



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.8.2003  
COM(2003) 510 definitief

2003/0198 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van de Overeenkomst ter uitvoering van het Akkoord van Schengen van 14 juni 1985 betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen, voor wat betreft de toegang tot het Schengeninformatiesysteem voor de instanties die in de lidstaten belast zijn met de afgifte van kentekenbewijzen van voertuigen**

(door de Commissie ingediend)

## TOELICHTING

### 1. INLEIDING

Bij het Verdrag van Amsterdam werd de totstandkoming van een ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid als nieuw doel voor de Unie geformuleerd. Artikel 2 van het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU) stelt dat in deze ruimte het vrije verkeer van personen gewaarborgd moet zijn in combinatie met passende maatregelen met betrekking tot controles aan de buitengrenzen, asiel, immigratie en voorkoming en bestrijding van criminaliteit.

Wat dit laatste betreft is in artikel 61, onder e), van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (EG-Verdrag) bepaald dat de Raad met het oog op de geleidelijke totstandbrenging van een ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid maatregelen aanneemt op het gebied van politieke en justitiële samenwerking in strafzaken, gericht op een hoog niveau van veiligheid door voorkoming en bestrijding van criminaliteit in de Unie, in overeenstemming met het Verdrag betreffende de Europese Unie.

Artikel 29 van het VEU, het eerste artikel van titel VI "bepalingen inzake politieke en justitiële samenwerking in strafzaken", bepaalt onder andere dat het, onverminderd de bevoegdheden van de Europese Gemeenschap, het doel van de Unie is de burgers in een ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid een hoog niveau van zekerheid te verschaffen door de ontwikkeling van gezamenlijk optreden van de lidstaten op het gebied van politieke en justitiële samenwerking in strafzaken.

Krachtens artikel 47 van het VEU doet geen enkele bepaling van het Verdrag betreffende de Europese Unie afbreuk aan de verdragen tot oprichting van de Europese Gemeenschappen, noch aan de verdragen en akten waarbij deze verdragen zijn gewijzigd of aangevuld.

In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, zoals bedoeld in titel V van het EG-Verdrag, en meer in het bijzonder in het belang van de werking van de interne markt en de bestrijding van fraude met en illegale handel in gestolen voertuigen, is tussen de lidstaten een nauwe samenwerking tot stand gebracht op basis van een doeltreffende uitwisseling van informatie, waarbij gebruik kan worden gemaakt van een elektronisch netwerk.

Op de bijeenkomst in Tampere van 15 en 16 oktober 1999 heeft de Europese Raad overeenstemming bereikt over een aantal beleidslijnen en -prioriteiten waarmee de ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid spoedig werkelijkheid kan worden. De Europese Raad van Tampere benadrukte onder andere dat "bij onderzoeken inzake grensoverschrijdende criminaliteit in een lidstaat optimaal profijt [moet] worden getrokken van samenwerking tussen de autoriteiten van de lidstaten".<sup>1</sup>

Artikel 100 van Titel IV van de Overeenkomst van 1990 ter uitvoering van het Akkoord van Schengen van 14 juni 1985 betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen (hierna: "Schengen-uitvoeringsovereenkomst"), die is opgenomen in het kader van de Europese Unie krachtens het Protocol dat aan het Verdrag betreffende de Europese Unie en aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap is gehecht, bepaalt dat gegevens over gestolen, verduisterde of anderszins

---

<sup>1</sup> Punt 43 van de conclusies van het Voorzitterschap.

vermiste motorvoertuigen mogen worden opgenomen in het Schengen-informatiesysteem (hierna: "SIS"). Krachtens artikel 101 van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst hebben alleen de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor grenscontroles en voor andere politie- en douanecontroles in het binnenland toegang tot SIS-gegevens. Daarnaast zijn bepaalde gegevens toegankelijk voor de autoriteiten die bevoegd zijn voor het verlenen van visa, de behandeling van visumaanvragen, de afgifte van verblijfstitels en voor de vreemdelingendiensten ten behoeve van de toepassing van de uitvoeringsovereenkomst.

