici**

Gli obiettivi specifici della proposta sono i seguenti.

In primo luogo, la proposta contribuisce alla realizzazione della politica comune dei trasporti, fornendo agli Stati membri un ulteriore mezzo operativo che li assista nella nuova immatricolazione dei veicoli e faciliti inoltre il reciproco riconoscimento della carta di circolazione emessa da un altro Stato membro. Con l'aumento delle possibilità di individuare frodi e commercio illegale di veicoli, gli Stati membri possono avere maggior fiducia nel fatto che le carte di circolazione rilasciate riguardino veicoli commerciati legalmente e proprietari detentori di un legittimo titolo di proprietà.

L'articolo 2, lettera b) della direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, stabilisce che l'“immatricolazione” è l'“autorizzazione amministrativa per l'immissione in circolazione di un veicolo, comportante l'identificazione di quest'ultimo e il rilascio di un numero di serie, denominato numero di immatricolazione”.

Il compito dei servizi di immatricolazione è pertanto di natura amministrativa; nel consultare le categorie di dati nel SIS che le interessano, essi non perseguono obiettivi di natura penale. Ciò non osta a che i servizi di immatricolazione possano avvertire le autorità di polizia, qualora riscontrino che un veicolo o un documento ad esse presentato nel corso della procedura amministrativa figura nel SIS, senza che ciò comporti una loro personale iniziativa in campo penale.

La presente proposta costituisce poi uno sviluppo dell'*acquis* di Schengen nello spirito della decisione 1999/436/CE<sup>4</sup> del Consiglio. Essa rappresenta un concreto contributo ad una serie di iniziative che sviluppano l'*acquis* di Schengen per incrementare le funzioni del SIS. Ciò farà del SIS uno strumento ancora più importante nella lotta contro il crimine e rafforzerà lo spazio di libera circolazione, oltre a fornire agli Stati membri un migliore strumento per andare verso l'instaurazione progressiva dello spazio di libertà, sicurezza e giustizia.

In terzo luogo, la proposta contribuirà al raggiungimento degli obiettivi formulati dal Consiglio europeo di Tampere, in particolare quelli di cui alla sezione C "Lotta a livello dell'Unione contro la criminalità", capitolo IX "Potenziamento della cooperazione contro la criminalità", paragrafo 43: "Si dovrebbe trarre il massimo vantaggio dalla cooperazione tra le autorità degli Stati membri nell'ambito delle indagini sulla criminalità transnazionale svolte in qualsiasi Stato membro".

### **3.3 Campo di applicazione**

La presente proposta di regolamento distingue tra accesso diretto al SIS da parte delle autorità pubbliche di immatricolazione dei veicoli e accesso indiretto da parte dei servizi privati di immatricolazione dei veicoli, incaricati dell'immatricolazione e della reimmatricolazione dei veicoli in alcuni Stati membri. La direttiva 1999/37/CE non fa differenze tra servizi di immatricolazione pubblici e privati.

La ragione di tale distinzione è dovuta al fatto che il SIS è accessibile solo ad alcune autorità pubbliche di cui all'articolo 101 della convenzione di Schengen. I privati non hanno accesso al SIS. Nemmeno in questo caso ciò risulta però necessario, dal momento che, attraverso mezzi di accesso indiretto tramite le autorità menzionate nell'articolo 101, i servizi privati di immatricolazione possono espletare le loro funzioni come previsto nella direttiva 1999/37/CE.

La proposta non interferisce esplicitamente con disposizioni della legge nazionale degli Stati membri che richiedano alle summenzionate autorità di informare le autorità giudiziarie o di polizia su fatti o circostanze di cui siano venute a conoscenza in occasione dell'immatricolazione di un veicolo e che possono dare adito al sospetto che un reato sia stato commesso. L'atteggiamento che i servizi di immatricolazione che hanno motivo di nutrire sospetti devono adottare in merito è lasciato alla scelta discrezionale del legislatore nazionale.

