

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a járművek forgalmi engedélyének kiadására hatáskörrel rendelkező tagállami szolgáltatóknak a Schengeni Információs Rendszer második generációjához (SIS II) való hozzáféréséről”

COM(2005) 237 final – 2005/0104 (COD)

(2006/C 65/04)

2005. szeptember 16-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett tárgyban.

Az EGSZB tárgyi munkájának előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2005. október 26-án elfogadta véleményét. (Előadó: Virgilio RANOCCHIARI.)

2005. december 14–15-én tartott, 422. plenáris ülésén (a december 14-i ülésnapon) az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 123 igen szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Bevezetés

1.1 A Schengeni Megállapodást, amelyet a személyek és az áruk szabad mozgásának elősegítésére hoztak létre, 1990-ben írták alá és 1995-ben lépett életbe. A Schengeni Megállapodás előírja, hogy mely hatóságoknak van hozzáférésük a Schengeni Információs Rendszerhez (SIS), valamint hogy milyen célokra lehet felhasználni az adatokat. A megállapodás első szövege nem engedélyezte a jármű-nyilvántartási hatóságok számára a SIS-hez való hozzáférést.

1.2 2003. augusztus 21-én az Európai Bizottság javaslatot terjesztett elő a Schengeni Megállapodás végrehajtási egyezményének módosítására a tagállamokban a járművek forgalmi engedélyének kiadására hatáskörrel rendelkező hatóságoknak a Schengeni Információs Rendszerhez való hozzáférése vonatkozásában⁽¹⁾. A célkitűzés a lopott járművekre és pótkocsikra, eltulajdonított, kitöltetlen hivatalos dokumentumokra és kiadott, személyazonosságot igazoló okiratokra (útlevelék, személyi igazolványok, jogosítványok) vonatkozó SIS adatokhoz való hozzáférés biztosítása volt, annak érdekében, hogy a másodszori nyilvántartásba vételre bemutatott járműveket ellenőrizni lehessen, hogy esetükben fennáll-e lopás, jogellenes használat vagy elvesztés, valamint, hogy a forgalmi engedélyért folyamodó személyek lopott személyazonossági vagy jármű-nyilvántartási okiratot használnak-e erre a célra.

1.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2004. február 25-én adta ki a javaslatra vonatkozó véleményét⁽²⁾. Az EGSZB egyetértett az Európai Bizottsággal abban, hogy a SIS-hez való hozzáférést ki kell terjeszteni a forgalmi engedélyek kiadásáért és ellenőrzéséért felelős nemzeti hatóságokra. Az EGSZB azt is örömmel vette tudomásul, hogy a javaslat – figyelembe véve azt a tényt, hogy számos tagállamban magánszolgáltatók felelősek a járművek nyilvántartásáért – arra irányult, hogy ezek a magánnyilvántartók a munkájuk megfelelő elvégzéséhez szükséges információkat közvetve beszerezhessék valamelyik SIS hozzáféréssel rendelkező hatóságtól, feltéve, hogy az adatvédelem garantált.

1.4 Később és a bővítést követően világossá vált, hogy egy második generációs SIS (azaz SIS II) rendszer fejlesztése elengedhetetlen annak érdekében, hogy az új tagállamok kapcsolódhassanak a rendszerhez és a schengeni térséget ki lehessen terjeszteni ezen tagállamok területére is.

1.5 Mivel a SIS II létrehozásához megfelelő jogi keretre és különböző politikai területek bevonására van szükség, az

Európai Bizottságnak három javaslatot kellett benyújtania: az első a személyek szabad mozgásához kapcsolódik, a második a rendőrségi és igazságügyi együttműködéshez büntetőügyekben, míg a harmadik a két másik ajánlást egészíti ki, és célja a járműnyilvántartó hatóságok számára a SIS II rendszerhez való hozzáférés biztosítása.

1.6 Ezzel a harmadik javaslattal kapcsolatban – amely a Tanács által 2005. július 6-án elfogadott, fent említett korábbi rendelet⁽³⁾ szükséges utókövetését jelenti – nemrég kérték ki az EGSZB véleményét.

