

2018 m. gegužės 31 d., ketvirtadienis

P8_TA(2018)0235

Odometro duomenų klastojimas motorinėse transporto priemonėse: ES teisinės sistemos peržiūra**2018 m. gegužės 31 d. Europos Parlamento rezoliucija su rekomendacijomis Komisijai dėl odometro duomenų klastojimo motorinėse transporto priemonėse: ES teisinės sistemos peržiūra (2017/2064(INL))**

(2020/C 76/17)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 225 straipsnį,
- atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 1 dalį ir į 114 straipsnį,
- atsižvelgdamas į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/45/ES ⁽¹⁾,
- atsižvelgdamas į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/47/ES ⁽²⁾,
- atsižvelgdamas į Komisijos reglamentą (ES) 2017/1151 ⁽³⁾, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 661/2009 ⁽⁴⁾, Komisijos reglamentą (EB) Nr. 692/2008 ⁽⁵⁾ ir Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos taisyklę Nr. 39 ⁽⁶⁾,
- atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 10 d. rezoliuciją „CARS 2020: siekiant stiprios, konkurencingos ir tvarios Europos automobilių pramonės“ ⁽⁷⁾,
- atsižvelgdamas į 2017 m. lapkričio mėn. Europos Parlamento tyrimų tarnybos (EPRS) tyrimą „Odometro duomenų klastojimas ir priemonės užkirsti jam kelią“ ⁽⁸⁾ ir prie jo pridėtą Europos pridėtinės vertės vertinimą „Motorinių transporto priemonių odometro duomenų klastojimas ES“ ⁽⁹⁾,
- atsižvelgdamas į Europos motorinių transporto priemonių ir vairuotojų registravimo institucijų asociacijos galutinę ataskaitą „Transporto priemonės ridos registravimas“ ⁽¹⁰⁾,
- atsižvelgdamas į Komisijos „Vartotojų rinkos tyrimą dėl naudotų automobilių rinkos veikimo iš vartotojo perspektyvos“.
- atsižvelgdamas į 2016 m. balandžio 11 d. rašytinį pareiškimą 0030/2016 dėl kovos su sukčiavimu nurodant ridą naudotų automobilių rinkoje,

⁽¹⁾ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51).

⁽²⁾ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje, kuria panaikinama Direktyva 2000/30/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 134).

⁽³⁾ 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017 7 7, p. 1).

⁽⁴⁾ 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 200, 2009 7 31, p. 1).

⁽⁵⁾ 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinantis ir iš dalies keičiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 199, 2008 7 28, p. 1).

⁽⁶⁾ Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT/EEK) taisyklė Nr. 39. Suvienodintos transporto priemonių patvirtinimo nuostatos, atsižvelgiant į greitmačio mechanizmą, įskaitant jo montavimą (OL L 120, 2010 5 13, p. 40).

⁽⁷⁾ OL C 468, 2016 12 15, 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>

2018 m. gegužės 31 d., ketvirtadienis

- atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 46 ir 52 straipsnius,
- atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą (A8-0155/2018),