## **4. BASE GIURIDICA**

### **4.1 Scelta della base giuridica**

La base giuridica per la proposta è costituita dall'articolo 71, paragrafo 1, lettera d) TCE. Questo articolo sancisce che, allo scopo di migliorare la politica comune dei trasporti, il Consiglio può adottare "ogni altra utile disposizione", deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 TCE e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni. L'accesso dei servizi di immatricolazione dei veicoli al SIS è da ritenersi una disposizione appropriata per attuare la politica comune dei trasporti, più

---

<sup>4</sup> Decisione 1999/436/CE del Consiglio del 20 maggio 1999 che determina, in conformità delle pertinenti disposizioni del trattato che istituisce la Comunità europea e del trattato sull'Unione europea, la base giuridica per ciascuna delle disposizioni o decisioni che costituiscono l'*acquis* di Schengen, *GU L 176 del 10.7.1999* pagg. 17-30.

specificamente per consentire a tali autorità di verificare la situazione legale di un veicolo prima dell'immatricolazione.

La medesima base giuridica è stata scelta per la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli che, all'articolo 9, obbliga gli Stati membri a prestarsi assistenza reciproca per l'attuazione della direttiva e consente loro lo scambio di informazioni, segnatamente attraverso strumenti elettronici interconnessi.

In base all'articolo 5, paragrafo 1 del protocollo sull'integrazione dell'acquis di Schengen nel quadro dell'Unione europea, le proposte e le iniziative basate sull'acquis di Schengen sono soggette alle pertinenti disposizioni dei trattati, anche ove, ai sensi del paragrafo 2 dello stesso articolo, il Consiglio non abbia adottato le misure di cui all'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma di detto protocollo. Ciò vale, al momento attuale, per gli articoli 92-119 della convenzione di Schengen. La scelta dell'articolo 71 TCE, quale base giuridica per la proposta, sta a significare che l'accesso al SIS da parte delle autorità di immatricolazione dei veicoli è basato sul primo pilastro.

#### **4.2 Scelta dello strumento giuridico**

Scegliere quale strumento giuridico il regolamento si giustifica in particolare per le ragioni seguenti.

In primo luogo, la proposta non riguarda il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri, il che giustificherebbe l'uso della direttiva, ma concerne la fissazione uniforme di norme fondamentali di un comune sistema informatico. In questo caso particolare, le norme riguardano i soggetti che hanno accesso ai dati, la modalità (diretta/indiretta) e lo scopo di tale accesso. Gli Stati membri non dovrebbero avere la possibilità di operare scelte discrezionali rispetto a tali questioni essenziali.

In secondo luogo, l'oggetto della proposta, ad esempio l'accesso diretto o indiretto al SIS e la consultazione dello stesso da parte di alcune autorità, non concede alcuna discrezionalità agli Stati membri. Il margine di manovra degli Stati membri di cui all'articolo 92, paragrafo 2 della convenzione di Schengen non verrà limitato, in quanto spetterà a essi autorizzare l'accesso alla sezione nazionale del sistema d'informazione Schengen (N.SIS) per gli organi specificati nella convenzione di Schengen.

Infine, le modifiche sulla base dell'articolo 66 TCE sono state presentate sotto forma di regolamento. La coerenza del sistema implica che anche in questo caso debba essere scelto il regolamento.

Per questi motivi, il regolamento risulta la scelta più appropriata. Il regolamento modificherà disposizioni della convenzione di Schengen con cui sono state mutate norme vincolanti fra Stati membri. L'intenzione è stabilire che tutte le autorità pubbliche di immatricolazione abbiano accesso diretto ai dati del SIS sui veicoli, e le autorità degli Stati membri che non hanno carattere pubblico abbiano accesso indiretto ai dati del SIS.

### 4.3 Tecnica legislativa

Una delle possibilità per attuare questa proposta avrebbe potuto consistere nel modificare gli articoli 92, paragrafo 1, 100, paragrafo 1, 101, paragrafi 1 e 2, 102, paragrafi 1, 4 e 5 della convenzione di Schengen. Naturalmente, dal momento che la proposta è l'unica che si basa sull'articolo 71 TCE, se si fosse scelto di modificare gli articoli stessi si sarebbe venuta a creare una situazione giuridica molto complessa. Una successiva modifica dell'articolo 101, per esempio, avrebbe bisogno di tre diversi strumenti giuridici: sulla base dell'articolo 66 TCE (primo pilastro, collaborazione amministrativa nell'ambito del titolo IV TCE), degli articoli 30, 31 e 34 TUE (terzo pilastro, cooperazione di polizia e giudiziaria in materia penale) e dell'articolo 71 TCE.

