

Jueves, 31 de mayo de 2018

P8_TA(2018)0235

Manipulación del cuentakilómetros en los vehículos de motor: revisión del marco jurídico de la UE**Resolución del Parlamento Europeo, de 31 de mayo de 2018, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre la manipulación del cuentakilómetros en los vehículos de motor: revisión del marco jurídico de la UE (2017/2064(INL))**

(2020/C 76/17)

El Parlamento Europeo,

- Visto el artículo 225 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
- Vistos el artículo 91, apartado 1, y el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
- Vista la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾,
- Vista la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾,
- Vistos el Reglamento (UE) 2017/1151 ⁽³⁾ de la Comisión, el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, el Reglamento de la Comisión (CE) n.º 692/2008 ⁽⁵⁾ y el Reglamento n.º 39 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas ⁽⁶⁾,
- Vista su Resolución, de 10 de diciembre de 2013, sobre CARS 2020: hacia una industria europea del automóvil fuerte, competitiva y sostenible ⁽⁷⁾,
- Vistos el estudio del Servicio de Estudios del Parlamento Europeo (EPRS), de noviembre de 2017, titulado «Odometer Tampering: measures to prevent it» ⁽⁸⁾ (Manipulación del cuentakilómetros - medidas para prevenirlo) y su correspondiente evaluación del valor añadido europeo «Odometer manipulation in motor vehicles in the EU» ⁽⁹⁾ (Manipulación del cuentakilómetros en vehículos a motor en la UE),
- Visto el informe final de la Asociación de Autoridades Europeas de Registro de Vehículos y Conductores titulado «Vehicle Mileage Registration» (Registro del kilometraje de los vehículos) ⁽¹⁰⁾,
- Visto el estudio del mercado de consumo elaborado por la Comisión sobre el funcionamiento del mercado de vehículos de segunda mano desde la perspectiva del consumidor,
- Vista la Declaración por escrito 0030/2016, de 11 de abril de 2016, sobre medidas contra el fraude con el kilometraje de los vehículos de segunda mano,

⁽¹⁾ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

⁽²⁾ Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁽³⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁽⁶⁾ Reglamento n.º 39 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes para la homologación de los vehículos en lo que se refiere al aparato indicador de velocidad, incluida su instalación (DO L 120 de 13.5.2010, p. 40).

⁽⁷⁾ DO C 468 de 15.12.2016, p. 57.

⁽⁸⁾ http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602012/IPOL_STU%282017%29602012_EN.pdf

⁽⁹⁾ http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615637/EPRS_STU%282018%29615637_EN.pdf

⁽¹⁰⁾ <https://www.ereg-association.eu/media/1122/final-report-ereg-topic-group-xiii-vehicle-mileage-registration.pdf>

Jueves, 31 de mayo de 2018

- Vistos los artículos 46 y 52 de su Reglamento interno,
- Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A8-0155/2018),