Dabartinė padėtis

- A. kadangi odometro duomenų klastojimas, t. y. netinkami veiksmai, kai sąmoningai neteisėtai pakeičiami tikrieji transporto priemonės odometro rodomi ridos duomenys, yra rimta ir labai paplitusi problema visoje Sąjungoje, ypač tarpvalstybinės prekybos srityje, dėl kurios nukenčia naudotus automobilius iš Sąjungos importuojančios trečiosios valstybės;
- B. kadangi, atsižvelgus į mažas įrangos, reikalingos dirbtinai padidinti naudotų automobilių vertę, kainas, klastojant odometro duomenis galima gauti didelės ekonominės naudos; kadangi atliekant tyrimus apskaičiuota, kad transporto priemonių, kurių odometrų duomenys suklastoti, sudaro 5–12 proc. naudotų automobilių, parduodamų valstybės viduje ir 30–50 proc. tarpvalstybinėje prekyboje parduodamų naudotų automobilių, o dėl to kylanti ekonomikai žala Sąjungoje siekia 5,6–9,6 mlrd. EUR.;
- C. kadangi nuvažiuotų kilometrų skaičius yra vienas iš svarbiausių parametru, kuriuo remdamasis pirkėjas gali įvertinti techninę transporto priemonės būklę, o ridos duomenys turi didelę įtaką transporto priemonės rinkos vertei;
- D. kadangi odometro duomenys kaupiami ir rodomi skaitmeniniu būdu, o išoriniu būdu juos galima nesunkiai pakeisti, nes šių duomenų apsaugos lygis yra žemesnis nei kitų transporto priemonės sudedamųjų dalių;
- E. kadangi klastojant odometro duomenis daroma žala vartotojams, prekiautojams naudotais automobiliais, draudikams ir išperkamosios nuomos bendrovėms, o klastojimu užsiimantys asmenys iš to gauna finansinės naudos, reikia rasti techninių sprendimų, kad nespecialistams būtų ne taip paprasta suklastoti tokius duomenis;
- F. kadangi automobiliai, kurių odometrų duomenys suklastoti, dėl didesnio nusidėvėjimo daro neigiamą poveikį kelių eismo saugumui; kadangi tokių automobilių pirkėjai gali dažniau nei tikimasi patirti priežiūros ir remonto išlaidų, nes automobiliai netikrinami atsižvelgiant į jų tikruosius ridos duomenis;
- G. kadangi automobiliai, kurių odometrų duomenys suklastoti, gali naudoti daugiau kuro ir sukurti daugiau išmetamųjų kietųjų dalelių, taip pažeidžiant tipo patvirtinimo teisės aktų reikalavimus;
- H. kadangi, remiantis 2014 m. Komisijos vartotojų rinkos rezultatų suvestine ⁽¹⁾, Sąjungos naudotų automobilių rinka, kuri yra nuo dviejų iki trijų kartų didesnė negu naujų automobilių rinka, vartotojai patirki mažiausiai iš visų prekių rinkų, o klastojant odometro duomenis labai prisidedama prie to, kad prarandamas vartotojų pasitikėjimas prekybos naudotais automobiliais subjektais, taigi iškreipiamas vidaus rinkos veikimas ir sąžininga konkurencija;
- I. kadangi vartotojai nėra pakankamai informuoti apie galimus būdus apsisaugoti nuo odometro duomenų klastojimo naudotuose automobiliuose ir apie esamas technologijas ridos stebėjimui, naudojamas klastojimo šioje srityje išvengti bei apie prielaidas prie tokių technologijų būdus;
- J. kadangi dauguma valstybių narių vis dar nesugeba suteikti vartotojams būtinų priemonių, kurios leistų jiems patikrinti naudotos transporto priemonės istoriją;
- K. kadangi dėl ridos duomenų klastojimo kyla neproporcingas poveikis mažesnes pajamas turinčioms socialinėms grupėms ir geografinėms vietovėms valstybėse narėse, įstojusioms į Sąjungą 2004 m. ar po tos datos ir netolimoje Sąjungos kaimynystėje esančiose valstybėse (ypač Vakarų Balkanų valstybėse, į kurias naudoti automobiliai importuojami iš Sąjungos netaikant jokio mokesčio arba netaikant didelio maito mokesčio) vartotojams kyla didesnė rizika nusipirkti naudotą automobilį, kurio odometro duomenys suklastoti, ir dėl to jie patiria didesnę žalą dėl tos nesąžiningos praktikos;

⁽¹⁾ https://ec.europa.eu/info/files/consumer-markets-scoreboard-2014-edition_en

2018 m. gegužės 31 d., ketvirtadienis

- L. kadangi neturint bendros integruotos pasikeitimo informacija tarp valstybių narių sistemos egzistuoja padidinta rizika įteisinti jau suklastotus ridos duomenis dar prieš atliekant pirminį patikrinimą valstybėje, kurioje automobilis bus galiausiai registruotas ir kurioje turimos priemonės transporto priemonę registruoti ir patikrinti jos ridą;
- M. kadangi kova su odometro duomenų klastojimu greitai nustačius bendras taisykles, skirtas apsaugoti nuo klastojimo, iš esmės padidins saugumą ir apibrėžtumą vykdant tarpvalstybinius transporto priemonių pirkimus, sumažins nesąžiningos praktikos apimtį ir suteiks didelės naudos milijonams Sąjungos vartotojų;