Per evitare una situazione così intricata, la presente proposta inserisce nella convenzione di Schengen un nuovo articolo 102A, contenente al suo interno un riferimento agli altri articoli pertinenti. Questa tecnica permette di includere in un unico articolo, che è parte integrante della convenzione di Schengen, tutte le norme concernenti l'accesso al SIS da parte delle autorità di immatricolazione dei veicoli. Ciò ha il vantaggio della trasparenza, dato che una futura modifica di questo articolo può e deve essere basata unicamente sull'articolo 71 TCE.

## 5. POSIZIONE DELLA NORVEGIA E DELL'ISLANDA

Con riferimento alla posizione della Norvegia e dell'Islanda, l'articolo 1, punto G della decisione 1999/437/CE del Consiglio del 17 maggio 1999 relativa a talune modalità di applicazione dell'accordo concluso dal Consiglio dell'Unione europea con la Repubblica d'Islanda e il Regno di Norvegia sull'associazione di questi due Stati all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'*acquis* di Schengen<sup>5</sup>, stabilisce che il SIS, comprese le relative disposizioni sulla protezione e la sicurezza dei dati, le disposizioni relative al funzionamento delle sezioni nazionali del SIS e lo scambio di informazioni tra queste sezioni nazionali (sistema SIRENE), nonché l'effetto delle segnalazioni del SIS per le persone ricercate per essere estradate, è uno dei settori dell'*acquis* di Schengen cui questi due paesi parteciperanno. A prescindere dalla base giuridica doppia, sarebbe stato inconcepibile escludere Norvegia e Islanda da uno degli aspetti dello sviluppo del SIS che è in definitiva un sistema unico di informazione e di consultazione. Pertanto, Norvegia e Islanda sono pienamente associate al suo sviluppo e alla possibilità per le autorità di immatricolazione dei veicoli di accedere a esso.

## 6. CONSEGUENZE ECONOMICHE

Il regolamento sarà direttamente applicabile nella sua interezza in tutti gli Stati membri, nonché in Norvegia e Islanda.

Gli Stati devono creare una connessione tra le autorità nazionali di immatricolazione dei veicoli e la sezione nazionale del sistema d'informazione Schengen (N.SIS), aggiungendo i necessari filtri per bloccare l'accesso agli altri dati (per le autorità pubbliche di immatricolazione), o stabilendo un link tra i servizi privati di immatricolazione e l'autorità pubblica incaricata di mantenere il collegamento colla sezione nazionale del SIS. Onde concedere agli Stati membri tempo sufficiente per adottare le necessarie misure di attuazione,

---

<sup>5</sup> GU L 176 del 10.7.1999, pag. 31.

sia tecniche che organizzative, è stato previsto un periodo di 6 mesi (180 giorni) tra il momento della pubblicazione del regolamento e la sua effettiva entrata in vigore.

Come risultato, il regolamento non ha conseguenze economiche per la Comunità.

## **7. GLI ARTICOLI**

### **7.1 Articolo 1**

L'articolo 1 introduce nella convenzione di Schengen il nuovo articolo 102A, basato sull'articolo 71, paragrafo 1, lettera d). Questo nuovo articolo concede alle pubbliche autorità di immatricolazione dei veicoli accesso diretto al SIS e alla consultazione dei dati pertinenti per la verifica della situazione legale di un veicolo o dei documenti presentati dal richiedente l'immatricolazione del veicolo. Il paragrafo 2 concede accesso indiretto, attraverso una autorità pubblica, ai servizi di immatricolazione diversi dalle autorità statali. L'accesso per questi servizi non statali è accordato solo tramite le autorità statali che hanno accesso diretto al SIS e sono abilitate a consultarlo a norma dell'articolo 101 della convenzione di Schengen. Questa disposizione garantisce altresì un sistema più rigoroso di protezione dei dati, in quanto i dati vengono resi disponibili attraverso servizi pubblici e gli Stati membri sono tenuti a vigilare sul rispetto delle disposizioni relative alla tutela dei dati per ogni autorizzazione di accesso.

Il regolamento è collegato alla direttiva 1999/37/CE relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, che determina la portata e la finalità dell'attività dei servizi competenti per il rilascio delle carte di circolazione, beneficiari della presente proposta di regolamento. Il regolamento prevede l'obbligo, per gli Stati membri, di istituire le infrastrutture tecniche atte a permettere che le autorità statali di immatricolazione accedano direttamente al SIS. Il regolamento non stabilisce norme specifiche di cooperazione tra le autorità giudiziarie o di polizia nazionali e quelle responsabili dell'immatricolazione dei veicoli. Tale aspetto dovrà essere disciplinato dalla legge nazionale, ai sensi del paragrafo 3. Inoltre il paragrafo 3 impone che la legislazione nazionale fissi norme sull'utilizzo dei dati SIS che interessano le autorità di immatricolazione al fine di prevenire i traffici illeciti e frodi in sede di applicazione della direttiva 1999/37/CE siano regolate dal diritto nazionale. Questa nuova possibilità di consultare il SIS non deve condurre a diritto ritardi ingiustificati nelle procedure di immatricolazione.