Onder het Franse voorzitterschap van 1999 werd een onderzoek ingesteld naar mogelijke nieuwe functies die de gebruikers van SIS nodig achtten om het systeem beter te laten beantwoorden aan de doelstellingen van de ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid. Een van de dingen die de lidstaten noemden, was het feit dat voertuigenregistratie-instanties toegang moeten hebben tot het SIS, met name tot de SIS-gegevens betreffende gestolen, verduisterde of anderszins vermiste voertuigen en aanhangers, blanco documenten en op naam gestelde identiteitspapieren (paspoorten, identiteitskaarten, rijbewijzen), om na te kunnen gaan of voertuigen die ter registratie bij hen worden aangemeld niet gestolen, verduisterd of anderszins vermist zijn, en of personen die een op hun naam gesteld kentekenbewijs aanvragen, daarbij geen gebruik maken van gestolen, verduisterde of anderszins vermiste identiteitspapieren of documenten betreffende het voertuig.

Dit streven draagt bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het in titel V van het EG-Verdrag bedoelde gemeenschappelijk vervoerbeleid. De Commissie is als enige bevoegd om een wetgevingsvoorstel op dit gebied in te dienen. Daarmee wijkt dit voorstel af van de initiatieven die in 2002 werden ontwikkeld door het Spaanse voorzitterschap. Deze initiatieven waren ook bedoeld om de desbetreffende artikelen van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst te wijzigen, maar zij waren gestoeld op Titel IV van het EG-Verdrag en op Titel VI van het VEU, die de lidstaten het recht geven wetgevingsvoorstellen te doen.

In dit verband moet in het bijzonder worden gewezen op het initiatief van het Koninkrijk Spanje *met het oog op de aanneming van het Besluit 2002//JBZ van de Raad betreffende de invoering van enkele nieuwe taken in het Schengeninformatiesysteem, met name bij de bestrijding van terrorisme*<sup>2</sup>, dat in mei 2002 werd voorgesteld en dat binnenkort zal worden goedgekeurd door de Raad. Artikel 1, lid 4, van dat initiatief wijzigt artikel 100, lid 3, van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst, en voegt nieuwe categorieën gegevens toe. Het desbetreffende deel van het initiatief, zoals gewijzigd tijdens de besprekingen in de Raad, luidt:

"3. Onderstaande categorieën van gemakkelijk identificeerbare voorwerpen worden opgenomen:

a. gestolen, verduisterde of anderszins vermiste motorvoertuigen met een cilinderinhoud van meer dan 50 cc, vaartuigen en luchtvaartuigen;

b. gestolen, verduisterde of anderszins vermiste aanhangers met een ledig gewicht van meer dan 750 kg, caravans, industriële uitrusting, buitenboordmotoren en containers;

c. [...];

---

<sup>2</sup> PB C 160 van 4.7.2002, blz. 7.

- d. gestolen, verduisterde of anderszins vermiste blanco documenten;
- e. gestolen, verduisterde, anderszins vermiste of ongeldig gemaakte, op naam gestelde identiteitspapieren zoals paspoorten, identiteitskaarten, rijbewijzen, verblijfstitels en reisdocumenten;
- f. gestolen, verduisterde, anderszins vermiste of ongeldig gemaakte voertuigregistratiebewijzen en voertuigkentekenplaten;
- g. [...];"

Indien het Spaanse wetgevingsinitiatief eerder wordt goedgekeurd dan deze verordening, zal artikel 1 moeten worden gewijzigd om de toegang tot gegevens betreffende kentekenbewijzen en kentekenplaten, zoals bedoeld in artikel 100, lid 3, onder f), als gewijzigd bij het Spaanse initiatief, mogelijk te maken. In de huidige vorm heeft artikel 1 betrekking op het huidige artikel 100, lid 3, onder a), b), d) en e).

Indien het besluit echter wordt goedgekeurd na de verordening, zal artikel 102 bis, lid 1, van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst, dat bij artikel 1 van deze verordening wordt toegevoegd, moeten worden gewijzigd om de toegang tot gegevens betreffende kentekenbewijzen en kentekenplaten mogelijk te maken.

## **2. REEDS GETROFFEN MAATREGELEN**

### **2.1 Richtlijn 1999/37/EG van de Raad**

Richtlijn 1999/37/EG van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen<sup>3</sup> bepaalt dat de lidstaten een kentekenbewijs dienen af te geven voor voertuigen waarvan de inschrijving volgens hun nationale wetgeving verplicht is (artikel 3). Deze kentekenbewijzen worden wederzijds erkend door de lidstaten (artikel 4).

Artikel 9 van de richtlijn biedt de lidstaten de mogelijkheid informatie uit te wisselen over de rechtstoestand van een voertuig.

