



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 21.8.2003
KOM(2003) 510 slutlig

2003/0198 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 om gradvis avskaffande av kontroller vid de gemensamma gränserna vad gäller tillgången till Schengens informationssystem för de enheter som ansvarar för att utfärda registreringsbevis för fordon i medlemsstaterna

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. INLEDNING

Genom Amsterdamfördraget infördes det gradvisa upprättandet av ett område med frihet, säkerhet och rättvisa som ett nytt mål för Europeiska unionen. I artikel 2 i Fördraget om Europeiska unionen anges att inom detta område skall den fria rörligheten för personer garanteras samtidigt som lämpliga åtgärder vidtas avseende kontroller vid yttre gränser, asyl, invandring och förebyggande och bekämpande av brottslighet.

Med avseende på det sistnämnda föreskrivs i artikel 61 e i Fördraget om upprättandet av Europeiska unionen att rådet för att gradvis upprätta ett område med frihet, säkerhet och rättvisa skall besluta om åtgärder som rör polissamarbete och straffrättsligt samarbete för att uppnå en hög säkerhetsnivå genom att förebygga och bekämpa brottslighet inom unionen i enlighet med bestämmelserna i Fördraget om Europeiska unionen.

I artikel 29 i Fördraget om Europeiska unionen, som inleder avdelning VI ”Bestämmelser om polissamarbete och straffrättsligt samarbete”, föreskrivs bland annat att utan att det påverkar Europeiska gemenskapens befogenheter skall unionens mål vara att ge medborgarna en hög säkerhetsnivå inom ett område med frihet, säkerhet och rättvisa genom att bland medlemsstaterna utforma gemensamma insatser på områdena polissamarbete och straffrättsligt samarbete.

I artikel 47 i Fördraget om Europeiska unionen anges att ingen bestämmelse i det fördraget skall inverka på fördragen om upprättandet av Europeiska gemenskaperna eller på senare fördrag eller rättsakter om ändring eller komplettering av de fördragen.

Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, som behandlas i avdelning V i Fördraget om Europeiska unionen har det inrättats ett nära samarbete mellan medlemsstaterna, grundat på ett effektivt informationsutbyte som kan inbegripa användning av ett elektroniskt nätverk. Syftet är särskilt att främja den inre marknadens funktion och bekämpa bedrägeri och olaglig handel med stulna bilar,

Vid sitt möte i Tammerfors den 15–16 oktober 1999 enades Europeiska rådet om en rad politiska riktlinjer och prioriteringar för att snabbt förverkliga området med frihet, säkerhet och rättvisa. Europeiska rådet i Tammerfors betonade bland annat att ”[s]amarbetet mellan medlemsstaternas myndigheter vid utredningar av gränsöverskridande brottslighet i varje medlemsstat bör leda till största möjliga nytta”.¹

Artikel 100 i avdelning IV i 1990 års konvention om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 om gradvis avskaffande av kontroller vid de gemensamma gränserna (nedan kallad Schengenkonventionen), som har införlivats inom Europeiska unionens ramar i enlighet med ett protokoll till Fördraget om Europeiska unionen och Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, gör det möjligt för myndigheter att lägga in uppgifter om stulna, bortförda eller försvunna motorfordon i Schengens informationssystem (nedan kallat SIS). Enligt artikel 101 i Schengenkonventionen är tillgången till uppgifter som registrerats i SIS reserverad för myndigheter som ansvarar för gränskontroller och andra undersökningar inom landet som verkställs av polis och tullmyndigheter. Dessutom skall

¹ Punkt 43 i ordförandeskapets slutsatser.

tillgång till vissa uppgifter beviljas myndigheter med behörighet att utfärda viseringar, centrala myndigheter med behörighet att granska viseringsansökningar samt myndigheter med behörighet att bevilja uppehållstillstånd och handha utlänningsärenden inom ramen för tillämpningen av denna konventions bestämmelser om rörlighet för personer.