Esamos priemonės kovai su odometro duomenų klastojimu

- N. kadangi kai kurios valstybės narės jau nustatė priemones, skirtas kuo labiau sumažinti odometro duomenų klastojimą, kaip antai „Car-Pass“ Belgijoje ir „Nationale AutoPas“ (NAP) Nyderlanduose; kadangi pagal abi tos valstybės narės naudoja duomenų bazines, kuriose odometro duomenys kaupiami kaskart atliekant techninę priežiūrą, teikiant serviso paslaugas, darant remontą ar atliekant periodinę transporto priemonės apžiūrą, nerenkant jokių asmens duomenų, ir jose abejojose odometro duomenų klastojimo jų atitinkamoje srityse per trumpą laiką beveik nebeliko;
- O. kadangi Belgijos sistema veikia remiantis ne pelno siekiančios organizacijos teisiniu pagrindu, o sistemą Nyderlanduose vykdo vyriausybės agentūra; kadangi dėl abiejų sistemų veikimo patiriamos pagrįstos išlaidos, o prie jų sėkmės prisidedama ir jos stiprinamos sąmoningumo didinimo ir informacinėmis kampanijomis bei stipria teisine sistema, kuria nustatytos aiškios taisyklės ir atgrasančios baudos;
- P. kadangi valstybėse, kuriose nėra galimybės naudotis tomis duomenų bazėmis, yra daug daugiau automobilių, kurių odometru duomenys suklastoti, o tai rodo, kad norint, jog šios duomenų bazės veiktų sėkmingai, svarbu, kad valstybės narės keistųsi tarpvalstybiniais duomenimis ir tarpusavyje bendradarbiautų;
- Q. kadangi Europos transporto priemonių ir vairuotojų pažymėjimų informacinė sistema „Eucaris“ jau sukurta keitimosi suderintais duomenimis, susijusiais su transportu tarp valstybių narių institucijų, infrastruktūra ir šio keitimosi organizavimas, o tą sistemą naudoja visos valstybės narės, siekdamos vykdyti savo pareigas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2011/82/ES⁽¹²⁾, o į jos funkcijas jau įeina ir įrašai apie ridą;
- R. kadangi esama ir techninių sprendimų, susijusių tiek su aparatine, tiek su programine įranga, kuriuos gamintojai galėtų įdiegti į transporto priemones ir taip užkirsti kelią odometro duomenų klastojimui pačioje pradžioje, o transporto priemonėse jau naudojami aparatinės įrangos saugumo moduliai ir saugios aparatinės įrangos plėtiniai, siekiant apsaugoti transporto priemonių elektroninio valdymo blokus (EVM) nuo neteisėtos prieigos, klastojimo ar automobilio vagystės, ir skaičiuojama, kad jų kaina siekia vieną eurą kiekvienai transporto priemonei;
- S. kadangi, remiantis Reglamentu (ES) 2017/1151, gamintojai, norėdami gauti transporto priemonės tipo patvirtinimą, įpareigojami įgyvendinti sistemingas apsaugos nuo klastojimo strategijas ir apsaugos nuo duomenų perrašymo funkcijas, skirtas atgrasyti nuo odometrų perprogramavimo, taip pat atsižvelgiant ir į nuotolinių duomenų mainų funkcijas; kadangi jame reikalaujama tik gamintojo teikiama informacija ir paaiškinimų ir nenumatyta jokių patikrinimų, ar odometras apsaugotas nuo klastojimo, kol taikomi tokie patvirtinti ir tarptautiniu mastu pripažinti procesai, kaip antai bendrieji informacinių technologijų saugumo vertinimo kriterijai; kadangi tarptautiniu lygmeniu pripažintos procedūros, kaip antai bendrieji kriterijai (ISO/IEC 15408), gali būti naudingos kovojant su odometro duomenų klastojimu;