Krachtens dit artikel staan de lidstaten "elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn bij. Zij kunnen bilateraal of multilateraal gegevens uitwisselen, met name om vóór de inschrijving van een voertuig na te gaan wat de rechtstoestand daarvan is, zo nodig in de lidstaat waar het tot dusver was ingeschreven. Daarbij kan in het bijzonder gebruik worden gemaakt van met elkaar verbonden elektronische middelen."

De richtlijn verplicht de lidstaten niet elkaar te raadplegen, maar staat toe dat registratieinstanties toegang hebben tot informatie over gestolen voertuigen. Het artikel verwijst niet expliciet naar het SIS of naar SIS-gegevens, het biedt lidstaten slechts de mogelijkheid bilateraal of multilateraal te handelen.

---

<sup>3</sup> PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57.

## **2.2. De Schengen-uitvoeringsovereenkomst**

In de Schengen-uitvoeringsovereenkomst wordt expliciet vermeld welke autoriteiten toegang hebben tot het SIS, met welk doel zij de gegevens kunnen raadplegen en welke maatregelen zij moeten treffen wanneer geïdentificeerde voorwerpen of documenten worden aangetroffen.

Daarbij zijn de volgende artikelen van de uitvoeringsovereenkomst van belang: in artikel 92, lid 1, wordt uiteengezet voor welk doel nationale autoriteiten toegang hebben tot de SIS-signaleringen, namelijk ten behoeve van grenscontroles en andere politie- en douanecontroles, alsmede, voor zover het onderdanen van derde landen betreft aan wie de toegang moet worden geweigerd (artikel 96), ten behoeve van de visumverleningsprocedure, de afgifte van verblijfstitels en de toepassing van het vreemdelingenrecht.

Artikel 100, lid 1, bepaalt dat gegevens over gestolen, verduisterde of anderszins vermiste voertuigen en documenten die met het oog op inbeslagneming of als bewijsmiddel in een strafprocedure worden gezocht, in het SIS worden opgenomen.

In artikel 101, leden 1 en 2, worden de autoriteiten genoemd die recht hebben op rechtstreekse toegang tot en raadpleging van de SIS-gegevens.

Artikel 102, lid 4, bepaalt dat de gegevens in geen geval voor administratieve doeleinden mogen worden gebruikt. Daarbij geldt echter een afwijking voor de gegevens die overeenkomstig artikel 96 zijn opgenomen: die mogen worden gebruikt voor de doeleinden van artikel 101, lid 2.

## **3. DOELSTELLINGEN EN TOEPASSINGSGEBIED**

### **3.1 Algemene doelstelling**

Dit voorstel heeft ten doel de Schengen-uitvoeringsovereenkomst te wijzigen om de samenwerking tussen de lidstaten te verbeteren en daardoor de interne markt beter te laten functioneren. Concreet betekent dit, dat het voorstel beoogt voertuigenregistratie instanties van de lidstaten het recht te geven om bepaalde categorieën gegevens in het SIS te raadplegen.

Daardoor zullen zij over meer en betere mogelijkheden beschikken om na te gaan of voertuigen die ter registratie bij hen worden aangemeld niet gestolen, verduisterd of anderszins vermist zijn, en of degenen die een kentekenbewijs aanvragen, daarbij geen gebruik maken van gestolen, verduisterde, anderszins vermiste of, in de toekomst, ongeldig gemaakte identiteitspapieren of documenten betreffende het voertuig. Dat is niet alleen in het belang van de werking van de interne markt, maar ook van de fraudebestrijding en de strijd tegen de handel in gestolen voertuigen.

### **3.2. Specifieke doelstellingen**

Dit voorstel heeft de volgende specifieke doelstellingen:

In de eerste plaats draagt dit voorstel bij aan de verwezenlijking van het gemeenschappelijk vervoerbeleid doordat de lidstaten een extra instrument krijgen om elkaar bij te staan bij de registratie van voertuigen en daarmee de wederzijdse erkenning van kentekenbewijzen te vergemakkelijken. Doordat de mogelijkheden om fraude en illegale handel in voertuigen op te sporen worden verruimd, kunnen de lidstaten er zekerder van zijn dat afgegeven

kentekenbewijzen betrekking hebben op legaal verhandelde voertuigen en rechtsgeldige eigendomsbewijzen.

In artikel 2, onder b) van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen wordt registratie gedefinieerd als "de administratieve toestemming voor de deelneming van een voertuig aan het wegverkeer, die de identificatie daarvan en de toekenning van een volgnummer, aan te duiden als inschrijvingsnummer, omvat".

