

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dostępu służb odpowiedzialnych w Państwach Członkowskich za wydawanie świadectw rejestracji pojazdów do Systemu Informacyjnego Schengen drugiej generacji (SIS II)

COM(2005) 237 wersja ostateczna — 2005/0104 (COD)

(2006/C 65/04)

Dnia 16 września 2005 r. Rada, działając na podstawie art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

Sekcja ds. Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 20 października 2005 r. Sprawozdawcą był **Virgilio RANOCCHIARI**.

Na 422. sesji plenarnej w dniach 14-15 grudnia 2005 r. (posiedzenie z dnia 14 grudnia 2005 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął 123 głosami, przy 2 głosach wstrzymujących się, następującą opinię:

1. Wstęp

1.1 Konwencja z Schengen, która ma umożliwić swobodny przepływ ludzi i towarów, została podpisana w 1990 r. i weszła w życie w 1995 r. Konwencja z Schengen przewiduje, które organy mają dostęp do Systemu Informacyjnego Schengen (SIS), jak też określa cele, do jakich takie dane mogą zostać wykorzystane. Ten pierwszy tekst konwencji nie przyznawał dostępu do SIS organom zajmującym się rejestracją pojazdów.

1.2 Dnia 21 sierpnia 2003 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego Konwencję wykonawczą do Układu z Schengen w zakresie dostępu służb odpowiedzialnych w Państwach Członkowskich za wydawanie świadectw rejestracji pojazdów do Systemu Informacyjnego Schengen (SIS) ⁽¹⁾. Zamierzeniem było stworzenie dostępu do danych SIS dotyczących skradzionych pojazdów i przyczep, skradzionych czystych blankietów dokumentów urzędowych i wydanych dowodów tożsamości (paszportów, dowodów osobistych, prawa jazdy) — w celu sprawdzenia, czy zgłoszone do drugiej rejestracji pojazdy zostały skradzione, przywłażczone bądź utracone oraz czy osoby ubiegające się o świadectwo rejestracji pojazdu posługują się w tym celu skradzionymi dowodami tożsamości lub skradzionymi dokumentami rejestracji pojazdu.

1.3 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w sprawie tego wniosku 25 lutego 2004 r. ⁽²⁾. EKES zgodził się z Komisją, że dostęp do SIS powinien zostać rozszerzony, tak aby obejmował krajowe organy odpowiedzialne za wydawanie i sprawdzanie świadectw rejestracji pojazdów. EKES wyraził zadowolenie, że, uwzględniając fakt istnienia w różnych Państwach Członkowskich prywatnych służb odpowiedzialnych za rejestrację pojazdów, sugeruje się we wniosku, że służby te mogą uzyskać informacje niezbędne do właściwego wykonywania przez nie swej pracy, pośrednio poprzez jeden z organów publicznych dysponujących dostępem do SIS, z zastrzeżeniem, że zagwarantowana zostanie ochrona danych.

1.4 Następnie po rozszerzeniu stało się jasne, że istotne będzie rozwinięcie drugiej generacji SIS (tj. SIS II), tak aby nowe Państwa Członkowskie mogły przyłączyć się do systemu, a obszar Schengen mógł zostać rozszerzony na terytorium tych Państw Członkowskich.

1.5 Zważywszy, że SIS II wymaga odpowiednich ram prawnych i dotyczy różnych polityk, Komisja Europejska musiała

sporządzić trzy wnioski: pierwszy dotyczy swobodnego przepływu osób, drugi — współpracy policyjnej i sądowej w sprawach karnych, podczas gdy trzeci uzupełnia dwa pozostałe i ma na celu zapewnienie organom rejestracji pojazdów dostępu do SIS II.

1.6 EKES pracuje właśnie nad swoją opinią w sprawie tego trzeciego wniosku, który stanowi niezbędną kontynuację wcześniejszego, wyżej wspomnianego rozporządzenia ⁽³⁾, które zostało ostatnio przyjęte przez Radę 6 lipca 2005 r.

2. Uwagi ogólne

2.1 Nowy wniosek Komisji ma na celu zapewnienie spójności z nowymi instrumentami prawnymi dotyczącymi utworzenia, działania i wykorzystania drugiej generacji Systemu Informacyjnego Schengen (SIS II). Komisja stwierdza, że główny cel obecnego wniosku jest taki sam, jak cel wniosku zgłoszonego w sierpniu 2003 r., tj. wzmocnienie współpracy pomiędzy Państwami Członkowskimi opartej na skutecznej wymianie informacji w celu zwalczania oszustw i nielegalnego handlu skradzionymi pojazdami. Dalej Komisja zauważa, że celem tych zmian jest zagwarantowanie, aby w nowych ramach prawnych dla SIS II służby odpowiedzialne za wydawanie świadectw rejestracji pojazdów miały dostęp do takich samych danych SIS, jak to ma miejsce od czerwca 2005 r., kiedy weszło w życie rozporządzenie objęte wnioskiem z 2003 r.