Teisės aktai ir spragos

- T. kadangi, nors 26-iose valstybėse narėse draudžiama klastoti odometro duomenis, tik dešimt valstybių narių turi papildomų priemonių patikrinti vartotojams prieinamus ridos duomenis, ir tik šešiose valstybėse narėse odometro duomenų klastojimas laikomas nusikalstama veika⁽¹³⁾; kadangi odometro duomenims klastoti naudojamą aparatinę ir programinę įrangą Sąjungoje galima laisvai įsigyti ir tai nelaikoma nusikalstama veika ir kadangi kitos valstybės narės šiuo metu pradėjo kriminalizuoti veiklą, susijusią su neteisėtu odometrų duomenų klastojimu;

⁽¹²⁾ 2011 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/82/ES, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybinio lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus (OL L 288, 2011 11 5, p. 1).

⁽¹³⁾ Žr. Europos vartotojų centrų tinklo (ECC-Net, 2015 m.), „Tarpvalstybinis automobilio pirkimas: į ką atsižvelgti ieškant geriausio pasiūlymo“, p. 236.

2018 m. gegužės 31 d., ketvirtadienis

- U. kadangi, kaip nurodoma, dėl odometro duomenų klastojimo kyla grėsmė techninei apžiūrai, kaip nurodyta Direktyvoje 2014/45/ES, pagal kurią reikalaujama, kad valstybės narės taikytų veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas dėl tokio klastojimo; kadangi Komisija turėtų išsamiau išnagrinėti galimybes sujungti nacionalines platformas, siekiant sudaryti sąlygas tarpvalstybinio lygmeniu keistis informacija apie techninę apžiūrą, kuri apimtų odometro duomenis;
- V. kadangi Direktyvoje 2014/45/ES numatyta pareiga registruoti ridos duomenis vykdant periodinę techninę apžiūrą ir pagal ją sudaroma galimybė susipažinti su tais duomenimis per tolesnes periodines technines apžiūras, bet direktyvoje atsižvelgiama tik į ridos registravimą vykdant periodinę techninę apžiūrą pradedant nuo pirmos techninės apžiūros; kadangi pirmą periodinę techninę apžiūrą galima vykdyti net ir praėjus ketveriems metams po pirmojo transporto priemonės registravimo, o dėl to lieka pakankamai laiko klastoti odometro duomenis iki pirmosios apžiūros, taip pat tarp apžiūrų, ir netgi gali būti oficialiai registruoti neteisingi ridos duomenys;
- W. kadangi nei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB⁽¹⁴⁾ ir Komisijos reglamente (EB) Nr. 692/2008 dėl tipo patvirtinimo, nei Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos taisyklėje Nr. 39 (toliau – JT/EEK taisyklė Nr. 39) nenurodomas ridos duomenų klastojimas ir nuo klastojimo apsaugoti odometrai; kadangi Reglamente (EB) Nr. 661/2009 minima JT/EEK taisyklė Nr. 39, susijusi su spidometrams taikytiniais patvirtinimo reikalavimais, tačiau nenumato reikalavimų odometrams ar jų esminėms savybėms;