Voertuigenregistratie instanties hebben dus een administratieve taak, en raadplegen de betrokken categorieën gegevens in het SIS niet uit strafrechtelijke motieven. Dat neemt niet weg dat een voertuigenregistratie instantie die constateert dat een in de loop van de administratieve procedure aangemeld voertuig of een aangeboden document in het SIS staat gesignaleerd, de politie daarvan op de hoogte kan stellen, zonder zelf strafrechtelijke stappen te ondernemen.

In de tweede plaats houdt dit voorstel een ontwikkeling in van het Schengen-acquis in de zin van Besluit 1999/436/EG van de Raad.<sup>4</sup> Het is een concrete bijdrage aan een reeks andere initiatieven tot ontwikkeling van het Schengen-acquis met het oog op de uitbreiding van de functies van het SIS. Hierdoor zal het SIS een nog belangrijker instrument worden voor de criminaliteitsbestrijding en de fundamenteën van de ruimte van vrij verkeer verstevigen. De lidstaten zullen de beschikking krijgen over een beter instrument om geleidelijk de ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid tot stand te brengen.

In de derde plaats zal het voorstel helpen de doelen die door de Europese Raad van Tampere zijn gesteld, te verwezenlijken, met name de doelstelling die is geformuleerd in hoofdstuk IX "Versterking van de samenwerking bij de bestrijding van de criminaliteit" van onderdeel C "Bestrijding van de criminaliteit in de unie in haar geheel": "Bij onderzoeken inzake grensoverschrijdende criminaliteit in een lidstaat moet optimaal profijt worden getrokken van samenwerking tussen de autoriteiten van de lidstaten."

### **3.3 Toepassingsgebied**

In dit voorstel voor een verordening wordt een onderscheid gemaakt tussen directe toegang tot het SIS voor openbare voertuigenregistratie instanties en indirecte toegang voor particuliere voertuigenregistratie instanties, die in sommige lidstaten belast zijn met de registratie of herregistratie van voertuigen. In Richtlijn 1999/37/EG wordt geen onderscheid gemaakt tussen openbare en particuliere voertuigenregistratie instanties.

In dit voorstel gebeurt dat wel, omdat het SIS alleen toegankelijk is voor bepaalde openbare instanties, die in artikel 101 van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst worden genoemd. Particuliere organisaties hebben geen toegang tot het SIS. Dat is in dit geval ook niet nodig, omdat particuliere voertuigenregistratie instanties door middel van indirecte toegang via de in artikel 101 genoemde autoriteiten, hun taken in de zin van Richtlijn 1999/37/EG toch kunnen vervullen.

---

<sup>4</sup> Besluit 1999/436/EG van de Raad van 20 mei 1999 tot vaststelling, in overeenstemming met de desbetreffende bepalingen van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en het Verdrag betreffende de Europese Unie, van de rechtsgrondslag van elk van de bepalingen of besluiten die het Schengenacquis vormen, *PB L 176 van 10.7.1999, blz 17-30.*

Het voorstel doet uitdrukkelijk geen afbreuk aan nationale wettelijke voorschriften volgens welke de hierboven bedoelde openbare en particuliere instanties verplicht zijn politie of justitie in te lichten over feiten of omstandigheden die zij in verband met de registratie van een voertuig hebben vastgesteld en op grond waarvan een strafbaar feit wordt vermoed. Hoe voertuigenregistratie-instanties die een strafbaar feit vermoeden, dienen te handelen, wordt overgelaten aan de nationale wetgever.

#### **4. RECHTSGROND**

##### **4.1. Keuze van de rechtsgrond**

Artikel 71, lid 1, onder d), van het EG-Verdrag vormt de rechtsgrond van het voorstel. Dit artikel bepaalt dat de Raad, ter uitvoering van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, "alle overige dienstige bepalingen" vaststelt volgens de procedure van artikel 251 en na raadpleging van het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's. De toegang van voertuigenregistratie-instanties tot het SIS moet worden beschouwd als zo'n dienstige bepaling om het gemeenschappelijk vervoerbeleid verder uit te voeren, meer bepaald omdat deze diensten de mogelijkheid krijgen de status van een voertuig te controleren alvorens het te registreren.

Deze rechtsgrond werd ook gekozen voor Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen, waarvan artikel 9 de lidstaten verplicht elkaar bij te staan bij de uitvoering van de richtlijn en hun toestaat gegevens uit te wisselen, bijvoorbeeld via elektronische netwerken.