2.2 Kwestia ta wciąż jest ważna, ponieważ obecnie w Unii Europejskiej kradzione jest 1,3 mln pojazdów rocznie, zaś w przybliżeniu 500 tys. pojazdów przepada na zawsze ⁽⁴⁾. Przestępczość związana z pojazdami wiąże się z innymi rodzajami przestępczości, takimi jak handel ludźmi, przemyt i terroryzm (samochody-pułapki).

2.3 EKES potwierdza, że zgadza się z Komisją, iż dostęp do SIS II powinien zostać rozszerzony, tak aby obejmował krajowe organy odpowiedzialne za wydawanie i sprawdzanie wyżej wymienionych dokumentów (por. punkt 1.2). Ponadto prywatne służby odpowiedzialne za rejestrację pojazdów powinny uzyskiwać informacje pośrednio poprzez jeden z organów publicznych dysponujących dostępem do SIS II, przy zastrzeżeniu, że zostanie zagwarantowana ochrona danych. Szczególnie ważne jest, aby zapewnić mechanizmy ograniczenia dostępu do innych informacji znajdujących się w systemie, zastrzeżonych dla organów wyszczególnionych w artykule 101 konwencji z Schengen.

⁽¹⁾ COM(2003) 510 wersja ostateczna – 2003/0198 (COD).

⁽²⁾ Dz.U. C 110 z 30.4.2004.

⁽³⁾ Zob. przypis nr 1.

⁽⁴⁾ Źródło: statystyki Europolu, Haga, 27 czerwca 2005 r.

2.4 Nadal należy uwzględnić uwagi ogólne i inne komentarze, które EKES zamieścił w swej opinii z 25 lutego 2004 r. Niektóre z nich mogą zostać przedstawione ponownie. Przykładowo EKES uważa, że wniosek powinien wzmocnić bezpieczeństwo i przyspieszyć procedury wymiaru sprawiedliwości. Będzie on także działał jako zachęta do tego, by Państwa Członkowskie umożliwiały bardziej swobodny przepływ pojazdów wewnątrz Unii. Jest jednak ważne, aby wniosek był zgodny z wewnętrznymi przepisami i regulacjami Państw Członkowskich. Istotne jest również, aby stworzyć dostęp Państwu Członkowskiemu, które nie są sygnatariuszami konwencji z Schengen, oraz zwiększyć współpracę z Interpolem i Europolem w celu zwalczania handlu pojazdami skradzionymi lub przywłaszczonymi poza krajami, które mają dostęp do SIS II. EKES wskazuje także na znaczenie kompilacji, przetwarzania i publikowania danych statystycznych dotyczących tego rodzaju przestępstw, aby udoskonalić podejście pozwalające stawić czoło temu problemowi.

3. Uwagi szczegółowe

3.1 Wniosek Komisji jest w znacznej mierze zgodny z decyzją Rady z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie zwalczania przestępczości transgranicznej związanej z pojazdami (2004/919/WE) ⁽⁹⁾. Decyzja stanowi, że „szczególne znaczenie ma współpraca między organami ścigania a organami rejestrującymi pojazdy, tak samo jak przekazywanie informacji odpowiednim stronom”. Artykuł 7 decyzji stwierdza, że organy ścigania informują krajowe organy rejestracji pojazdów o tym, czy pojazd będący w trakcie rejestracji został zgłoszony jako skradziony oraz, że dostęp do baz danych w wyżej wymienionym celu odbywa się z należytych poszanowaniem przepisów prawa wspólnotowego. EKES przyjmuje z zadowoleniem fakt, iż przemyślenia zawarte w decyzji Rady zostały obecnie włączone do wniosku Komisji.