Būsiami automobilių pramonės sektoriaus pokyčiai

- X. kadangi automobilių pramonėje padaryta didelė pažanga kuriant ir gaminant transporto priemones, kurios yra susietos, kuriose naudojama intelektinė transporto sistema ir kurios bendrauja su savo aplinka, taigi daugumoje į rinką patenkančių automobilių jau gali būti naudojamos junglumo funkcijos, taigi pamažu judama susieto automobilių parko Sąjungos keliuose link;
- Y. kadangi, vadovaujantis įvairių apklausų duomenimis, Sąjungos keliais važiuojančių automobilių vidutinis amžius yra 7-11 metų, o 2004 m. ar po šios datos į Sąjungą įstojusiose valstybėse narėse šis amžius yra gerokai didesnis, todėl keliuose yra naujesnių, labai susietų automobilių ir senesnių automobilių, neturinčių jokių junglumo funkcijų;
- Z. kadangi šiuolaikinės transporto priemonės jau periodiškai siunčia gamintojams duomenų rinkinius, įskaitant tikrąją ridą ir visą eksploataavimo laikotarpį, taip pateikdamos svarbiausius duomenis ridos apskaitos tikėtinumui patvirtinti;
- AA. kadangi blokų grandinės technologija galėtų būti vienas iš odometro duomenų saugojimo ateityje sprendimų;
- AB. kadangi „CarTrustChain“ yra sėkmingas projektas, kaip panaudoti blokų grandinės technologiją siekiant pašalinti odometro klastojimą, kurį bendrai finansavo Europos regioninės plėtros fondas.
1. prašo Komisijos, vadovaujantis šioje rezoliucijoje ir jos priede pateiktomis rekomendacijomis, per 12 mėnesių nuo šios rezoliucijos priėmimo Parlamente dienos pateikti pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 91 straipsnio 1 dalį ir 114 straipsnį teisės aktų sistemą, pagal kurią reikalaujama, kad valstybės narės sudarytų teisinę, techninę ir veiklos kliūtis, kad būtų neįmanoma klastoti odometro duomenų; ragina Komisiją imtis priemonių siekiant peržiūrėti Reglamente (ES) 2017/1151 nustatytus teisinius reikalavimus;
 2. ragina Komisiją užtikrinti, kad importui iš trečiųjų valstybių bus taikomos tokios pačios teisinės ir techninės kliūtys;

⁽¹⁴⁾ 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinųjų dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

2018 m. gegužės 31 d., ketvirtadienis

3. palankiai vertina automobiliuose plačiai naudojamus techninius sprendimus, tokius kaip aparatinės įrangos saugumo moduliai ir saugios aparatinės įrangos plėtiniai, siekiant apsaugoti neskelbtinus duomenis automobiliuose ir pabrėžia, kad odometro duomenys turėtų būti apsaugoti tokiu pat lygmeniu, siekiant apsaugoti nuo odometrų duomenų klastojimo;
4. ragina Komisiją sustiprinti tipo patvirtinimą automobilio salono saugumui, ypač techninėmis priemonėmis, skirtoms kovai su odometro duomenų klastojimu, kartu atsižvelgiant į tai, kad daugėja susietųjų automobilių;
5. teigiamai vertina tai, kad Komisija į Reglamentą (ES) 2017/1151 įtraukė odometrų technologinio saugumo reikalavimus; tačiau pažymi, kad nėra nuostatų, kaip stebėti šiuos reikalavimus, ir todėl ragina Komisiją per kaip įmanoma trumpesnį laiką nustatyti aiškius kriterijus odometrų saugai veiksmingai tikrinti, jei reikia, tuos reikalavimus koreguoti ir informuoti Parlamentą apie to reglamento veiksmingumą;
6. pažymi, kad nacionalinius sprendimus naudoti įvairių odometro duomenų, gautų per periodinę techninę apžiūrą, apsilankymus automobilių remonto dirbtuvėse ir kitas transporto priemonių patikras, duomenų bazes, priėmusiose valstybėse narėse pasiekta labai gerų rezultatų kovojant su odometro duomenų klastojimu, todėl siūlo, kad tos valstybės narės, kurios iki šiol nesiėmė veiksmų, kuo greičiau numatytų atitinkamus šios problemos sprendimus;
7. šiuo atžvilgiu pabrėžia, kad visos valstybės narės turėtų turėti nacionalinius registrus ir įsipareigoti tarpvalstybiniu mastu keistis tų registrų duomenimis, nes tik taip bus galima veiksmingai kovoti su ridos duomenų klastojimu Sąjungoje; todėl ragina Komisiją pasiūlyti valstybėms narėms teisės aktų sistemą, siekiant parengti palygintinus ir tarpusavyje suderinamus nacionalinius duomenų rinkimo mechanizmus, pagrįstus geriausia praktika, kuriuos taikant būtų galimas dažnas ir patikimas ridos duomenų rinkimas, pradedant nuo tada, kai transporto priemonė buvo užregistruota pirmą kartą, ir kuriais naudojantis būtų galima keistis duomenimis tarpvalstybiniu mastu;
8. pabrėžia, kad turėtų būti įmanoma tarpvalstybiniu mastu gauti odometro duomenis ir kad naudotos transporto priemonės pirkėjams suteikus galimybę lengvai gauti tą informaciją būtų labai pagerinta vartotojų apsauga; pabrėžia tai, kad naudotos transporto priemonės pirkėjai turėtų galėti patikrinti transporto priemonės odometro duomenis nepaisant to, kurioje valstybėje narėje ta transporto priemonė buvo registruota anksčiau; ragina Komisiją ir valstybes nares aktyviai informuoti vartotojus ir suinteresuotuosius subjektus apie esamas kovos su odometro duomenų klastojimu ir apie būdus, kaip aptikti ir išvengti odometro duomenų klastojimą;
9. pabrėžia, kad sistema „Eucaris“ siūloma infrastruktūra ekonomiškai efektyviam keitimuisi odometro duomenimis visoje Sąjungoje, grindžiama duomenų bazės sprendimu; apgailestauja, jog 2017 m. tik Belgija, Nyderlandai ir Slovakija pasinaudojo sistemos EUCARIS platforma, kad keistųsi informacija apie odometro duomenis, todėl ragina valstybes nares dalyvauti išnaudojant šios sistemos teikiamas galimybes;
10. ragina Komisiją nustatyti, kad naudojimas sistema „Eucaris“ būtų privalomas, ir ją įgyvendinti kaip informacijos apie transporto priemonės platformą, taip palengvinant ridos duomenų patvirtinimą Sąjungoje, siekiant sumažinti galimybes odometro duomenų klastojimui;
11. apgailestauja dėl to, kad dar nesukurtas Direktyvoje 2014/45/ES minimas elektroninis registras ir dėl to, kad valstybės narės netaiko pakankamai atgrasančių sankcijų, o dėl šios priežasties nebuvo įgyvendinti keitimosi duomenimis tikslai;
12. ragina Komisiją sukurti teisinę sistemą, pagal kurią valstybėms narėms būtų leidžiama registruoti privalomus odometro duomenis, gautus vykdant periodines apžiūras, kiekvieną patikrą, teikiant aptarnavimo ir techninės priežiūros paslaugas, atliekant taisymo darbus ir per kitus apsilankymus automobilių remonto dirbtuvėse pradedant nuo tada, kai transporto priemonė buvo užregistruota pirmą kartą;
13. pabrėžia, kad blokų grandine pagrįstas sprendimas galėtų būti ekonomiškai efektyvesnis ir ragina Komisiją per dvylika mėnesių po šios rezolucijos priėmimo Parlamente atlikti šio sprendimo sąnaudų ir naudos analizę, apimančią saugumo, skaidrumo ir duomenų apsaugos klausimus; pabrėžia, kad kol ši technologija dar neįvaldyta (jei ji bus įvaldyta), nedelsiant turėtų būti įgyvendinti efektyvūs paprasti ir greitai įgyvendinami sprendimai, ypač duomenų bazėmis paremti sprendimai;

2018 m. gegužės 31 d., ketvirtadienis

14. pabrėžia, kad platesnis pažangių kriptografinių technologijų, kaip antai aparatinės įrangos saugumo moduliais ar saugiais aparatinės įrangos plėtiniais grindžiamų sprendimų, taikymas galėtų užtikrinti papildomą apsaugą nuo odometro duomenų klastojimo, apsaugant odometrus nuo neteisėtos prieigos naudojančiais apsaugotais lustais;
15. pabrėžia, kad transporto priemonės vis labiau gali būti susietos ir tai, kad ši tendencija tęsis ir ateityje, dėl to bus galima automatiškai perkelti odometro duomenis į duomenų bazę ar blokų grandinės tinklą; palankiai vertina automobilių pramonės pastangas parengti įvairias technines apsaugos priemones siekiant kovoti su odometro duomenų klastojimu, apimančias duomenų šifravimą, apsaugą ir saugumą, tačiau taip pat ragina gamintojus toliau gerinti savo techninių sprendimų efektyvumą;
16. pabrėžia, kad visos priemonės, susijusios su duomenų perdavimu ir saugojimu, turėtų atitikti Europos duomenų apsaugos *acquis*, turėtų būti naudojamos tik siekiant užkirsti kelią odometro duomenų klastojimui ir atitikti aukščiausio lygio kibernetinės apsaugos reikalavimus;
17. ragina valstybes nares sukurti arba iš dalies pakeisti savo teisės aktus dėl odometro duomenų klastojimo, siekiant, kad tokia veika būtų laikoma nusikalstama veika, įskaitant neteisėtam klastojimui reikiamos aparatinės ir programinės įrangos ir susijusių paslaugų teikimą, kadangi dėl tokio klastojimo klaidingai įvertinama transporto priemonės techninė būklė ir taip daromas neigiamas poveikis kelių eismo saugumui; ragina valstybes nares skirti pakankamai žmogiškųjų ir finansinių išteklių šiems teisėms aktams efektyviai, nediskriminuojant ir proporcingai įgyvendinti;
18. mano, kad transporto priemonės odometro pakeitimas odometru su mažesnės ridos duomenimis, turėtų būti laikomas transporto priemonės ridos klastojimu, jei siekiama nusišlopinti tikruosius transporto priemonės ridos duomenis ir iš to pasipelnyti;
19. prašo Komisijos pagal SESV 91 straipsnio 1 dalį ir 114 straipsnį pateikti pasiūlymą dėl akto dėl priemonių, skirtų kovoti su odometro duomenų klastojimu, atsižvelgiant į priede pateikiamas išsamias rekomendacijas;

o

o o

20. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją ir pridedamas rekomendacijas Komisijai ir Tarybai.
-

2018 m. gegužės 31 d., ketvirtadienis

REZOLIUCIJOS PRIEDAS

REKOMENDACIJOS DĖL PRAŠOMO PATEIKTI PASIŪLYMO TURINIO

Techninių sprendimų ir tipo patvirtinimo skatinimas

Siekiant, kad būtų sunkiau klastoti odometro duomenis, turėtų būti nustatytas didesnis transporto priemonių odometro duomenų saugumas. Tai turi būti pasiektas įtraukiant į pasiūlymą šias priemones:

- vykdamas Reglamento (ES) 2017/1151 5 straipsnio 3 dalies f punkto įgyvendinimo stebėseną ir kuo greičiau pateikiant Parlamentui ataskaitą apie rezultatus;
- nustatant aiškius reikalavimus, kad būtų apsaugota nuo odometro duomenų klastojimo, įskaitant – jeigu tai bus įvertinta teigiamai – apsaugą nuo kriptografinio klastojimo, atpažinimo sistemų klastojimo, atskirą ridos nustatymą ir užregistravimą bei aparatinės įrangos saugumą;
- nustatant naują bandymo metodą arba taikant Reglamente (ES) 2017/1151 numatytus bendruosius informacinių technologijų saugumo vertinimo kriterijus prevenciniams sprendimams, susijusiems su odometro duomenų klastojimu.

Duomenų bazių sistemos

Dėl duomenų bazių su odometro duomenimis smarkiai sumažėja automobilių, kurių odometro duomenys suklastoti. Svarbu rasti Sąjungos masto sprendimą, nes pavienėmis nacionalinėmis iniciatyvomis negalima užkirsti kelio odometro duomenų klastojimui vykdamas tarpvalstybinę naudotų transporto priemonių prekybą. Todėl pasiūlyme turėtų būti įtrauktos šios priemonės:

- privalomai užregistruoti odometro duomenys, numatyti Direktyvoje 2014/45/ES, turėtų būti prieinami tarpvalstybinių mainų tikslu, o pateikus prašymą – ir vartotojams;
- turėtų būti parengta teisinė sistema, siekiant sukurti palygintinas ridos duomenų registravimo duomenų bazes valstybėse narėse, kad būtų užtikrinti tarptautiniai mainai ir prieiga prie informacijos, remiantis esama geriausia praktika, pagal kurią numatytas dažnas ir patikimas ridos duomenų registravimas;
- jau veikiančios valstybių narių lygmens odometro duomenų bazės turėtų būti tarpusavyje sujungtos, tarpusavyje suderinamos ir sąveikios ES mastu, ir jomis naudojantis turėtų būti galima keistis duomenimis tarptautiniu mastu, o turima infrastruktūra, pvz., sistema „Eucaris“, turėtų būti naudojama ekonomiškai efektyviam įgyvendinimui laiku užtikrinti;
- turėtų būti laikomasi duomenų apsaugos taisyklių ir prireikus jos turėtų būti pritaikomos taip, kad atitinkamus duomenis būtų galima saugoti ir jais keistis bei užtikrinti privatumo apsaugą, kartu veiksmingai užkertant kelią apgaulingam surinktų duomenų naudojimui;
- naudotų transporto priemonių pirkėjams turėtų būti numatyti būdai iki nusiperkant transporto priemonę patikrinti jos odometro duomenų tikslumą remiantis surinktais tos transporto priemonės ridos duomenimis – nesvarbu, kurioje valstybėje narėje ji buvo registruota anksčiau.

Blokų grandinė ir junglumas kaip galimi papildomi ilgalaikiai sprendimai

Transporto priemonės tampa vis labiau susietos, o susietųjų transporto priemonių dalis Sąjungoje vis didėja. Tokios transporto priemonės į gamintojų serverius jau perduoda tokius duomenis kaip tikrieji ridos duomenys. Tuos duomenis jau galima naudoti siekiant aptikti ridos duomenų klastojimą.

Blokų grandinės technologija per ilgą laiką galėtų tapti patikima priemone siekiant apsaugoti tinklo duomenis ir užkirsti kelią duomenų įrašų klastojimui. Tų naujovių ir technologijų derinimas galėtų būti tyrinėjamas kaip ilgalaikis odometro duomenų klastojimo problemos sprendimas.

2018 m. gegužės 31 d., ketvirtadienis

Todėl turėtų būti pasiūlytos šios priemonės:

- turėtų būti įvertintos galimos odometro duomenų Europos blokų grandinės tinklo sukūrimo sąnaudos ir nauda;
- jei įvertinimas būtų teigiamas: turėtų būti sukurta automatizuoto automobilių, kuriuose įdiegtos junglumo funkcijos, odometro duomenų perdavimo ir, nepriklausomai nuo blokų grandinės vertinimo – prieigos prie surinktų ir saugomų odometro duomenų, kurios gamintojai renka iš ranka atliktų periodinės techninės apžiūros ir kitų šaltinių įrašų, teisinė ir reglamentavimo sistema;
- turėtų būti reikalaujama perduoti odometro duomenis, gautus per periodinę techninę apžiūrą, apsilankymus automobilių remonto dirbtuvėse ar patikras, kad šie duomenys būtų integruoti į duomenų bazės sistemą ir ji būtų praplėsta.

Teisės aktai ir vykdymo užtikrinimas

Odometro duomenų klastojimas nė vienoje valstybėje narėje nelaikomas nusikalstama veika, nors Direktyvoje 2014/45/ES tai yra aiškiai numatyta. Siekiant visiškai užkirsti kelią odometro duomenų klastojimui, nepaprastai svarbu, kad būtų taikomos veiksmingos teisinės priemonės, įskaitant baudas ir sankcijas. Todėl turėtų būti pasiūlytos šios priemonės:

- odometro duomenų klastojimas turėtų būti laikomas nusikalstama veika, kurią vykdo tiek tokį klastojimą užsakantis asmuo (automobilio savininkas), tiek duomenis pakeičiantis asmuo, ir už ją turėtų būti baudžiama veiksmingomis, proporcingomis, atgrasantiomis ir nediskriminacinėmis sankcijomis, kuriomis visoje Sąjungoje laikomasi labai panašaus standarto.