### **7.2 Articolo 2**

Il secondo articolo stabilisce le norme relative all'entrata in vigore del regolamento. È previsto un periodo di sei mesi tra la pubblicazione del testo e il momento in cui sarà d'applicazione. Durante tale periodo gli Stati membri prepareranno l'applicazione del regolamento e adotteranno le pertinenti misure tecniche ed operative, al fine di autorizzare i servizi competenti per l'immatricolazione dei veicoli ad accedere al SIS in modo diretto o, se del caso, indiretto.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la convenzione di applicazione dell'accordo di Schengen, del 14 giugno 1985, relativo alla eliminazione graduale dei controlli alle frontiere comuni, con riferimento all'accesso al sistema d'informazione Schengen da parte dei servizi degli Stati membri competenti per il rilascio dei documenti di immatricolazione dei veicoli**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

Visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, lettera d),

vista la proposta della Commissione<sup>6</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>7</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>8</sup>,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>9</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 9 della direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli<sup>10</sup>, prevede che gli Stati membri si prestino assistenza reciproca per l'attuazione della direttiva e possano comunicarsi informazioni sul piano bilaterale o multilaterale, in particolare per verificare eventualmente, prima dell'immatricolazione di un veicolo, la situazione legale dello stesso nello Stato membro in cui era precedentemente immatricolato. Per tale verifica ci si potrà avvalere segnatamente di strumenti elettronici interconnessi.
- (2) Il sistema di informazione Schengen (qui di seguito "SIS"), istituito dal titolo IV della convenzione del 1990 di applicazione dell'accordo di Schengen del 14 giugno 1985 relativo alla eliminazione graduale dei controlli alle frontiere comuni<sup>11</sup> (qui di seguito "convenzione di Schengen del 1990"), integrato nel quadro dell'Unione europea sulla base del protocollo allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea, pone in essere una rete elettronica tra gli Stati membri e contiene,

---

<sup>6</sup> GU C ..., ..., pag. ...

<sup>7</sup> GU C ..., ..., pag. ...

<sup>8</sup> GU C ..., ..., pag. ...

<sup>9</sup> GU C ..., ..., pag. ...

<sup>10</sup> GU L 138 del 1.6.1999, pag.57.

<sup>11</sup> GU L 239, del 22.9.2000, pag.19.

fra l'altro, dati concernenti veicoli a motore rubati, altrimenti sottratti o smarriti, di cilindrata superiore a 50 cc.

- (3) In base all'articolo 100, paragrafo 1, della convenzione di Schengen del 1990, tali dati vengono inseriti nel SIS, a fini di sequestro o di prova in un procedimento penale.
- (4) L'articolo 101, paragrafo 1, della convenzione di Schengen del 1990 stabilisce che l'accesso ai dati inseriti nel SIS e il diritto di consultare direttamente tali dati è riservato esclusivamente alle autorità competenti in materia di controlli alle frontiere e di altri controlli di polizia e doganali effettuati all'interno del paese, nonché di coordinamento dei vari controlli.
- (5) L'articolo 102, paragrafo 4, della convenzione di Schengen del 1990 specifica che, in via di principio, i dati non possono essere utilizzati per scopi amministrativi.
- (6) Le autorità o i servizi competenti negli Stati membri per il rilascio di carte di circolazione devono avere accesso a questi dati, nonché ai dati inseriti nel SIS concernenti documenti di immatricolazione o di identità vergini o ufficialmente rilasciati che siano stati rubati, altrimenti sottratti o smarriti, sempre che abbiano bisogno di tali dati per svolgere le loro funzioni.
- (7) All'uopo è necessario adottare norme che concedano, a tali autorità e servizi, l'accesso a questi dati e permettano loro di usarli a fini amministrativi per il regolare rilascio delle carte di circolazione.
- (8) Nella misura in cui i servizi competenti negli Stati membri per il rilascio delle carte di circolazione non siano autorità pubbliche, questo accesso dovrà essere accordato in modo indiretto, per il tramite di un'autorità menzionata nell'articolo 101, paragrafo 1, della convenzione di Schengen del 1990, che sia garante dell'effettiva conformità delle misure adottate da questi Stati membri al disposto dell'articolo 118 della convenzione di Schengen.
- (9) La direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali e alla libera circolazione di tali dati<sup>12</sup>, nonché le norme specifiche sulla protezione dei dati personali della convenzione di Schengen del 1990, che integrano o chiariscono i principi espressi nella direttiva, devono essere applicate dalle autorità o servizi competenti negli Stati membri per il rilascio delle carte di circolazione.
- (10) L'obiettivo dell'azione proposta, segnatamente concedere accesso al SIS ai servizi competenti negli Stati membri per il rilascio delle carte di circolazione, onde agevolare il loro compito, ai sensi della direttiva 1999/37/CE, può essere raggiunto solo a livello comunitario a motivo dell'effettiva natura del SIS, in quanto sistema informatico interconnesso. L'azione dei singoli Stati membri non potrebbe raggiungere un obiettivo del genere. Il presente regolamento non travalica quanto necessario per conseguire tale obiettivo.
- (11) Gli Stati membri devono poter disporre di un lasso di tempo sufficiente per poter adottare le misure pratiche di attuazione del presente regolamento.