Situación actual

- A. Considerando que la manipulación del cuentakilómetros, a saber, la práctica abusiva consistente en modificar de forma deliberada y no autorizada el kilometraje real de un vehículo indicado en su cuentakilómetros, constituye un problema grave y generalizado en la Unión, y especialmente en el contexto del comercio transfronterizo, y perjudica a los países terceros que importan coches de segunda mano a la Unión;
- B. Considerando que los beneficios económicos resultantes de la manipulación del cuentakilómetros pueden ser considerables, dados el bajo precio del material necesario y el aumento artificial del valor del automóvil de segunda mano; que diversos estudios cifran el porcentaje de vehículos manipulados entre el 5 % y el 12 % de los automóviles usados en las ventas nacionales y entre el 30 y el 50 % de las ventas transfronterizas, lo que supone un perjuicio económico total acumulado situado entre 5600000 y 9600000 euros en la Unión;
- C. Considerando que el número de kilómetros recorridos es uno de los parámetros más importantes sobre cuya base el comprador puede evaluar la condición técnica del vehículo, y que el kilometraje tiene repercusiones importantes sobre el valor de mercado del vehículo;
- D. Considerando que las lecturas del cuentakilómetros se almacenan y muestran en formato digital, y que el acceso externo con vistas a su reconfiguración es fácil, dado que el nivel de protección del cuentakilómetros es inferior al de otros componentes del vehículo;
- E. Considerando que la manipulación del cuentakilómetros perjudica a los consumidores, a los vendedores de vehículos de segunda mano, a los aseguradores y a las sociedades de arrendamiento financiero, y beneficia financieramente a los que cometen este fraude, y que deben hallarse soluciones técnicas que dificulten la manipulación del cuentakilómetros por parte de no profesionales;
- F. Considerando que el mayor desgaste de los automóviles cuyos cuentakilómetros han sido manipulados repercute negativamente en la seguridad vial, considerando que los compradores de dichos automóviles deben hacer frente con frecuencia a unos costes de mantenimiento y reparación mayores de lo esperado si los automóviles no se inspeccionan con arreglo a su kilometraje real;
- G. Considerando que los automóviles cuyos cuentakilómetros han sido manipulados pueden presentar un consumo más elevado y emisiones contaminantes superiores a las previstas, lo que infringe los requisitos de durabilidad contemplados en la legislación relativa a la homologación de tipo;
- H. Considerando que el mercado de vehículos de segunda mano en la Unión, que es entre dos y tres veces mayor que el mercado de coches nuevos, es el mercado de bienes que menos confianza inspira a los consumidores de acuerdo con el Cuadro de Indicadores de los Mercados de Consumo de la Comisión – 2014 ⁽¹¹⁾, y que la manipulación del cuentakilómetros contribuye de manera significativa a la pérdida de confianza de los consumidores en los revendedores de automóviles, por lo que distorsiona el funcionamiento del mercado interior y la competencia leal;
- I. Considerando que los consumidores no están suficientemente informados sobre las posibles maneras de evitar la manipulación de las lecturas del cuentakilómetros en los automóviles de segunda mano ni sobre las técnicas existentes para supervisar el kilometraje e impedir el fraude en este ámbito, ni sobre las maneras de acceder a estas técnicas;
- J. Considerando que muchos Estados miembros siguen sin proporcionar a los consumidores las herramientas necesarias que les permitan comprobar el historial de un vehículo usado;
- K. Considerando que el fraude en el kilometraje afecta de forma desproporcionada a los grupos sociales y las zonas geográficas con ingresos más bajos, exponiendo a los clientes de los Estados miembros que se adhirieron a la Unión en 2004 o posteriormente y de los países en el entorno inmediato de las fronteras de la Unión (en especial los Balcanes Occidentales en los que se importan automóviles de segunda mano de la Unión sin aranceles o sujetos a unos aranceles insignificantes) a un mayor riesgo de comprar un automóvil cuyo cuentakilómetros ha sido manipulado y, por consiguiente, resultan perjudicados con más frecuencia por esta práctica abusiva;

⁽¹¹⁾ https://ec.europa.eu/info/files/consumer-markets-scoreboard-2014-edition_en

Jueves, 31 de mayo de 2018

- L. Considerando que, al no existir un sistema común e integrado de intercambio de información entre los Estados miembros, se corre un riesgo mayor de legalizar un kilometraje manipulado antes de su primera verificación en el Estado en el que se acabe registrando, y que se dispone ya de medidas para registrar el vehículo y verificar su kilometraje;
- M. Considerando que abordar el fraude en el cuentakilómetros mediante el establecimiento rápido de normas comunes para impedir la manipulación reforzará radicalmente la seguridad y la fiabilidad en las compras transfronterizas de vehículos y reducirá el volumen de las prácticas desleales, aportando ventajas para millones de consumidores en la Unión;