1999 års franska ordförandeskap lät inleda en undersökning av de nya funktioner som SIS-användarna ansåg nödvändiga för att systemet skulle överensstämja bättre med målsättningarna med ett område med frihet, säkerhet och rättvisa. En sådan ur medlemsstaternas perspektiv önskvärd funktion var en möjlighet för myndigheter som ansvarar för registrering av fordon att få tillgång till SIS, särskilt till SIS-uppgifter om stulna, bortförda eller försvunna motorfordon och släpvagnar, officiella blankodokument och utfärdade identitetshandlingar (pass, ID-kort, körkort), i syfte att kontrollera att fordon som anmäls för registrering hos dem inte har stulits, bortförts eller på annat sätt försvunnit ur den rätta ägarens besittning, och att personer som ansöker om registreringsbevis inte använder sig av identitets- eller registreringshandlingar som stulits, bortförts eller försvunnit.

Det fastställda syftet bidrar till att uppnå de mål för den gemensamma transportpolitiken som fastställs i avdelning V i EG-fördraget. Behörigheten att lägga fram förslag på detta område ligger enbart på kommissionen. Därmed skiljer sig detta förslag från de initiativ som lades fram av det spanska ordförandeskapet 2002. Även de senare syftade till att ändra vissa bestämmelser i Schengenavtalet, men antogs på grundval av avdelning IV i EG-fördraget och avdelning VI i EU-fördraget, som gör det möjligt för medlemsstaterna att föreslå lagstiftning.

Av särskild betydelse i detta sammanhang är Spaniens initiativ *om att anta rådets beslut 2002//RIF om införande av ett antal nya funktioner för Schengens informationssystem, i synnerhet i kampen mot terrorism*², som lades fram i maj 2002 och nu är nära att antas av rådet. Genom artikel 1.4 i det initiativet ändras artikel 100.3 i Schengenkonventionen, och nya kategorier av uppgifter läggs till. Den relevanta bestämmelsen i initiativet, efter justeringar som en följd av diskussionerna i rådet, lyder på följande sätt:

"3. Följande kategorier av föremål skall registreras:

- a. Stulna, bortförda eller försvunna motorfordon med en cylindervolym överstigande 50 cc samt stulna, bortförda eller försvunna båtar och flygplan.
- b. Stulna, bortförda eller försvunna släpvagnar med en tjänstevikt överstigande 750 kg samt stulna, bortförda eller försvunna husvagnar, industritillbehör, utombordsmotorer och containrar.
- c. [...].
- d. Stulna, bortförda eller försvunna officiella blankodokument.
- e. Stulna, bortförda, försvunna eller ogiltiga utfärdade identitetshandlingar, till exempel pass, ID-kort, körkort, uppehållstillstånd och resehandlingar.
- f. Stulna, bortförda, försvunna eller ogiltiga registreringsbevis för fordon och nummerplåtar för fordon.
- g. [...].

² EGT C 160 , 4.7.2002, s. 7.

Om det spanska lagstiftningsinitiativet skulle antas före denna förordning, kommer artikel 1 att behöva ändras så att det blir tillåtet att ta del av uppgifter om registreringsbevis för fordon och registreringsskyltar för fordon som nämns i artikel 100.3 f i denna bestämmelses lydelse efter ändring genom det spanska initiativet. I sin nuvarande form hänvisar artikel 1 till den gällande artikel 100.3 a, b, d och e.

Om det däremot skulle vara så att beslutet inte antas förrän efter denna förordning, kommer det att krävas en ändring av artikel 102a.1 i Schengenkonventionen, som införs genom artikel 1 i denna förordning, för att göra det tillåtet att ta del av uppgifter om registreringsbevis för fordon och registreringsskyltar för fordon.

2. ÅTGÄRDER SOM REDAN VIDTAGITS

2.1 Rådets direktiv 1999/37/EG

Enligt rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon³ skall medlemsstaterna utfärda ett registreringsbevis för de fordon som skall registreras enligt deras nationella lagstiftning (artikel 3). Detta registreringsbevis skall erkännas av de övriga medlemsstaterna (artikel 4).