2. Általános észrevételek

2.1 Az Európai Bizottság új javaslatának célja a második generációs Schengeni Információs Rendszer (SIS II) létrehozásához, működtetéséhez és használatához szükséges új jogi eszközökkel való összhang biztosítása. Az Európai Bizottság állítása szerint a jelenlegi javaslat fő célkitűzése megegyezik a 2003. augusztusában benyújtott javaslatával, azaz a tagállamok közötti együttműködés hatékony információcserére alapuló erősítése a lopott járművekkel kapcsolatos csalás és illegális kereskedelem elleni harc érdekében. Az Európai Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a cél az, hogy a járművek forgalmi engedélyének kiadására hatáskörrel rendelkező szolgáltatók a SIS II új jogi keretei között is garantáltan hozzáférhessenek ugyanazokhoz a SIS-adatokhoz, amelyekhez 2005. június, a 2003-as javaslat hatályba lépése óta hozzáféréssel rendelkeznek.

2.2 Ez a téma még mindig fontos, mivel az Európai Unióban évente mintegy 1,3 millió járművet lopnak el és kb. 500 000 jármű tűnik el véglegesen⁽⁴⁾. A járművekkel kapcsolatos bűncselekmények más bűncselekményekkel – mint például az emberkereskedelem, csempészet és a terrorizmus (gépjárművekbe rejtett bombák) – is összefonódnak.

2.3 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a SIS II rendszerhez való hozzáférést ki kell terjeszteni a fenti dokumentumok (lásd az 1.2 pontot) kiadásáért és ellenőrzéséért felelős nemzeti hatóságokra. Ezenkívül a járműregisztrációért felelős magánszolgáltatók az információkat közvetve kaphassák meg valamelyik SIS II hozzáféréssel rendelkező hatóságtól, feltéve hogy az adatvédelem garantált. Különösen fontos a rendszerben lévő más, a Schengeni Egyezmény 101. cikkében meghatározott hatóságok számára fenntartott információkhoz való hozzáférést korlátozó mechanizmusok biztosítása.

⁽¹⁾ COM(2003)510 final – 2003/0198 (COD).

⁽²⁾ HL C 110, 2004. április 30.

⁽³⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽⁴⁾ Forrás: Az Europol statisztikája, Hága, 2005. június 27.

2.4 Mindazonáltal tekintetbe kell venni az általános megjegyzéseket és egyéb észrevételeket, amelyeket az EGSZB a 2004. február 25-i véleményében fogalmazott meg. Egyes észrevételeket újra le lehet szögezni. Például az EGSZB úgy véli, hogy a javaslat növelné a biztonságot és felgyorsítaná az igazságügyi eljárásokat. A tagállamokat ösztönözni fogja, hogy tegyék lehetővé a járművek szabadabb mozgását az Unión belül. Mindazonáltal fontos, hogy a javaslat összeegyeztethető legyen a tagállamok hazai szabályozásával. Szintén fontos, hogy azok a tagállamok is megkapják a hozzáférést, amelyek nem voltak a Schengeni Egyezmény aláírói között, valamint hogy az Interpollal és az Europollal való együttműködés növelése révén a lopott vagy jogellenesen használt járművekkel történő kereskedelemmel szemben a SIS II hozzáféréssel rendelkező országokon kívül is fel lehessen venni a harcot. Az EGSZB rámutat az ilyen jellegű bűncselekményekre vonatkozó statisztikai adatok összegyűjtésének, feldolgozásának és közzétételének fontosságára is, annak érdekében, hogy a bűnüldözés megközelítése minél hatékonyabb legyen.

3. Különös észrevételek

3.1 A Bizottság javaslata összhangban van a határokon átnyúló vonatkozású, járművekkel kapcsolatos bűncselekmények üldözéséről szóló 2004. december 22-i tanácsi határozattal (2004/919/EK) ⁽⁹⁾. A határozat megállapítja, hogy „különösen fontos a bűnüldöző hatóságok és a járműnyilvántartó hatóságok közötti együttműködés, valamint az érintett felek tájékoztatása is”. A határozat 7. cikke kijelenti, hogy a bűnüldöző hatóságoknak tájékoztatniuk kell a nemzeti járműnyilvántartó hatóságokat arról, hogy a nyilvántartásba vételi eljárás alatt álló jármű lopottként ismert-e, valamint hogy az adatbázisokhoz e célból való hozzáférés a közösségi jog rendelkezéseinek megfelelő tiszteletben tartásával történjen. Az EGSZB üdvözli, hogy a tanácsi határozatban megfogalmazott gondolatok már részét képezik az Európai Bizottság javaslatainak.