Medidas existentes para hacer frente al fraude en los cuentakilómetros

- N. Considerando que algunos Estados miembros ya han instaurado instrumentos para reducir al mínimo la manipulación del cuentakilómetros, como «Car-Pass» en Bélgica y «Nationale AutoPas» (NAP) en los Países Bajos; que estos dos países utilizan una base de datos que se alimenta con las lecturas de los cuentakilómetros efectuadas en cada acto de mantenimiento, servicio, reparación o inspección periódica del vehículo, sin recopilar datos personales, y que ambos han logrado prácticamente erradicar el fraude en los cuentakilómetros en un corto espacio de tiempo;
- O. Considerando que el sistema belga es gestionado, sobre una base jurídica, por una organización sin ánimo de lucro, mientras que el sistema neerlandés es gestionado por una agencia gubernamental; considerando que ambos sistemas funcionan con un coste razonable y que su éxito va acompañado, y es fomentado, por campañas de sensibilización e información, así como por un sólido marco jurídico que establece normas claras y sanciones disuasorias;
- P. Considerando que el número considerablemente más elevado de automóviles manipulados existentes en los países que no tienen acceso a esas bases de datos muestra que el intercambio de datos transfronterizo y la cooperación entre Estados miembros son vitales para su éxito;
- Q. Considerando que el Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción (Eucaris), ya aporta una infraestructura y una organización para el intercambio de datos armonizados sobre el transporte entre las autoridades de los Estados miembros y es utilizado por todos los Estados miembros para cumplir las obligaciones que se derivan de la Directiva 2011/82/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹²⁾, y que entre sus funciones ya figura el registro del kilometraje;
- R. Considerando que también existen soluciones técnicas, tanto para los equipos informáticos como para los soportes lógicos, que los fabricantes podrían integrar en los vehículos para evitar ya desde el principio la manipulación del cuentakilómetros; que ya se utilizan módulos de seguridad de los equipos informáticos (Hardware Security Modules - HSM, por sus siglas en inglés) y extensiones seguras de los equipos informáticos (Secure Hardware Extensions - SHE, por sus siglas en inglés) para proteger las unidades de control electrónico (UCE) de los vehículos frente al acceso no autorizado, la manipulación o el robo de vehículos, y que se calcula que su coste asciende a un euro por vehículo;
- S. Considerando que el Reglamento (UE) 2017/1151 obliga a los fabricantes, de cara a la obtención de la homologación de tipo de un vehículo, a aplicar estrategias sistemáticas de protección contra manipulaciones, así como funciones de protección contra la escritura para impedir la reprogramación de los cuentakilómetros, teniendo presentes asimismo las posibilidades de intercambio de datos a distancia; que el Reglamento solo requiere información y explicaciones proporcionadas por el fabricante y no prevé ningún control para comprobar si los cuentakilómetros son a prueba de manipulación, a pesar de que existen procedimientos certificados y reconocidos a nivel internacional como los criterios comunes para la evaluación de la seguridad de las tecnologías de la información; que procesos reconocidos internacionalmente, como los Criterios Comunes (norma ISO/IEC 15408), pueden contribuir a la protección contra las manipulaciones;

Legislación y lagunas

- T. Considerando que la manipulación del cuentakilómetros está prohibida en veintiséis Estados miembros, pero solo diez Estados miembros cuentan con medidas adicionales y a disposición de los clientes para comprobar el kilometraje y que solo seis de ellos reconocen la manipulación del cuentakilómetros como delito ⁽¹³⁾; que el equipo y los programas utilizados para la manipulación de los cuentakilómetros están libremente disponibles en la Unión, lo cual no está tipificado como delito, y que varios Estados miembros están en vías de tipificar como delito las actividades relacionadas con la manipulación ilegal de las lecturas del contador;

⁽¹²⁾ Directiva 2011/82/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DO L 288 de 5.11.2011, p. 1).

⁽¹³⁾ Véase la Red de Centros Europeos de los Consumidores (Red CEC, 2015), «Cross-border car purchases: what to look out when you're bargain hunting» (Compras transfronterizas de automóviles: a qué hay que estar atento cuando se buscan gangas), p. 236.