I artikel 9 i direktivet föreskrivs en möjlighet för medlemsstaterna att utbyta upplysningar om ett fordons lagenlighet.

Enligt artikel 9 skall medlemsstaterna ”bistå varandra inför genomförandet av detta direktiv. De kan bilateralt eller multilateralt utbyta upplysningar, särskilt för att innan registrering sker kontrollera ett fordons lagenlighet, i förekommande fall i den medlemsstat där fordonet tidigare var registrerat. Denna kontroll kan särskilt omfatta användning av sammankopplade elektroniska system.”

Direktivet föreskriver ingen skyldighet att söka efter uppgifterna, utan gör det endast möjligt för registreringsmyndigheterna att få tillgång till uppgifter om stulna fordon. SIS eller SIS-uppgifter nämns inte särskilt. Det framgår endast att medlemsstaterna kan handla bilateralt eller multilateralt.

2.2 Schengenkonventionen

Schengenkonventionen föreskriver särskilt vilka myndigheter som har tillgång till SIS, för vilka ändamål de har sådan tillgång och vilka åtgärder de måste vidta när en identifiering har skett.

Följande artiklar i Schengenkonventionen är relevanta i detta sammanhang. Artikel 92.1 anger för vilka ändamål de nationella myndigheterna kan få tillgång till varningssystemet SIS, det vill säga antingen gränskontroll och annan kontroll som utförs av polis- och tullmyndigheter eller, vad beträffar den kategori tredjelandsmedborgare som skall nekas inresa (artikel 96), utfärdande av viseringar, uppehållstillstånd och tillämpning av utlänningslagstiftningen.

I artikel 100.1 anges att uppgifter om föremål som efterlysts för beslag eller för att användas som bevismaterial vid rättegång i brottmål skall registreras i Schengens informationssystem.

³ EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.

I artikel 101.1 och 100.2 anges vilka myndigheter som har rätt att ta del av och söka bland SIS-uppgifter direkt.

I artikel 102.4 anges att registrerade uppgifter inte får användas för administrativa ändamål. Det föreskrivs dock ett undantag för uppgifter som är registrerade enligt artikel 96, om ändamålet med användningen är sådant som anges i artikel 101.2.

3. SYFTE OCH TILLÄMPNINGSOMRÅDE

3.1 Allmänt syfte

Syftet med förslaget är att ändra Schengenkonventionen för att förbättra samarbetet mellan medlemsstaterna och därigenom den inre marknadens funktion. Mer konkret är strävan att med hjälp av förslaget uppnå detta syfte genom att ge registreringsmyndigheterna i medlemsstaterna rätt att ta del av vissa kategorier av uppgifter i SIS.

Detta kommer att ge myndigheterna större möjligheter att kontrollera att fordon som anmäls för registrering hos dem inte är stulna, bortförda eller försvunna och att personer som ansöker om registrering inte använder sig av stulna, bortförda, försvunna eller – i framtiden – ogiltiga identitetshandlingar eller registreringsbevis för fordon. Detta kommer att bidra till en mer välfungerande inre marknad och att göra kampen mot bedrägeri och olaglig handel med stulna fordon mer effektiv.

3.2. Särskilda syften

De särskilda syftena med detta förslag är följande:

För det första bidrar detta förslag till genomförandet av den gemensamma transportpolitiken genom att tillhandahålla medlemsstaterna ytterligare metoder för att bistå varandra vid omregistrering av motorfordon och därigenom underlätta ömsesidigt erkännande av registreringsbevis som utfärdats i en annan medlemsstat. Genom att öka möjligheterna att avslöja bedrägerier och olaglig handel med fordon kan medlemsstaterna vara mer säkra på att de registreringsbevis som har utfärdats gäller fordon som handlas lagligt och ägare som har kommit över fordonet på laglig väg.

I artikel 2 b i rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för motorfordon, anges att registrering är ett "administrativt godkännande för att ett fordon skall få tas i bruk i vägtrafik och som innefattar identifikation av fordonet och tilldelning av ett löpnummer, som kallas registreringsnummer".