3.2 Jakkolwiek wniosek Komisji dotyczy jedynie dostępu organów rejestrujących pojazdy do pewnych informacji w ramach systemu SIS II, EKES chciałby podkreślić potrzebę ściślejszej współpracy w celu zwalczania przestępstw dotyczących pojazdów. Jak to zostało określone w art. 4 decyzji Rady, „Państwa Członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zorganizowania konsultacji okresowych, odpowiednio, między właściwymi organami krajowymi, zgodnie z prawem krajowym, a także mogą objąć takimi konsultacjami przedstawicieli sektora prywatnego (takich jak posiadacze prywatnych rejestrów zaginionych pojazdów, ubezpieczyciele oraz podmioty prowadzące handel samochodami), mając na uwadze koordynację przepływu informacji oraz wzajemną zgodność działań w tym obszarze”. EKES uważa, że Komisja musi także uwzględnić te uwagi w przyszłej pracy na rzecz zwalczania przestępstw dotyczących pojazdów.

3.3 Jako przykład EKES mógłby wymienić wcześniejszy projekt Interpolu pod nazwą: *Stop Register Stolen Cars — Storen Car* (Zatrzymać rejestrację skradzionych samochodów), przemianowany następnie na *Vehicle Identification, Research and*

Analysis — VIRA 17 (Identyfikacja, badanie i analiza pojazdów). Celem tego projektu było zebranie wszystkich informacji o samochodach w jednej bazie danych, tzn. informacji dostarczonych przez numer identyfikacyjny pojazdu (Vehicle Identification Number — VIN) mówiących o tym, czy zgłoszono kradzież samochodu i czy został on zarejestrowany, wywieziony lub przywieziony, wyprodukowany lub też złomowany. Taka baza danych stanowi podstawę współpracy pomiędzy organami ścigania, organami rejestracji pojazdów, władzami celnymi, producentami samochodów i firmami ubezpieczeniowymi.

3.4 Odnośnie do obecnego wniosku EKES pragnie także zaznaczyć, że ogółem istnieje niewiele możliwości przeprowadzenia fizycznej kontroli pojazdu w celu ustalenia jego oznaczeń i sprawdzenia, czy nie zgłoszono jego kradzieży. W wielu krajach rejestracja pojazdu wiąże się z jego badaniem technicznym. Tak więc przy rejestracji pojazdu pojawia się okazja sprawdzenia, czy nie został on skradziony. Dlatego też ważne jest wyposażenie organów dokonujących rejestracji w środki pozwalające na wykrycie pojazdów skradzionych, przywłaszczonych lub zaginionych.

3.5 Jak zauważono w punkcie 3.2, zachodzi potrzeba ściślejszej współpracy na rzecz zwalczania przestępstw dotyczących pojazdów. Inna możliwość przeprowadzenia fizycznej kontroli pojazdu powstaje, gdy jest on wywożony lub przywożony. EKES zaleca władzom celnym zarówno w wypadku wywozu, jak i przywozu pojazdu korzystanie z tej samej bazy danych SIS II, która jest wykorzystywana przez organy rejestracji pojazdów.

3.6 Przy sprawdzaniu pojazdu w celu ustalenia, czy nie zgłoszono jego kradzieży, musi także istnieć możliwość ustalenia oznaczeń pojazdu. Służy temu często numer identyfikacyjny pojazdu (VIN). Zdarza się często, że numer identyfikacyjny skradzionego pojazdu zostaje sfalszowany lub przebity. EKES podkreśla znaczenie, jakie w przyszłości będzie miało zwiększenie możliwości ustalenia oznaczeń pojazdu. Należy starannie przeanalizować i ocenić propozycje, takie jak elektroniczna identyfikacja pojazdu (EVI) lub lepsze oznakowanie części zamiennych.

3.7 Na koniec EKES wskazuje dalszy krok, jaki należy uczynić w najbliższej przyszłości dla rozszerzenia zakresu tego rozporządzenia. Obecny wniosek Komisji, którego celem jest sprawdzenie, czy pojazdy nie zostały skradzione, przywłaszczone lub zaginione powinno się w zasadzie połączyć z możliwością przeprowadzenia repatriacji pojazdów. Możliwości te różnią się znacznie w zależności od Państwa Członkowskiego i wynikają z obowiązujących uregulowań odnośnie działania w dobrej wierze (*bona fide*). W niektórych krajach możliwe jest uzyskanie prawa własności skradzionego pojazdu, gdy pojazd ten został nabyty w dobrej wierze, natomiast w innych krajach sytuacja taka nie występuje. W przyszłości należy ponadto zbadać i ocenić możliwości repatriacji pojazdu, który okazał się kradziony.

Bruksela, 14 grudnia 2005 r.

Przewodnicząca

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Anne-Marie SIGMUND

⁽⁹⁾ Dz. U. L 389 z 30.12.2004.