Jueves, 31 de mayo de 2018

- U. Considerando que la manipulación del cuentakilómetros supone una amenaza para la seguridad de la circulación, como se contempla en la Directiva 2014/45/UE, en la que se exige a los Estados miembros que impongan sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de que se constaten tales manipulaciones; que la Comisión debe seguir estudiando la viabilidad de una conexión de las plataformas nacionales que permita el intercambio transfronterizo de información sobre la inspección técnica que incluya la lectura del cuentakilómetros;
- V. Considerando que la Directiva 2014/45/UE prevé la obligación de registrar las lecturas del kilometraje durante las inspecciones técnicas periódicas y de poner esos registros a disposición para las siguientes inspecciones técnicas periódicas, pero solo contempla los registros del kilometraje durante las inspecciones técnicas a partir de la primera de ellas; que la primera inspección técnica periódica a veces no se realiza hasta cuatro años después de la primera matriculación del vehículo, lo que deja tiempo suficiente para manipular el cuentakilómetros antes de la primera inspección y entre inspecciones, e incluso podría conducir al registro oficial de kilometrajes incorrectos;
- W. Considerando que ni la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁴⁾ ni el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión sobre la homologación de tipo ni el Reglamento n.º 39 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (Reglamento n.º 39 de la CEPE/ONU) se refieren ni al fraude en el kilometraje ni a los cuentakilómetros a prueba de manipulación; que el Reglamento (CE) n.º 661/2009 se refiere al Reglamento n.º 39 de la CEPE en lo relativo a los requisitos de homologación de los velocímetros, pero no establece requisitos en lo que se refiere a, o las características esenciales de, los cuentakilómetros;

Evolución futura en el sector del automóvil

- X. Considerando que la industria del automóvil ha hecho inmensos progresos a la hora de desarrollar y fabricar vehículos que están conectados, utilizan sistemas de transporte inteligentes y se comunican con su entorno, de modo que la mayor parte de los coches que se introducen en el mercado ya están equipados con elementos de conectividad, avanzando así progresivamente hacia una flota de automóviles conectada en las carreteras de la Unión;
- Y. Considerando que, según varios estudios, la edad media de los automóviles que circulan por las carreteras de la Unión es de entre siete a once años y va aumentando de manera constante, mientras que en los Estados miembros que accedieron en 2004 o posteriormente, los vehículos están muy por encima de la edad media, por lo que el parque automovilístico está integrado tanto por automóviles recientes y muy conectados como por automóviles más antiguos sin elementos de conectividad;
- Z. Considerando que los vehículos modernos ya envían a los fabricantes con regularidad series de datos, entre ellos el kilometraje real y el período total de funcionamiento, proporcionando así datos esenciales para comprobar la verosimilitud de los registros del kilometraje;
- AA. Considerando que la tecnología de cadenas de bloques podría ser una solución para un almacenamiento futuro de los datos del cuentakilómetros;
- AB. Considerando que CarTrustChain, un proyecto centrado en la forma de utilizar la tecnología de cadenas de bloques para acabar con el fraude en los cuentakilómetros que ha sido cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, ha obtenido resultados satisfactorios;
1. Pide a la Comisión que presente, sobre la base del artículo 91, apartado 1, y del artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), una propuesta que obligue a los Estados miembros a establecer obstáculos legales, técnicos y operativos para impedir la manipulación del cuentakilómetros, siguiendo las recomendaciones que se recogen en la presente resolución y en su anexo, en un plazo de doce meses después de su aprobación por el Parlamento Europeo; pide a la Comisión que adopte medidas para revisar los requisitos jurídicos del Reglamento (UE) 2017/1151;
2. Pide a la Comisión que vele por que se apliquen los mismos obstáculos jurídicos y técnicos a las importaciones procedentes de terceros países;