3.2 Bár az Európai Bizottság javaslata csak a SIS II rendszerben található bizonyos információkhoz való, járműnyilvántartó hatóságok általi hozzáférésre vonatkozik, a járművekkel kapcsolatos bűncselekményekkel szembeni küzdelem érdekében az EGSZB hangsúlyozza a nagyobb együttműködés szükségességét. Ahogyan a tanácsi határozat 4. cikke kijelenti: „a tagállamok megteszik a szükséges lépéseket, hogy adott esetben, a nemzeti joggal összhangban rendszeres konzultációkat szervezzenek az illetékes nemzeti hatóságok között, amelybe bevonhatják a magánszektor (például az eltűnt járművek magánnyilvántartói, a biztosítók és az autókereskedelem) képviselőit az e területre vonatkozó információk koordinálása és a tevékenységek egyeztetése céljából”. Az EGSZB meglátása szerint a járművekkel kapcsolatos bűncselekményekkel szembeni küzdelem érdekében az Európai Bizottságnak a jövőbeli munka során tekintettel kell lennie az ilyen észrevételekre.

3.3 Az EGSZB példaként említené az Interpol korábbi *Stop register stolen cars (StoreSto Car, később „Járműazonosítás, kutatás és elemzés” – VIRA 17 – nevű)* korábbi projektjét. E projekt célkitűzése a gépkocsikkal kapcsolatos valamennyi információ egy adatbázisban történő összegyűjtése volt, amelyben járműazonosítási szám (VIN) alapján lehet keresni, ha egy gépkocsit lopottként jelentettek be, illetve az nyilvántartásba, kivételre vagy behozatalra, gyártásra vagy leselejtezésre került. Egy ilyen adatbázis a bűnüldöző, járműnyilvántartó és vámhatóságok, autógyártók és biztosítótársaságok közötti együttműködés alapját képezi.

3.4 A jelen javaslat tekintetében az EGSZB szintén fel szeretné hívni a figyelmet arra, hogy általában nincs sok lehetőség a gépkocsik beazonosítása céljából végzett fizikai vizsgálatra és annak megállapítására, hogy az adott gépkocsit lopottként jelentették-e be. Sok országban egy jármű nyilvántartása vizsgálatot jár együtt. Így amikor egy gépkocsi nyilvántartásba kerül, lehetőség nyílik arra is, hogy ellenőrizzék, lopott-e. Ezért tehát fontos a járműnyilvántartó hatóságok számára biztosítani a lopott, jogellenesen használt vagy elvesztett járművek felderítésének ezt a módját.

3.5 Ahogyan a fenti 3.2 pont is említi, a járművekkel kapcsolatos bűnözéssel szembeni küzdelem céljából nagyobb együttműködésre van szükség. Újabb lehetőség nyílik a jármű fizikai vizsgálatára, amikor a jármű kivételre és behozatalra kerül. Az EGSZB azt ajánlja, hogy a vámhatóságok – mind a járművek behozatala, mind kivitele esetén – ugyanazon SIS II adatok között végezzenek ellenőrzést, mint a járműnyilvántartó hatóságok.

3.6 A járművek ellenőrzése alkalmával, amikor azt vizsgálják, hogy esetükben történt-e bejelentés lopásról vagy sem, lehetővé kell tenni az azonosítást is. Egy jármű azonosítását gyakran a jármű-azonosítási szám (VIN) alapján végzik. A lopott járművek azonoságának meghamisítása vagy másolása sem ritka. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a jövőben fontos növelni a járművek azonosága ellenőrzésének lehetőségeit. Az olyan javaslatokat, mint például az elektronikus jármű-azonosítás (EVI) vagy a pótalkatrészek jobb megjelölése, alaposan meg kell vizsgálni és értékelni kell.

3.7 Végezetül a rendelet hatályának kiterjesztése érdekében az EGSZB további lépés megtételét javasolja a közeljövőben. A jelen európai bizottsági javaslatnak, amely annak ellenőrzésére irányul, hogy egy jármű esetén fennáll-e lopás, jogellenes használat vagy eltűnés, együtt kell járnia a járművek hazaszállításának lehetőségével is. Ez a lehetőség jelentősen eltér a tagállamok között, és függ az országok különféle bona fide rendelkezéseitől. Néhány országban lehetséges a lopott jármű tulajdonjogának megszerzése, ha a járművet jóhiszeműen vásárolták, míg más országokban erre nincs lehetőség. Ezenfelül a jövőben meg kell vizsgálni és értékelni kell a lopottnak minősített járművek hazaszállításának lehetőségeit.

Brüsszel, 2005. december 14.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND

⁽⁹⁾ HL L 389, 2004. december 30.