De myndigheter som ansvarar för registreringen av fordon har därför en uppgift av administrativ natur, och inkräktar inte på det straffrättsliga området genom att ta del av de olika uppgiftskategorierna i SIS. Detta hindrar inte att en registreringsmyndighet som upptäcker att ett fordon eller en handling, som under det administrativa förfarandet har anmälts för registrering, har registrerats i SIS, kan anmäla detta till en polismyndighet, utan att genom denna handling själv inkräkta på det straffrättsliga området.

För det andra betecknar detta förslag en utveckling av Schengenregelverket i den mening som avses i rådets beslut 1999/436/EG⁴. Det är ett konkret bidrag till en rad andra initiativ för att utveckla Schengenregelverket i syfte att utöka funktionerna i SIS. Detta kommer att göra SIS till ett ännu viktigare instrument för att bekämpa brottslighet och skapa en fastare grund för området med fri rörlighet. Förslaget kommer att ge medlemsstaterna ett effektivare instrument i arbetet med att gradvis inrätta ett område med frihet, säkerhet och rättvisa.

För det tredje kommer förslaget att bidra till att uppnå de mål som fastställdes av Europeiska rådet i Tammerfors, särskilt det mål som angavs i avdelning C ("Kamp mot brottsligheten i hela unionen"), kapitel IX ("Utökat samarbete när det gäller brottsbekämpning"), punkt 43: "Samarbetet mellan medlemsstaternas myndigheter vid utredningar av gränsöverskridande brottslighet i varje medlemsstat bör leda till största möjliga nytta".

3.3 Tillämpningsområde

I detta förslag till förordning görs en åtskillnad mellan direkt tillgång till SIS för offentliga myndigheter med ansvar för fordonsregistrering och indirekt tillgång för de privata enheter som ansvarar för fordonsregistreringen i vissa medlemsstater. I direktiv 1999/37/EG görs ingen åtskillnad mellan offentliga och privata registreringstjänster.

Skälet bakom denna åtskillnad är att SIS endast är tillgängligt för vissa offentliga myndigheter som tas upp i artikel 101 i Schengenkonventionen. Privata intressen har ingen tillgång till SIS. I det här fallet finns det heller inget sådant behov, eftersom privata enheter som ansvarar för fordonsregistrering kan utföra de uppgifter som anges i direktiv 1999/37/EG om de får indirekt tillgång via de enheter som avses i artikel 101.

Förslaget inkräktar inte uttryckligen på eventuella bestämmelser i medlemsstaternas inhemska lagstiftning som innebär att de ovan nämnda offentliga och privata myndigheterna skall underrätta polis eller domstolar om förhållanden eller omständigheter som de eventuellt finner i samband med registreringen av ett fordon och som ger upphov till misstankar om brott. Hur myndigheter som ansvarar för fordonsregistrering skall förhålla sig om de finner grund för misstankar om brott är en fråga som lämnas åt den nationella lagstiftaren att bedöma.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1 Val av rättslig grund

Rättslig grund för förslaget är artikel 71.1 d i EG-fördraget. I denna artikel föreskrivs att rådet enligt förfarandet i artikel 251 och efter att ha hört Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén skall fastställa "alla andra lämpliga bestämmelser". Att enheter som ansvarar för fordonsregistrering ges tillgång till SIS är att anse som en sådan lämplig bestämmelse för att främja genomförandet av den gemensamma transportpolitiken, särskilt genom att dessa myndigheter ges möjlighet att kontrollera om ett fordon uppfyller kraven innan de registrerar det.

⁴ Rådets beslut 1999/436/EG av den 20 maj 1999 om fastställande, i enlighet med relevanta bestämmelser i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och Fördraget om Europeiska unionen, av rättslig grund för samtliga bestämmelser och beslut som utgör Schengenregelverket, EGT L 176, 10.7.1999, s. 17-30.

Samma rättsliga grund valdes för rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon, som i artikel 9 ålägger medlemsstaterna att bistå varandra vid genomförandet av direktivet, och ger dem möjlighet att utbyta upplysningar, till exempel via elektroniska system.