Krachtens artikel 5, lid 1, van het Protocol tot opnemning van het Schengen-acquis in het kader van de Europese Unie vallen voorstellen en initiatieven om voort te bouwen op het Schengen-acquis onder de toepasselijke bepalingen van de Verdragen, ook, krachtens lid 2 van dit artikel, indien de Raad de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, van het Protocol bedoelde maatregelen niet heeft aangenomen. Dat geldt momenteel voor de artikelen 92 tot 119 van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst. De keuze voor artikel 71 van het EG-Verdrag als rechtsgrond voor dit voorstel houdt in dat de toegang tot het SIS voor voertuigenregistratie-instanties een basis heeft in de eerste pijler.

##### **4.2 Keuze van het rechtsinstrument**

Een verordening is om de volgende redenen het juiste rechtsinstrument:

In de eerste plaats is het voorstel niet bedoeld om de wetgeving van de lidstaten te harmoniseren, waarvoor een richtlijn het aangewezen instrument zou zijn, maar om uniforme basisregels voor een gemeenschappelijk informatiesysteem vast te stellen. In dit geval gaat het om de regels die bepalen welke instanties toegang hebben tot de gegevens, in welke vorm zij toegang hebben (direct/indirect) en voor welke doeleinden deze toegang wordt verleend. De lidstaten dienen geen beoordelingsvrijheid te hebben ten aanzien van deze fundamentele vraagstukken.

In de tweede plaats biedt het onderwerp waarop het voorstel betrekking heeft, nl. directe of indirecte toegang tot en raadpleging van het SIS door bepaalde instanties, geen ruimte voor beoordelingsvrijheid van de lidstaten. De speelruimte van de lidstaten die voortvloeit uit artikel 92, lid 2, van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst wordt niet beperkt, want het zijn de lidstaten die de in de Schengen-uitvoeringsovereenkomst genoemde autoriteiten toegang moeten verlenen tot het nationale deel van het Schengeninformatiesysteem (N.SIS).

Tenslotte zijn eerder al wijzigingen op grond van artikel 66 van het EG-Verdrag voorgesteld in de vorm van een verordening. Met het oog op de samenhang van de wetgeving moet nu ook voor een verordening worden gekozen.

Daarom is een verordening in dit geval het juiste rechtsinstrument. De verordening wijzigt bepalingen van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst, waardoor ook bindende voorschriften tussen de lidstaten worden veranderd. Doel is duidelijk te maken dat alle openbare registratieinstanties direct toegang hebben tot SIS-gegevens over voertuigen, en dat niet-openbare instanties in de lidstaten indirect toegang hebben tot SIS-gegevens.

#### **4.3. Wetgevingstechniek**

Dit voorstel zou ook ten uitvoer hebben kunnen worden gelegd door middel van een wijziging van de artikel 92, lid 1, artikel 100, lid 1, artikel 101, leden 1 en 2, en artikel 102, leden 1, 4 en 5 van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst. Omdat dit voorstel het enige is dat op artikel 71 van het EG-Verdrag is gebaseerd, zou echter bij de keuze voor een wijziging van de artikelen zelf, een zeer ingewikkelde juridische situatie ontstaan. Voor een toekomstige wijziging van artikel 101 zouden bijvoorbeeld drie verschillende rechtsinstrumenten nodig kunnen zijn: op basis van artikel 66 van het EG-Verdrag (eerste pijler, samenwerking tussen nationale overheidsdiensten op het gebied van Titel IV van het EG-Verdrag), de artikelen 30, 31 en 34 van het VEU (derde pijler, samenwerking op het gebied van rechtshandhaving) en artikel 71 van het EG-Verdrag.

Om deze ingewikkelde situatie te vermijden, wordt bij dit voorstel een nieuw artikel 102 bis toegevoegd aan de Schengen-uitvoeringsovereenkomst, met een interne verwijzing naar de andere relevante artikelen. Op deze manier worden alle regels betreffende de toegang tot het SIS voor voertuigenregistratieinstanties in een enkel artikel ondergebracht, dat een integrerend deel uitmaakt van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst. Dit heeft als voordeel dat het erg transparant is: toekomstige wijzigingen van dit artikel moeten en kunnen immers enkel gebaseerd zijn op artikel 71 van het EG-Verdrag.