⁽¹⁴⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

Jueves, 31 de mayo de 2018

3. Se felicita por que ya se haya generalizado el uso de soluciones técnicas como HSM y SHE para proteger los datos sensibles en los automóviles y resalta que las lecturas del cuentakilómetros deberían contar con el mismo nivel de protección, para impedir que los cuentakilómetros sean manipulados;
4. Pide a la Comisión que refuerce la homologación de tipo para la seguridad a bordo del automóvil, especialmente en lo que se refiere a las medidas técnicas contra el fraude en los cuentakilómetros, pero también ante el aumento del número de automóviles conectados;
5. Se congratula de que la Comisión incluya en el Reglamento (UE) 2017/1151 requisitos en materia de seguridad tecnológica de los cuentakilómetros; no obstante, señala que no existen disposiciones sobre cómo supervisar esos requisitos y, por consiguiente, pide a la Comisión que establezca criterios claros que permitan un control efectivo de la seguridad de los cuentakilómetros, adapte en su caso esos requisitos, en el plazo más breve posible, e informe al Parlamento sobre la eficacia de dicho Reglamento;
6. Observa que las soluciones nacionales consistentes en la utilización de bases de datos que contienen lecturas frecuentes del cuentakilómetros obtenidas en el marco de las inspecciones técnicas periódicas, las visitas al taller y otros controles de los vehículos han sido muy eficaces para luchar contra la manipulación del cuentakilómetros en los Estados miembros correspondientes, y propone, por tanto, que aquellos Estados miembros que todavía no lo hayan hecho, adopten las soluciones pertinentes a la mayor brevedad;
7. Destaca, a este respecto, que todos los Estados miembros deberían disponer de registros nacionales y realizar un intercambio transfronterizo de los datos de dichos registros, ya que solo así puede lucharse eficazmente contra el fraude en los cuentakilómetros en la Unión; pide, por consiguiente, a la Comisión que proponga un marco legislativo para que los Estados miembros establezcan mecanismos nacionales de recolección de datos comparables y mutuamente compatibles, basados en las mejores prácticas existentes, que proporcionen una recopilación de datos sobre el kilometraje, frecuente y fiable, desde la primera inscripción del vehículo y permitan el intercambio internacional de dichos datos;
8. Subraya que debería ser posible el acceso transfronterizo a las lecturas del cuentakilómetros y que el fácil acceso a dicha información por parte del comprador de un vehículo de segunda mano contribuiría enormemente a la protección del consumidor; destaca que el comprador de un vehículo de segunda mano debe poder verificar la exactitud de su lectura del cuentakilómetros, independientemente del Estado miembro en el que estaba registrado previamente; pide a la Comisión y a los Estados miembros que informen de forma a los consumidores y otras partes interesadas, de manera proactiva, de las medidas existentes en contra del fraude en los cuentakilómetros y de las maneras de detectar y prevenir la manipulación del cuentakilómetros;
9. Subraya que Eucaris ofrece una infraestructura ya existente para un intercambio rentable de lecturas del cuentakilómetros en toda la Unión, mediante una solución consistente en la utilización de una base de datos; lamenta de que en 2017 solo Bélgica, los Países Bajos y Eslovaquia hayan utilizado la plataforma Eucaris para intercambiar información sobre las lecturas del cuentakilómetros y, por consiguiente, anima a los Estados miembros a participar en el aprovechamiento de las oportunidades que ofrece este sistema;
10. Pide a la Comisión que convierta en obligatoria la participación en Eucaris y que instaure este sistema como plataforma de información sobre los vehículos, facilitando así la comprobación del kilometraje en la Unión con vistas a reducir las posibilidades de que los cuentakilómetros puedan ser manipulados;
11. Lamenta que aún no se haya instaurado el registro electrónico contemplado en la Directiva 2014/45/UE y que las sanciones de los Estados miembros no sean lo suficientemente disuasorias, lo que ha implicado que no se hayan alcanzado los objetivos en materia de intercambio de datos;
12. Pide a la Comisión que establezca un marco jurídico que permita a los Estados miembros registrar las lecturas obligatorias del cuentakilómetros realizadas en las inspecciones técnicas periódicas, en cada inspección, revisión, operación de mantenimiento y reparación, así como en otras visitas al taller, empezando por el primer registro del vehículo;
13. Hace hincapié en que una solución basada en cadenas de bloques podría ser más rentable y pide a la Comisión que realice un análisis de rentabilidad para esta solución en un plazo de doce meses después de la aprobación de la presente resolución por el Parlamento Europeo, incluidas la seguridad, la transparencia y la protección de datos; subraya que, hasta la posible adopción de esta tecnología, deben aplicarse sin demora soluciones eficaces, fáciles y rápidas de aplicar;