Enligt artikel 5.1 i protokollet om införlivande av Schengenregelverket inom Europeiska unionens ramar, skall förslag och initiativ som grundar sig på Schengenregelverket omfattas av de relevanta bestämmelserna i fördragen, även om enligt punkt 2 i samma artikel rådet inte har beslutat om de åtgärder som avses i artikel 2.1 andra stycket i det protokollet. Det är för närvarande fallet med artiklarna 92–119 i Schengenkonventionen. Valet av artikel 71 i EG-fördraget som rättslig grund för detta förslag indikerar att tillgången till SIS för myndigheter som ansvarar för fordonsregistrering är en fråga som hör hemma inom första pelaren.

4.2 Val av rättsligt instrument

Att välja en förordning som rättsligt instrument är lämpligt av i synnerhet följande skäl:

För det första syftar förslaget inte till att tillnärma medlemsstaternas lagstiftning, något som skulle ha talat för användningen av ett direktiv, utan om att på ett enhetligt sätt fastställa grundbestämmelser för ett gemensamt informationssystem. I detta särskilda fall gäller dessa bestämmelser vilka myndigheter som skall ha tillgång till uppgifterna, huruvida tillgången skall vara direkt eller indirekt och syftet med tillgången. Medlemsstaterna bör inte ha egen beslutanderätt i dessa grundläggande frågor.

För det andra ger föremålet för förslaget, det vill säga vissa myndigheters tillgång (direkt eller indirekt) till och rätt att söka i SIS, inte medlemsstaterna någon egen bedömningsmån. Det handlingsutrymme för medlemsstaterna som följer av artikel 92.2 i Schengenkonventionen kommer inte att inskränkas, eftersom medlemsstaterna kommer att vara ansvariga för att ge de myndigheter som anges i Schengenkonventionen tillgång till den nationella delen av Schengens informationssystem (N.SIS).

Slutligen har ändringar på grundval av artikel 66 i EG-fördraget lagts fram i form av en förordning. Också kraven på rättslig konsekvens innebär att en förordning bör väljas i detta fall.

Av dessa skäl är en förordning det lämpligaste valet i detta fall. Förordningen ändrar en rad bestämmelser i Schengenkonventionen och därmed också bindande bestämmelser för medlemsstaterna. Avsikten är att fastställa att alla offentliga registreringsmyndigheter har direkt tillgång till SIS-uppgifter om fordon, och att registreringsenheter som inte är offentliga myndigheter i medlemsstaterna har indirekt tillgång till SIS-uppgifter.

4.3 Lagstiftningsteknik

En möjlighet att genomföra detta förslag hade kunnat vara att ändra artiklarna 92.1, 100.1, 101.1–101.2, 102.1, 102.4 och 102.5 i Schengenkonventionen. Eftersom detta förslag emellertid är det enda som grundar sig på artikel 71 i EG-fördraget, skulle det uppstå en mycket komplicerad juridisk situation om man valde att endast ändra artiklarna i sig. En framtida ändring av artikel 101 exempelvis, skulle kunna kräva tre olika rättsliga instrument: på grundval av artikel 66 i EG-fördraget (första pelaren, samarbete mellan nationella förvaltningar inom områden som omfattas av avdelning IV i EG-fördraget), artiklarna 30, 31 och 34 i EU-fördraget (tredje pelaren, samarbete om brottsbekämpning) samt artikel 71 i EG-fördraget.

För att undvika en sådan besvärlig situation kommer det förslag som nu läggs fram att innebära att en ny artikel 102a förs in i Schengenkonventionen, med en intern hänvisning till övriga relevanta artiklar. Denna teknik gör att alla bestämmelser om tillgången till SIS för myndigheter med ansvar för fordonsregistrering finns i en enda artikel som är en integrerande del av Schengenkonventionen. En sådan lösning har fördelen att den är förutsägbar, då en framtida ändring av denna artikel måste och endast kan grunda sig på artikel 71 i EG-fördraget.