### **5. POSITIE VAN NOORWEGEN EN IJSLAND**

Artikel 1, onder G van Besluit 1999/437/EG van de Raad van 17 mei 1999 inzake bepaalde toepassingsbepalingen van de door de Raad van de Europese Unie, de Republiek IJsland en het Koninkrijk Noorwegen gesloten overeenkomst inzake de wijze waarop deze twee staten worden betrokken bij de uitvoering, de toepassing en de ontwikkeling van het Schengen-acquis<sup>5</sup>, bepaalt dat het SIS, met inbegrip van de bepalingen inzake de bescherming en de beveiliging van de desbetreffende gegevens, alsmede de bepalingen inzake de werking van de nationale delen van het SIS en de uitwisseling van informatie tussen de nationale delen (SIRENE-systeem), en van het effect van de signaleringen in het SIS van personen die met het oog op aanhouding voor uitlevering worden gezocht, een van de onderdelen van het

---

<sup>5</sup> PB L 176 van 10.7.1999, blz. 31.



Schengen-acquis is waaraan Noorwegen en IJsland deelnemen. Ondanks de dubbele rechtsgrond is het ondenkbaar dat Noorwegen en IJsland worden uitgesloten van een van de aspecten van de verdere ontwikkeling van het SIS, dat uiteindelijk een enkel informatie- en zoekstelsel is. Noorwegen en IJsland zijn dus volledig betrokken bij de ontwikkeling daarvan, ook wat de toegang van voertuigenregistratie instanties betreft.

## **6. FINANCIËLE CONSEQUENTIES**

Deze verordening is rechtstreeks toepasselijk in alle lidstaten en in Noorwegen en IJsland.

Deze landen moeten een verbinding tot stand brengen tussen de nationale voertuigenregistratie instanties en het nationale deel van het Schengeninformatiesysteem (N.SIS), waarbij de nodige filters moeten worden ingebouwd om de toegang tot andere gegevens te blokkeren (voor openbare voertuigenregistratie instanties), of zij moeten contact leggen tussen de particuliere voertuigenregistratie instantie en de openbare autoriteit die wordt aangewezen om het contact met de particuliere instantie te onderhouden. Om de lidstaten voldoende tijd te geven om de nodige technische en organisatorische uitvoeringsmaatregelen te treffen, zit er een periode van zes maanden (180 dagen) tussen de datum van publicatie van de verordening en de datum waarop de verordening daadwerkelijke van toepassing wordt.

Deze verordening heeft dan ook geen financiële consequenties voor de Gemeenschap.

## **7. DE ARTIKELEN**

### **7.1 Artikel 1**

Bij artikel 1 wordt, op basis van artikel 71, lid 1, onder d), van het EG-Verdrag, een nieuw artikel 102 bis ingevoerd in de Schengen-uitvoeringsovereenkomst. Dit nieuwe artikel geeft openbare voertuigenregistratie instanties het recht op directe toegang tot het SIS en op het raadplegen van gegevens die van belang zijn voor de controle van de status van een voertuig of van de documenten die aan deze instanties worden voorgelegd door personen die een voertuig willen registreren. Lid 2 maakt indirecte toegang, via een openbare autoriteit, mogelijk voor niet-openbare registratie instanties. Deze niet-openbare instanties hebben alleen toegang via de autoriteiten die op grond van artikel 101 van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst rechtstreeks toegang hebben tot en gegevens kunnen raadplegen in het SIS. Deze bepaling zorgt ook voor een strengere gegevensbescherming, omdat de toegang altijd via een overheidsinstantie verloopt en de lidstaten verplicht zijn ervoor te zorgen dat de voorschriften inzake gegevensbescherming altijd worden nageleefd.

De verordening sluit aan bij Richtlijn 1999/37/EG inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen, waarin de taken worden beschreven van de diensten die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van kentekenbewijzen, die de doelgroep vormen van dit voorstel voor een verordening. De verordening verplicht de lidstaten ertoe de technische infrastructuur op te zetten die nodig is om de openbare registratie instanties direct toegang tot het SIS te geven. De verordening bevat geen specifieke regels voor de samenwerking tussen nationale rechtshandhavingsautoriteiten en de instanties die belast zijn met de registratie van voertuigen. Dat moet krachtens lid 3 worden geregeld door het nationale recht. Uit lid 3 vloeit ook voort dat de regels betreffende het gebruik van SIS-gegevens die voor voertuigenregistratie instanties van belang zijn voor de bestrijding van illegale handel en fraude in het kader van Richtlijn 1999/37/EG, bij nationaal recht worden vastgesteld. Deze

nieuwe mogelijkheid om het SIS te raadplegen moet niet tot onnodige vertraging bij de registratie van voertuigen leiden.