---

<sup>12</sup> GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

- (12) Per quanto concerne Islanda e Norvegia, il presente regolamento costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'*acquis* di Schengen che ricadono nell'ambito di cui all'articolo 1, punto G della decisione 1999/437/CE del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativa a talune modalità di applicazione dell'accordo concluso dal Consiglio dell'Unione europea con la Repubblica d'Islanda e il Regno di Norvegia sull'associazione di questi due Stati all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'*acquis* di Schengen<sup>13</sup>.
- (13) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### *Articolo 1*

L'articolo 102A qui di seguito è inserito nel titolo IV della convenzione di Schengen del 1990:

#### “Articolo 102A

1. Senza pregiudizio degli articoli 92, paragrafo 1; 100, paragrafo 1; 101, paragrafi 1 e 2; 102 paragrafi 1, 4 e 5, i servizi competenti negli Stati membri per il rilascio delle carte di circolazione, ai sensi della direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, hanno diritto di avere accesso ai seguenti dati inseriti nel sistema d'informazione Schengen, allo scopo di verificare se i veicoli di cui è richiesta l'immatricolazione non siano stati rubati, altrimenti sottratti o smarriti e se il richiedente la carta di circolazione non usi all'uopo documenti di identità o di immatricolazione rubati, altrimenti sottratti o smarriti:
  - (a) dati relativi a veicoli a motore di cilindrata superiore a 50 cc;
  - (b) dati relativi a rimorchi e roulotte di peso a vuoto superiore a 750 kg;
  - (c) dati relativi a documenti ufficiali vergini;
  - (d) dati relativi a documenti d'identità rilasciati.

Fatto salvo il paragrafo 2, la legge nazionale di ciascun Stato membro disciplina l'accesso dei servizi a questi dati.

---

<sup>13</sup> GU L 176 del 10.7.1999, pag. 31.

2. I servizi di cui al paragrafo 1 che siano servizi statali hanno il diritto di consultare direttamente i dati inseriti nel sistema d'informazione Schengen cui si fa riferimento nel presente paragrafo.

I servizi di cui al paragrafo 1 che non siano servizi statali hanno accesso ai dati inseriti nel sistema d'informazione Schengen per il tramite di una delle autorità menzionate all'articolo 101, paragrafo 1. Tale autorità sarà autorizzata a consultare direttamente i dati. Lo Stato membro interessato deve accertarsi che i servizi e il loro personale siano tenuti a rispettare tutte le restrizioni sull'uso consentito dei dati loro trasmessi dalla pubblica autorità.

3. L'articolo 100, paragrafo 2, non è applicabile ad una ricerca eseguita sulla base delle disposizioni del presente articolo. La comunicazione alle autorità giudiziarie o di polizia, da parte dei servizi di cui al paragrafo 1, di informazioni emerse durante la consultazione del sistema d'informazione Schengen, che diano motivo di sospettare che un reato è stato commesso, è disciplinata dalla legge nazionale.

## *Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso sarà di applicazione dal [sei mesi dalla data di pubblicazione].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*