5. NORGES OCH ISLANDS STÄLLNING

Vad gäller Norges och Islands ställning, fastställs i artikel 1 G i rådets beslut 1999/437/EG av den 17 maj 1999 om vissa tillämpningsföreskrifter för det avtal som har ingåtts mellan Europeiska unionens råd och Republiken Island och Konungariket Norge om dessa båda staters associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket⁵, att SIS, inbegripet relevanta bestämmelser om uppgiftsskydd och uppgiftssäkerhet, bestämmelserna om de nationella enheternas funktion i SIS och utbytet av upplysningar mellan dessa nationella enheter (Sirene-systemet) och verkan av registrering i SIS av personer som är efterlysta och skall gripas för utlämning, är ett av de områden i Schengenregelverket i vilka dessa två länder kommer att delta. Oavsett denna dubbla rättsliga grund skulle det vara otänkbart att utestänga Norge och Island från en av aspekterna av den vidare utvecklingen av SIS, som trots allt är ett gemensamt informations- och söksystem. Norge och Island är således fullt delaktiga i dess vidareutveckling, också när det gäller tillgången till SIS för myndigheter med ansvar för fordonsregistrering.

6. BUDGETKONSEKVENSER

Förordningen kommer att vara direkt tillämplig i sin helhet i alla medlemsstater samt i Norge och Island.

De berörda länderna måste skapa en förbindelse mellan de nationella myndigheterna med ansvar för fordonsregistrering och den nationella delen av Schengens informationssystem (N.SIS), och tillföra de filter som behövs för att blockera tillgången till andra uppgifter (gäller offentliga registreringsmyndigheter), eller skapa en förbindelse mellan den privata enheten med ansvar för fordonsregistrering och den offentliga myndighet som har utsetts till att ha denna förbindelse. För att ge medlemsstaterna tillräckligt med tid för att vidta nödvändiga genomförandeåtgärder, både på det tekniska och det organisatoriska planet, föreskrivs en period på sex månader (180 dagar) från offentliggörandet av förordningen till dess att den faktiskt träder i kraft.

Som en följd av detta kommer denna förordning inte att ha några budgetkonsekvenser gemenskapen.

⁵ EGT L 176, 10.7.1999, s. 31.

7. ARTIKLAR

7.1 Artikel 1

Genom artikel 1 införs en ny artikel 102a baserad på artikel 71.1 d i Schengenkonventionen. Denna nya artikel ger myndigheter med ansvar för fordonsregistrering rätt att tillgå SIS direkt och att där söka efter uppgifter som är av betydelse för att kontrollera statusen på ett fordon eller de handlingar som läggs fram av den som vill registrera ett fordon. Genom punkt 2 kan andra registreringsenheter än statliga sådana få indirekt tillgång till SIS via en statlig myndighet. Dessa icke-statliga registreringsenheter kan endast få tillgång till SIS via de statliga myndigheter som har rätt till direkt tillgång och sökning på grundval av artikel 101 i Schengenkonventionen. Denna bestämmelse garanterar även strängare regler för uppgiftsskydd, som innebär att uppgifter i SIS endast är åtkomliga via offentliga myndigheter och att medlemsstaterna måste se till att bestämmelser om uppgiftsskydd tillämpas i de fall då tillgång beviljas.

Förordningen skall ses tillsammans med direktiv 1999/37/EEG om registreringsbevis för fordon, som fastställer räckvidden hos och syftet med arbetet inom de myndigheter med ansvar för att utfärda registreringsbevis som detta förslag till förordning riktar sig till. Förordningen ålägger medlemsstaterna en skyldighet att skapa den tekniska infrastruktur som behövs för att ge offentliga registreringsmyndigheter direkt tillgång till SIS. Förordningen innehåller inga särskilda bestämmelser om samarbete mellan brottsbekämpande myndigheter och myndigheter som ansvarar för fordonsregistrering. Den frågan skall enligt punkt 3 regleras på nationell nivå. Vidare innebär punkt 3 att reglerna för hur SIS-uppgifter, som är av betydelse för registreringsmyndigheterna när det gäller att förebygga olaglig handel och bedrägeri i samband med genomförandet av direktiv 1999/37/EG, skall regleras på nationell nivå. Denna nya möjlighet att använda SIS torde inte komma att medföra några onödiga fördröjningar i registreringsprocessen.