Jueves, 31 de mayo de 2018

14. Pone de relieve que una aplicación más amplia de las tecnologías de cifrado avanzado como, por ejemplo, las soluciones basadas en módulos de seguridad de los equipos informáticos (HSE) y en módulos de seguridad de los equipos informáticos (HSM), podría brindar protección adicional frente a la manipulación del cuentakilómetros, ya que lo protegería de un acceso no autorizado a través de microcircuitos protegidos;

15. Hace hincapié en que los vehículos tienen cada vez más posibilidades de conectividad y en que esta evolución va a continuar, lo que permitirá introducir automáticamente los datos de los cuentakilómetros en una base de datos o una red de cadenas de bloques; celebra los esfuerzos de la industria del automóvil por desarrollar diversos mecanismos técnicos de seguridad contra las manipulaciones ilegales del cuentakilómetros, incluidos el cifrado de datos, la protección de los datos y la seguridad, pero pide a los fabricantes que sigan mejorando la eficacia de sus soluciones técnicas;

16. Insiste en que todas las medidas que conlleven la transmisión y el almacenamiento de datos deben respetar el acervo europeo en materia de protección de datos y aplicarse únicamente para prevenir la manipulación de los cuentakilómetros y con el nivel más elevado de ciberprotección;

17. Pide a los Estados miembros que establezcan o modifiquen su legislación en materia de manipulación de cuentakilómetros de forma que se tipifique como delito -incluido el suministro del equipo informático físico, del software y los servicios relacionados necesarios para la manipulación no autorizada- dado que la manipulación induce a valorar de manera errónea la seguridad del vehículo y repercute, por tanto, negativamente en la seguridad vial; pide a los Estados miembros que prevean suficientes recursos humanos y financieros para la aplicación efectiva, no discriminatoria y proporcionada de esta legislación;

18. Considera que la sustitución del cuentakilómetros de un vehículo por uno con menos kilometraje debería considerarse fraude de kilometraje de vehículos si el objetivo consiste en ocultar el kilometraje real para la obtención de un beneficio;

19. Pide a la Comisión que presente, sobre la base del artículo 91, apartado 1, y del artículo 114 del TFUE, una propuesta relativa a un acto sobre medidas para hacer frente a la manipulación del cuentakilómetros, siguiendo las recomendaciones que se recogen en el anexo;

o

o o

20. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución y las recomendaciones que se recogen en el anexo a la Comisión y al Consejo.

Jueves, 31 de mayo de 2018

ANEXO A LA RESOLUCIÓN

RECOMENDACIONES RESPECTO AL CONTENIDO DE LA PROPUESTA SOLICITADA

Fomento de soluciones técnicas y homologación de tipo

Con el fin de dificultar la manipulación de las lecturas del cuentakilómetros, es necesario reforzar el nivel de seguridad de los datos del cuentakilómetros a bordo de los vehículos. Este objetivo se logrará mediante la inclusión de las siguientes medidas:

- supervisar la aplicación del artículo 5, apartado 3, letra f), del Reglamento (UE) 2017/1151 y presentar un informe con los resultados cuanto antes al Parlamento;
- establecer requisitos claros para proteger las lecturas del cuentakilómetros de la manipulación, entre los que figuren — si son objeto de una evaluación positiva — la protección contra la manipulación criptográfica, sistemas de reconocimiento de las manipulaciones, la detección del kilometraje por separado y la seguridad de los registros y de los equipos informáticos;
- introducir un método de ensayo o aplicar los criterios comunes para la evaluación de la seguridad de las tecnologías de la información en relación con las soluciones preventivas contempladas en el Reglamento (UE) 2017/1151 en lo relativo al fraude en los cuentakilómetros.