## **7.2 Artikel 2**

In het tweede artikel zijn de regels vervat voor de inwerkingtreding van de verordening. Er zitten zes maanden tussen de datum van publicatie en het moment waarop de verordening van toepassing wordt. Gedurende die periode moeten de lidstaten zich voorbereiden op de toepassing van de verordening en de nodige technische en operationele maatregelen nemen om de voertuigenregistratie-instanties direct of, indien van toepassing, indirect toegang te verlenen tot het SIS.

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van de Overeenkomst ter uitvoering van het Akkoord van Schengen van 14 juni 1985 betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen, voor wat betreft de toegang tot het Schengeninformatiesysteem voor de instanties die in de lidstaten belast zijn met de afgifte van kentekenbewijzen van voertuigen**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1, onder d),

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>6</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>7</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>8</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>9</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Artikel 9 van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen<sup>10</sup> bepaalt dat de lidstaten elkaar moeten bijstaan bij de uitvoering van deze richtlijn en dat zij bilateraal of multilateraal gegevens kunnen uitwisselen, met name om vóór de inschrijving van een voertuig na te gaan wat de rechtstoestand daarvan is, zo nodig in de lidstaat waar het tot dusver was ingeschreven. Daarbij kan in het bijzonder gebruik worden gemaakt van met elkaar verbonden elektronische middelen.
- (2) Het Schengeninformatiesysteem (hierna: "SIS"), dat is ingesteld bij titel IV van de Overeenkomst van 1990 ter uitvoering van het Schengen-Akkoord van 14 juni 1985 betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen<sup>11</sup> (hierna: "Schengen-uitvoeringsovereenkomst") en dat in het kader van de Europese Unie is opgenomen krachtens het Protocol dat aan het Verdrag betreffende de Europese Unie en aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap is

---

<sup>6</sup> PB C ... van ..., blz. ...

<sup>7</sup> PB C ... van ..., blz. ...

<sup>8</sup> PB C ... van ..., blz. ...

<sup>9</sup> PB C ... van ..., blz. ...

<sup>10</sup> PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57.

<sup>11</sup> PB L 239 van 22.9.2000, blz. 19.

gehecht, is een elektronisch netwerk tussen de lidstaten dat onder ander gegevens bevat over gestolen, verduisterde of anderszins vermiste motorvoertuigen met een cilinderinhoud van meer dan 50 cc.

- (3) Krachtens artikel 100, lid 1, van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst worden gegevens over dergelijke voorwerpen die met het oog op inbeslagneming of als bewijsmiddel in een strafprocedure worden gezocht, in het SIS opgenomen.
- (4) Artikel 101, lid 1, van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst bepaalt dat uitsluitend de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor grenscontroles en andere politie- en douanecontroles in het binnenland en de uitoefening van coördinerende functies terzake, toegang hebben tot het SIS en bevoegd zijn tot directe raadpleging van SIS-gegevens.
- (5) Artikel 102, lid 4, van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst bepaalt dat de gegevens in beginsel niet voor administratieve doeleinden mogen worden gebruikt.
- (6) Instanties die in de lidstaten belast zijn met de afgifte van kentekenbewijzen voor voertuigen moeten toegang hebben tot deze gegevens, alsmede tot de gegevens in het SIS over gestolen, verduisterde of anderszins vermiste blanco of op naam gestelde registratie- of identiteitsdocumenten, voorzover zij deze gegevens nodig hebben om hun taken te kunnen uitvoeren.
- (7) Daarom moeten regels worden vastgesteld die deze instanties toegang geven tot dergelijke gegevens en hun toestaan deze gegevens te gebruiken voor een administratief doel, namelijk de correcte afgifte van kentekenbewijzen.
- (8) Niet-openbare instanties in de lidstaten die belast zijn met de afgifte van kentekenbewijzen voor voertuigen dienen indirect toegang te krijgen, via een autoriteit zoals bedoeld in artikel 101, lid 1, van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst, die toeziet op de inachtneming van de maatregelen die de lidstaten hebben genomen uit hoofde van artikel 118 van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst.
- (9) Op de verwerking van persoonsgegevens door de instanties in de lidstaten die belast zijn met de afgifte van kentekenbewijzen voor voertuigen, is Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens<sup>12</sup> van toepassing, alsmede de specifieke regels inzake gegevensbescherming in de Schengen-uitvoeringsovereenkomst die de in die richtlijn vervatte beginselen aanvullen of verduidelijken.
- (10) Het doel van de voorgestelde maatregel, de instanties die in de lidstaten belast zijn met de afgifte van kentekenbewijzen toegang te geven tot het SIS om hun taken uit hoofde van Richtlijn 1999/37/EG gemakkelijker uitvoerbaar te maken, kan alleen op communautair niveau worden verwezenlijkt, omdat het SIS een gemeenschappelijk informatiesysteem is. Dit doel zou niet kunnen worden verwezenlijkt door middel van individuele maatregelen van de lidstaten. Deze verordening gaat niet verder dan hetgeen nodig is om het doel te verwezenlijken.