7.2 Artikel 2

I artikel 2 finns bestämmelser om förordningens ikraftträdande. Det fastställs att det kommer att dröja sex månader från offentliggörandet till dess att förordningen skall börja tillämpas. Under denna period skall medlemsstaterna förbereda genomförandet av förordningen och vidta lämpliga tekniska och operativa åtgärder för att ge myndigheter med ansvar för fordonsregistrering direkt eller, i tillämpliga fall, indirekt tillgång till SIS.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 om gradvis avskaffande av kontroller vid de gemensamma gränserna vad gäller tillgången till Schengens informationssystem för de enheter som ansvarar för att utfärda registreringsbevis för fordon i medlemsstaterna

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 d i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁶,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁷,

med beaktande av regionkommitténs yttrande⁸,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, och⁹

av följande skäl:

- (1) I artikel 9 i rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon¹⁰ föreskrivs att medlemsstaterna skall bistå varandra vid genomförandet av det direktivet och att de får utbyta upplysningar bilateralt eller multilateralt, särskilt för att innan registrering sker kontrollera ett fordons lagenlighet, i förekommande fall i den medlemsstat där fordonet tidigare var registrerat. Sådan kontroll kan särskilt omfatta användning av sammankopplade elektroniska system.
- (2) Schengens informationssystem (nedan kallat SIS), som inrättades enligt avdelning IV i 1990 års konvention om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 om gradvis avskaffande av kontroller vid de gemensamma gränserna¹¹ (nedan kallad 1990 års Schengenkonvention), och som införlivades inom Europeiska unionens ramar genom ett protokoll till Fördraget om Europeiska unionen och Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, är ett elektronisk nätverk mellan

⁶ EGT C ..., ..., s. ...

⁷ EGT C ..., ..., s. ...

⁸ EGT C ..., ..., s. ...

⁹ EGT C ..., ..., s. ...

¹⁰ EGT L 138, 1.6.1999, s. 57.

¹¹ EGT L 239, 22.9.2000, s. 19.

medlemsstaterna som bland annat innehåller uppgifter om stulna, bortförda eller försvunna motorfordon med en cylindervolym överstigande 50 cc.

- (3) Enligt artikel 100.1 i 1990 års Schengenkonvention skall uppgifter om föremål som efterlysts för beslag eller för att användas som bevismaterial vid rättegång i brottmål registreras i SIS.
- (4) I artikel 101.1 i 1990 års Schengenkonvention anges att tillgång till i Schengens informationssystem registrerade uppgifter och rätt att söka fram dessa direkt har endast myndigheter som har behörighet för gränskontroller och andra undersökningar inom landet som verkställs av polis och tullmyndigheter samt samordning av sådana undersökningar.
- (5) I artikel 102.4 i 1990 års Schengenkonvention specificeras att registrerade uppgifter inte får användas för administrativa ändamål.
- (6) Myndigheter eller enheter i medlemsstaterna vilka ansvarar för att utfärda registreringsbevis för fordon bör ha tillgång till dessa uppgifter och till uppgifter i SIS om stulna, bortförda eller försvunna blankodokument eller utfärdade registreringsbevis eller identitetshandlingar, förutsatt att de behöver dessa uppgifter för att kunna utföra sina uppgifter.
- (7) Därför är det nödvändigt att anta bestämmelser om dessa myndigheters och enheters tillgång till sådana uppgifter, och tillåta dem att använda uppgifterna administrativt för att kunna utfärda registreringsbevis för motorfordon på ett korrekt sätt.
- (8) I den utsträckning som de enheter som ansvarar för att utfärda registreringsbevis för fordon i medlemsstaterna inte är offentliga myndigheter, skall tillgång till SIS ges indirekt, det vill säga via en sådan myndighet som anges i artikel 100.1 i 1990 års Schengenkonvention, och som har att se till att de åtgärder som medlemsstaterna har vidtagit enligt artikel 118 i 1990 års Schengenkonvention följs.
- (9) Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter¹², och vissa särskilda bestämmelser om uppgiftsskydd i 1990 års Schengenkonvention vilka kompletterar eller förtydligar principerna i det direktivet, är tillämpliga när myndigheter eller andra enheter som ansvarar för att utfärda registreringsbevis för fordon i medlemsstaterna behandlar personuppgifter.
- (10) Syftet med den föreslagna åtgärden, nämligen att bevilja tillgång till SIS för myndigheter och andra enheter som ansvarar för utfärda registreringsbevis i medlemsstaterna, och därigenom underlätta deras uppgifter enligt direktiv 1999/37/EC, kan endast uppnås på gemenskapsnivå, då SIS är ett gemensamt informationssystem. Insatser av enskilda medlemsstater kan inte leda till att det aktuella målet uppnås. Denna förordning går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det målet.
- (11) Medlemsstaterna bör ha en tillräckligt lång period på sig för att vidta de praktiska åtgärder som krävs för att tillämpa denna förordning.