Sistemas de bases de datos

Las bases de datos que contienen lecturas del cuentakilómetros reducen considerablemente el número de vehículos manipulados. Es importante encontrar una solución a escala de la Unión, dado que las iniciativas nacionales aisladas no pueden impedir el fraude en los cuentakilómetros en el comercio transfronterizo de vehículos de segunda mano. Por consiguiente, la propuesta debe establecer las siguientes medidas:

- el registro obligatorio de las lecturas del cuentakilómetros contemplado en la Directiva 2014/45/UE también debe ponerse a disposición de un intercambio transfronterizo y, previa solicitud, también a disposición de los clientes;
- la creación de un marco jurídico para el establecimiento de bases de datos comparables de registro del kilometraje en los Estados miembros, que garanticen el intercambio internacional y el acceso a la información, sobre la base de las mejores prácticas existentes que permitan un registro de datos de kilometraje frecuente y fiable;
- las bases de datos actuales que contienen lecturas del cuentakilómetros a escala de los Estados miembros deben estar interconectadas y ser compatibles e interoperables a escala de la Unión y permitir el intercambio internacional de datos, mientras que las infraestructuras existentes, como Eucaris, deben utilizarse con miras a una aplicación rentable y oportuna;
- las normas en materia de protección de datos deben respetarse y, en su caso, adaptarse de manera que permitan el almacenamiento e intercambio de los datos pertinentes y la protección de la intimidad, y al mismo tiempo se evite eficazmente un uso fraudulento de los datos recopilados;
- debe facilitarse a los compradores de vehículos de segunda mano un medio para comprobar, antes de la adquisición, la exactitud de la lectura del cuentakilómetros del automóvil, sobre la base de los datos del kilometraje recopilados a partir del vehículo con independencia del Estado miembro en que se hubiese registrado previamente;

Cadenas de bloques y conectividad como soluciones, posibles y complementarias, a largo plazo

Los vehículos están cada vez más conectados, y el porcentaje de vehículos conectados del parque automovilístico de la Unión no deja de aumentar. En estos momentos ya transmiten datos como la lectura del kilometraje real a los servidores de los fabricantes. Esos datos ya se podrían utilizar para descubrir casos de fraude en los cuentakilómetros.

La tecnología de cadenas de bloques puede ofrecer en el futuro una herramienta fiable para proteger los datos en una red y evitar la manipulación de los datos introducidos. La combinación de esa evolución con la tecnología podría estudiarse como solución a largo plazo para el fraude en los cuentakilómetros.

Jueves, 31 de mayo de 2018

Por consiguiente, deben proponerse las siguientes medidas:

- se deben evaluar los posibles costes y beneficios derivados de crear una red europea de cadenas de bloques para las lecturas del cuentakilómetros;
- si son objeto de una evaluación positiva: se debe crear un marco jurídico y reglamentario para la transmisión automática de lecturas del cuentakilómetros de los automóviles equipados con funciones de conectividad e, independientemente de la evaluación relativa a la tecnología de cadena de bloques, para acceder a los datos del cuentakilómetros almacenados y recopilados por los fabricantes que complementan los registros de kilometraje obtenidos a partir de entradas manuales en las inspecciones técnicas periódicas y otras fuentes;
- instaurar la obligatoriedad de transmitir las lecturas del cuentakilómetros efectuadas en las inspecciones técnicas periódicas, las visitas al taller y otros controles, integrándolas así en el sistema de bases de datos para desarrollarlo ulteriormente.

Legislación y cumplimiento

El fraude en los cuentakilómetros no está tipificado como delito en todos los Estados miembros a pesar de que la Directiva 2014/45/UE lo establece expresamente. Para erradicar el fraude en los cuentakilómetros es esencial aplicar medidas legales eficaces, incluidas sanciones. Por consiguiente, deben proponerse las siguientes medidas:

- el fraude en los cuentakilómetros debe considerarse un delito cometido tanto por quien ordena la modificación del cuentakilómetros (el propietario del vehículo) como por quien cambia la lectura del cuentakilómetros, y debe ser punible mediante sanciones efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, que sigan una pauta en gran medida equiparable en toda la Unión.
-