---

<sup>12</sup> PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

- (11) De lidstaten moeten voldoende tijd krijgen om de praktische maatregelen te nemen die nodig zijn om deze verordening toe te passen.
- (12) Wat IJsland en Noorwegen betreft, houdt deze verordening een ontwikkeling in van de bepalingen van het Schengen-acquis die vallen onder het gebied dat is bedoeld in artikel 1, onder G, van Besluit 1999/437/EG van de Raad van 17 mei 1999 inzake bepaalde toepassingsbepalingen van de door de Raad van de Europese Unie, de Republiek IJsland en het Koninkrijk Noorwegen gesloten overeenkomst inzake de wijze waarop deze twee staten worden betrokken bij de uitvoering, de toepassing en de ontwikkeling van het Schengen-acquis<sup>13</sup>.
- (13) Deze verordening is opgesteld met inachtneming van de grondrechten en de beginselen die met name in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn vastgelegd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

#### *Artikel 1*

Het volgende artikel 102 bis wordt ingevoegd in Titel IV van de Schengen-uitvoeringsovereenkomst:

#### “Artikel 102 bis

1. In afwijking van artikel 92, lid 1, artikel 100, lid 1, artikel 101, leden 1 en 2, en artikel 102, leden 1, 4 en 5, hebben de instanties die in de lidstaten belast zijn met de afgifte van kentekenbewijzen voor voertuigen zoals bedoeld in Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen, recht op toegang tot de volgende gegevens in het Schengeninformatiesysteem om na te gaan of voertuigen die ter registratie worden aangemeld niet gestolen, verduisterd of anderszins vermist zijn en of personen die een kentekenbewijs aanvragen, geen gebruik maken van gestolen, verduisterde of anderszins vermiste identiteitsdocumenten:
  - (a) gegevens over motorvoertuigen met een cilinderinhoud van meer dan 50 cc;
  - (b) gegevens over aanhangers en caravans met een ledig gewicht van meer dan 750 kg;
  - (c) gegevens over blanco officiële documenten;
  - (d) gegevens over op naam gestelde identiteitspapieren.

Onverminderd lid 2 wordt de toegang tot deze gegevens voor deze instanties geregeld bij nationaal recht.

---

<sup>13</sup> PB L 176 van 10.7.1999, blz. 31.

2. Indien de in lid 1 bedoelde instanties overheidsinstanties zijn, hebben zij het recht de in dat lid genoemde gegevens in het Schengeninformatiesysteem direct te raadplegen.

Indien de in lid 1 bedoelde instanties geen overheidsinstanties zijn, hebben zij alleen toegang tot de in dat lid genoemde gegevens in het Schengeninformatiesysteem via een autoriteit in de zin van artikel 101, lid 1. Die autoriteit heeft het recht de gegevens direct te raadplegen. De betrokken lidstaat ziet erop toe dat de niet-openbare instantie en de werknemers daarvan verplicht zijn eventuele beperkingen ten aanzien van het gebruik van de gegevens die door de openbare autoriteit worden verstrekt, in acht te nemen.

3. Artikel 100, lid 2, is niet van toepassing op de raadpleging van gegevens overeenkomstig de bepalingen van dit artikel. Op de melding aan de politieke of justitiële autoriteiten van informatie die bij raadpleging van het Schengeninformatiesysteem aan het licht is gekomen en op grond waarvan een strafbaar feit wordt vermoed door de in lid bedoelde instanties, is het nationale recht van toepassing.

#### *Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing vanaf [zes maanden na de datum van bekendmaking].

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, op

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*