¹² EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (12) För Islands och Norges del utgör denna förordning en vidareutveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket som ligger inom det område som anges i artikel 1 G i rådets beslut 1999/437/EG av den 17 maj 1999 om vissa tillämpningsföreskrifter för det avtal som har ingåtts mellan Europeiska unionens råd och Republiken Island och Konungariket Norge om dessa båda staters associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket¹³.
- (13) Denna förordning respekterar de grundläggande rättigheter och iakttar de principer som erkänns såsom allmänna gemenskapsrättsliga principer, bland annat i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Följande artikel 102a skall införas i avdelning IV i 1990 års Schengenkonvention:

“Artikel 102a

1. Oavsett artiklarna 92.1, 100.1, 101.1 och 101.2, 102.1, 102.4 och 102.5 skall myndigheter och andra enheter som ansvarar för att utfärda registreringsbevis för fordon, i enlighet med rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon, ha rätt att ta del av följande uppgifter i Schengens informationssystem, i syfte att kontrollera att fordon som anmäls för registrering inte är stulna, bortförda eller försvunna och att personer som ansöker om registreringsbevis inte använder sig av stulna, bortförda eller försvunna identitetshandlingar:
 - (a) Uppgifter om motorfordon med en cylindervolym överstigande 50 cc.
 - (b) Uppgifter om släpvagnar och husvagnar med en tjänstevikt överstigande 750 kg.
 - (c) Uppgifter om blankodokument.
 - (d) Uppgifter om utfärdade identitetshandlingar.

Med förbehåll för punkt 2 skall dessa enheters tillgång till de aktuella uppgifterna regleras i medlemsstaternas nationella bestämmelser.

¹³ EGT L 176, 10.7.1999, s. 31.

2. Enheter som avses i punkt 1 och som är offentliga myndigheter skall ha rätt att söka direkt i Schengens informationssystem bland de uppgifter som anges i den punkten.

Enheter som avses i punkt 1 och som inte är offentliga myndigheter skall endast ha rätt att söka i Schengens informationssystem bland de uppgifter som anges i den punkten via en sådan myndighet som anges i artikel 101.1. Den myndigheten skall ha rätt att söka direkt bland de aktuella upplysningarna. Den berörda medlemsstaten skall se till att enheten och dess anställda är förpliktade att följa eventuella begränsningar när det gäller användningen av uppgifter som förmedlats av den offentliga myndigheten.

3. Artikel 100.2 är inte tillämplig på sökningar som görs i enlighet med bestämmelserna i denna artikel. Frågan om vidareförmedling från myndigheter som avses i punkt 1 till polis eller andra rättsliga myndigheter av uppgifter som framkommit vid en sökning i Schengens informationssystem och som lett till misstanke om brott, regleras i medlemsstaternas nationella bestämmelser.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med [sex månader efter dagen för offentliggörandet].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande