

Donderdag 31 mei 2018

P8_TA(2018)0235

Manipulatie van de kilometerstand in motorvoertuigen: herziening van het EU-rechtskader

Resolutie van het Europees Parlement van 31 mei 2018 met aanbevelingen aan de Commissie over manipulatie van de kilometerstand bij motorvoertuigen: herziening van het wettelijk kader van de EU (2017/2064(INL))

(2020/C 76/17)

Het Europees Parlement,

- gezien artikel 225 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
- gezien de artikel 91, lid 1, en artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
- gezien Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾,
- gezien Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾,
- gezien Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ⁽³⁾, Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie ⁽⁵⁾ en Reglement nr. 39 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties ⁽⁶⁾,
- gezien zijn resolutie van 10 december 2013 over CARS 2020: naar een sterke, concurrerende en duurzame Europese automobielindustrie ⁽⁷⁾,
- gezien de studie van de Onderzoeksdienst van het Europees Parlement (EPRS) van november 2017 getiteld "Odometer tampering: measures to prevent it" ⁽⁸⁾ en de bijbehorende beoordeling van de Europese meerwaarde getiteld "Odometer manipulation in motor vehicles in the EU" ⁽⁹⁾,
- gezien het eindverslag van de Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities getiteld "Vehicle Mileage Registration" ⁽¹⁰⁾,
- gezien de studie van de Commissie over de werking van de markt voor tweedehandsauto's vanuit het oogpunt van de consument ("Consumer Market Study on the Functioning of the Market for Second-Hand Cars from a Consumer's perspective"),
- gezien schriftelijke verklaring 0030/2016 van 11 april 2016 over de bestrijding van fraude met de kilometerstand op de markt voor tweedehandsauto's,

⁽¹⁾ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).

⁽²⁾ Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 134).

⁽³⁾ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

⁽⁴⁾ Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1).

⁽⁵⁾ Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1).

⁽⁶⁾ Reglement nr. 39 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen wat de snelheidsmeter en de installatie ervan betreft (PB L 120 van 13.5.2010, blz. 40).

⁽⁷⁾ PB C 468 van 15.12.2016, blz. 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>

Donderdag 31 mei 2018

- gezien artikel 46 en artikel 52 van zijn Reglement,
- gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A8-0155/2018),

Huidige situatie

- A. overwegende dat manipulatie van de kilometerstand, met name de malafide praktijk van het bewust en ongeoorloofd wijzigen van de werkelijke kilometerstand van een voertuig zoals die op de kilometerteller wordt vermeld, een ernstig en wijdverbreid probleem in de Unie is, met name in de context van grensoverschrijdende handel, en dat dit nadelige gevolgen heeft voor derde landen die tweedehandsauto's uit de Unie invoeren;
- B. overwegende dat het manipuleren van de kilometerstand aanzienlijke economische voordelen kan opleveren, gezien de lage prijs van de benodigde apparatuur en de kunstmatige toename van de waarde van de tweedehandsauto's; overwegende dat studies het aandeel gemanipuleerde voertuigen in de binnenlandse handel in tweedehandsauto's op 5 à 12 % schatten en in de grensoverschrijdende handel op 30 à 50 %, hetgeen in totaal tussen 5,6 en 9,6 miljard EUR aan economische schade in de Unie veroorzaakt;
- C. overwegende dat het aantal gereden kilometers een van de belangrijkste parameters vormt op basis waarvan een koper de technische staat van een voertuig kan bepalen, en dat de kilometerstand een wezenlijke invloed heeft op de marktwaarde van een aangekocht voertuig;
- D. overwegende dat kilometerstanden digitaal worden opgeslagen en getoond en dat externe toegang ten behoeve van herconfiguratie eenvoudig is, daar hiervoor een geringer beschermingsniveau van kilometertellers geldt dan voor andere componenten in het voertuig;
- E. overwegende dat de manipulatie van kilometertellers niet alleen consumenten maar ook verkopers van tweedehandsauto's, verzekeraars en leasebedrijven schaadt, maar rendabel is voor fraudeurs, en dat er technische oplossingen moeten worden gevonden om het moeilijker te maken voor leken om te sjoemelen met kilometertellers;
- F. overwegende dat de grotere slijtage van auto's met een gemanipuleerde kilometerstand nadelige gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid; overwegende dat kopers van zulke auto's vaak hogere onderhouds- en reparatiekosten kunnen hebben dan verwacht omdat die auto's niet overeenkomstig hun werkelijke kilometerstand worden gecontroleerd;
- G. overwegende dat auto's met een gemanipuleerde kilometerstand een groter verbruik kunnen hebben en meer verontreinigende emissies kunnen uitstoten dan verwacht, en daardoor niet voldoen aan de duurzaamheidseisen van de typegoedkeuringswetgeving;
- H. overwegende dat de markt voor tweedehandsvoertuigen in de Unie, die twee tot drie keer zo groot is dan de markt voor nieuwe voertuigen, het laagste consumentenvertrouwen van alle goederenmarkten kent volgens het Scorebord van de consumentenmarkten, Europese Commissie 2014 ⁽¹⁾ en dat manipulatie van de kilometerstand significant bijdraagt tot een verlies van consumentenvertrouwen in verkopers van tweedehandsauto's en aldus de werking van de interne markt en de eerlijke concurrentie verstoort;
- I. overwegende dat consumenten niet voldoende op de hoogte zijn van de mogelijkheden om de manipulatie van de kilometersstand in tweedehandsvoertuigen te voorkomen, noch van de bestaande methoden om de kilometerstand bij te houden en fraude hierbij tegen te gaan of van de manieren waarop gebruik kan worden gemaakt van deze methoden;
- J. overwegende dat veel lidstaten er nog steeds niet in slagen de consument de noodzakelijke instrumenten aan te reiken om de voorgeschiedenis van een tweedehands voertuig te kunnen verifiëren;
- K. overwegende dat kilometerfraude onevenredig vaak voorkomt onder bepaalde groepen in de samenleving en in geografische regio's met een laag inkomen, waardoor klanten in de in of na 2004 tot de Unie toegetreden lidstaten en de buurlanden van de Unie, vooral in de kandidaat-lidstaten op de Westelijke Balkan waar tweedehandsvoertuigen uit de Unie met lage of zelfs zonder douanerechten worden ingevoerd, een groter risico lopen om een auto met een gemanipuleerde kilometerstand te kopen en dus vaker te maken krijgen met die malafide praktijken;

⁽¹⁾ https://ec.europa.eu/info/files/consumer-markets-scoreboard-2014-edition_en (Scorebord van de consumentenmarkten, Europese Commissie 2014)

Donderdag 31 mei 2018

- L. overwegende dat er vanwege het gebrek aan een gemeenschappelijk, geïntegreerd systeem voor uitwisseling van informatie tussen de afzonderlijke lidstaten een verhoogd risico bestaat op legalisering van een kilometerstand die al is gemanipuleerd vóór de eerste controle in de lidstaat waarin de auto in kwestie uiteindelijk zal worden geregistreerd en waar er reeds maatregelen voorhanden zijn om een auto te registreren en de kilometerstand te controleren;
- M. overwegende dat het aanpakken van manipulatie van de kilometerstand door middel van een snelle vaststelling van uniforme voorschriften wezenlijk zal bijdragen tot meer veiligheid en zekerheid in de grensoverschrijdende handel in auto's en het aantal oneerlijke praktijken zal doen dalen, waarvan miljoenen consumenten in de Unie enorm zullen profiteren;

Bestaande maatregelen ter bestrijding van kilometerfraude

- N. overwegende dat sommige lidstaten reeds instrumenten hebben ingevoerd om manipulatie van de kilometerstand terug te dringen, zoals de "Car-Pass" in België en de "Nationale Autopas" (NAP) in Nederland; overwegende dat beide lidstaten gebruik maken van een databank waarin bij elke onderhouds-, service- of reparatiebeurt of periodieke keuring van het voertuig de kilometerstand wordt opgeslagen, zonder dat persoonsgegevens worden verzameld, en dat beide landen kilometerfraude op hun gebied binnen korte tijd vrijwel hebben weten uit te bannen;
- O. overwegende dat het Belgische systeem op basis van wetgeving gerund wordt door een organisatie zonder winstoogmerk, terwijl het systeem in Nederland door een overheidsinstantie wordt gerund; overwegende dat beide systemen tegen aanvaardbare kosten functioneren en dat het succes ervan gepaard gaat met en vergroot wordt door bewustmakings- en voorlichtingscampagnes alsmede een krachtig wettelijk kader met duidelijke regels en afschrikkende sancties;
- P. overwegende dat het aanzienlijk grotere aantal gemanipuleerde voertuigen in landen zonder toegang tot die databanken laat zien dat grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens en samenwerking tussen de lidstaten van essentieel belang is voor het succes ervan;
- Q. overwegende dat het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (Eucaris), reeds een infrastructuur en een organisatie biedt voor de uitwisseling van geharmoniseerde gegevens over vervoer tussen de autoriteiten van de lidstaten en door alle lidstaten wordt gebruikt om te voldoen aan de verplichtingen van Richtlijn 2011/82/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹²⁾, terwijl het opslaan van kilometerstanden al tot de specificaties ervan behoort;
- R. overwegende dat er tevens technische oplossingen zijn, zowel voor hardware als voor software, die door de fabrikant in voertuigen kunnen worden ingebouwd en zo manipulatie van de kilometerstand van meet af aan voorkomen, terwijl "Hardware Security Modules" (HSM) and "Secure Hardware Extensions" (SHE) al worden toegepast om elektronische controle-units in voertuigen te beschermen tegen ongeoorloofde toegang, manipulatie of autodiefstal, en dat de kosten daarvan per voertuig naar schatting op één euro liggen;
- S. overwegende dat Verordening (EU) 2017/1151 fabrikanten die typegoedkeuring voor een voertuig willen verkrijgen, de verplichting oplegt om systematische strategieën voor beveiliging tegen manipulatie en functies voor schrijfbeveiliging toe te passen om herprogrammering van kilometertellers tegen te gaan, waarbij ook rekening wordt gehouden met mogelijkheden voor de uitwisseling van gegevens op afstand; overwegende dat op grond van deze verordening alleen door de fabrikant verstrekte informatie en toelichtingen vereist zijn en er niet hoeft te worden getest of de kilometerteller fraudebestendig is, terwijl er wel degelijk gecertificeerde en internationaal erkende procedures bestaan zoals "Common Criteria for Information Technology Security Evaluation"; overwegende dat internationaal erkende procedures zoals de Common Criteria (ISO/IEC 15408) kunnen bijdragen aan de bescherming tegen manipulatie;

Wetgeving en achterpoortjes

- T. overwegende dat manipulatie van de kilometerstand in 26 lidstaten verboden is, maar dat slechts tien lidstaten voor klanten aanvullende maatregelen kennen om de kilometerstand te verifiëren en slechts zes manipulatie van de kilometerstand als strafbaar feit erkennen ⁽¹³⁾; overwegende dat de hardware en software die wordt gebruikt voor de manipulatie van kilometertellers vrij toegankelijk is in de Unie en dat dit niet als strafbaar wordt aangemerkt, en overwegende dat een aantal lidstaten bezig is activiteiten die verband houden met de illegale manipulatie van kilometerstanden strafbaar te stellen;

⁽¹²⁾ Richtlijn 2011/82/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2011 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L 288 van 5.11.2011, blz. 1).

⁽¹³⁾ Zie European Consumer Centers Network (ECC-Net, 2015), Cross-border car purchases: what to look out for when you're bargain hunting, blz. 236.

Donderdag 31 mei 2018

- U. overwegende dat kilometerfraude een bedreiging vormt voor de technische staat van een voertuig, zoals ook al is vastgesteld in Richtlijn 2014/45/EU, waarin de lidstaten worden verzocht doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties op te leggen bij dergelijke manipulatie; overwegende dat de Commissie zou moeten nagaan of het haalbaar is nationale platforms onderling te verbinden zodat grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de technische staat van voertuigen, met inbegrip van kilometerstanden, mogelijk wordt;
- V. overwegende dat Richtlijn 2014/45/EU de verplichting bevat om kilometerstanden bij de periodieke technische keuring te registreren en deze registers beschikbaar te houden voor volgende periodieke technische keuringen, maar alleen betrekking heeft op registratie van de kilometerstand tijdens technische keuringen vanaf de eerste technische keuring; overwegende dat de eerste periodieke technische keuring soms pas vier jaar na de eerste registratie van het voertuig plaatsvindt, waardoor er voldoende tijd is om vóór de eerste keuring of tussen keuringen in de kilometerstand te manipuleren en dat dit zelfs tot officiële registratie van een onjuiste kilometerstand kan leiden;
- W. overwegende dat noch Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁴⁾ en Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie inzake typegoedkeuring, noch Reglement nr. 39 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE-reglement 39) aandacht besteden aan kilometerfraude of fraudebestendige kilometer tellers; overwegende dat in Verordening (EG) nr. 661/2009 wordt verwezen naar UNECE-reglement 39 inzake voorschriften voor de goedkeuring van de snelheidsmeter, maar dat er geen voorschriften zijn met betrekking tot kilometer tellers of de wezenlijke kenmerken daarvan;

Toekomstige ontwikkelingen in de automobielsector

- X. overwegende dat de automobielsector grote vooruitgang heeft geboekt wat betreft de ontwikkeling en productie van voertuigen die verbonden zijn, ITS gebruiken en met hun omgeving communiceren, zodat de meeste auto's die op de markt komen al kunnen beschikken over connectiviteitsmogelijkheden waardoor er op de wegen in de Unie geleidelijk een verbonden wagenpark tot stand komt;
 - Y. overwegende dat de gemiddelde leeftijd van auto's op de wegen in de Unie volgens verschillende studies tussen de zeven en elf jaar bedraagt en nog altijd oploopt, terwijl deze leeftijd in de in of na 2004 toetredende lidstaten ruimschoots boven dat gemiddelde ligt, zodat het wagenpark bestaat uit nieuwere, goed verbonden voertuigen en oudere voertuigen zonder connectiviteitsmogelijkheden;
 - Z. overwegende dat moderne auto's al regelmatig gegevensbundels naar de fabrikant sturen, waaronder de kilometerstand en de totale bedrijfstijd, die essentiële gegevens opleveren aan de hand waarvan kan worden nagegaan of de kilometerstand plausibel is;
 - AA. overwegende dat blockchaintechnologie één oplossing zou kunnen zijn voor de opslag van kilometerstandgegevens in de toekomst;
 - AB. overwegende dat CarTrustChain, medegefinancierd door het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, een succesvol project is wat betreft het gebruik van blockchaintechnologie ter voorkoming van kilometerfraude;
1. verzoekt de Commissie op grond van artikel 91, lid 1, en artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) een wetgevingskader voor te leggen dat lidstaten verplicht wettelijke, technische en operationele belemmeringen in te voeren om manipulatie van kilometer tellers onmogelijk te maken, aan de hand van de aanbevelingen in onderhavige resolutie en in de bijlage hierbij, en binnen twaalf maanden na de goedkeuring van onderhavige resolutie door het Parlement; verzoekt de Commissie maatregelen te nemen om de wettelijke voorschriften van Verordening (EU) 2017/1151 te evalueren;
 2. verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat dezelfde wettelijke en technische belemmeringen ook voor invoer uit derde landen gelden;

⁽¹⁴⁾ Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

Donderdag 31 mei 2018

3. is ingenomen met technische oplossingen als HSM en SHE die reeds op grote schaal worden gebruikt om gevoelige gegevens in voertuigen te beschermen, en benadrukt dat de kilometerstand een vergelijkbare bescherming zou moeten genieten, zodat kilometer-tellers niet gemanipuleerd kunnen worden;
4. spoort de Commissie aan om de typegoedkeuring voor de interne veiligheid van auto's aan te scherpen, met name wat betreft de technische maatregelen tegen kilometerfraude, maar ook gezien het toenemende aantal verbonden voertuigen;
5. is ermee ingenomen dat de Commissie vereisten voor technologieveiligheid van kilometertellers heeft opgenomen in Verorde-ning (EU) 2017/1151; wijst er echter op dat niet is vastgelegd hoe de naleving van deze vereisten moet worden gecontroleerd, en verzoekt de Commissie dan ook duidelijke criteria vast te stellen voor de doeltreffende controle van de veiligheid van kilometertellers, deze vereisten zo nodig en binnen de kortst mogelijke termijn aan te passen en aan het Parlement verslag uit te brengen over de doeltreffendheid van deze verordening;
6. stelt vast dat nationale oplossingen waarbij gebruik wordt gemaakt van databanken waarin met regelmaat kilometerstanden worden opgeslagen die afkomstig zijn van periodieke technische keuringen, bezoeken aan de garage en andere voertuigcontroles, veel succes hebben bij de bestrijding van manipulatie van de kilometerstand in de desbetreffende lidstaten, en stelt dan ook voor dat de lids-taten die tot nu toe nog niet in actie zijn gekomen, zo snel mogelijk met adequate oplossingen moeten komen;
7. benadrukt in dit verband dat alle lidstaten zouden moeten beschikken over nationale registers en zouden moeten deelnemen aan de grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens uit deze registers, aangezien alleen op die manier kilometerfraude efficiënt kan worden aangepakt in de Unie; verzoekt de Commissie dan ook een wetgevingskader voor te stellen voor de lidstaten om vergelijkbare en wederzijds compatibele nationale mechanismen voor gegevensverzameling op te zetten, op basis van gevestigde praktijken, waarmee vanaf het moment van de eerste registratie van een voertuig regelmatig betrouwbare gegevens over de kilometers-tand worden verstrekt, en die zich lenen voor internationale uitwisseling;
8. benadrukt dat grensoverschrijdende toegang tot kilometerstanden mogelijk moet zijn en dat gemakkelijke toegang tot die informatie voor een koper van een tweedehandsauto in belangrijke mate zou bijdragen aan de bescherming van de consument; onderstreept dat de koper van een tweedehandsauto de juistheid van de kilometerstand van het voertuig moet kunnen verifiëren, ongeacht de lidstaat waar het voertuig eerder geregistreerd was; verzoekt de Commissie en de lidstaten consumenten en andere belanghebbenden proactief te informeren over bestaande maatregelen tegen kilometerfraude en over de mogelijkheden om manipulatie van de kilometerstand te ontdekken en te voorkomen;
9. benadrukt dat Eucaris een bestaande infrastructuur biedt voor kosteneffectieve uitwisseling van kilometerstanden in de hele Unie, op basis van een op een databank berustende oplossing; betreurt het dat in 2017 alleen België, Nederland en Slowakije gebruik-maakten van het Eucaris-platform voor de uitwisseling van informatie over kilometerstanden en spoort de lidstaten dan ook aan om de mogelijkheden van dit systeem te benutten;
10. spoort de Commissie aan de deelname aan Eucaris verplicht te stellen en het systeem in te zetten als voertuiginformatieplat-form om aldus in de Unie het verifiëren van kilometerstanden te vergemakkelijken, zodat de mogelijkheden om de kilometerstand te manipuleren worden ingeperkt;
11. betreurt dat het in Richtlijn 2014/45/EU bedoelde elektronische register nog niet is ingevoerd en dat de sancties van de lids-taten onvoldoende afschrikkend zijn, waardoor de doelstellingen inzake gegevensuitwisseling niet zijn bereikt;
12. verzoekt de Commissie te voorzien in een wettelijk kader dat de lidstaten in staat stelt de registratie van kilometerstanden ver-plicht te stellen bij periodieke technische keuringen en bij elke controle, keuring, onderhoudsbeurt, reparatie en andere bezoeken aan de garage, vanaf het moment van de eerste registratie van het voertuig;
13. benadrukt dat een op blockchain gebaseerde oplossing kosteneffectiever zou kunnen zijn en spoort de Commissie aan binnen twaalf maanden na de goedkeuring van onderhavige resolutie door het Parlement een kosten-batenanalyse uit te voeren, onder meer betreffende veiligheid, transparantie en gegevensbescherming; benadrukt dat er zo spoedig mogelijk doeltreffende, gebruiksvriendeli-jke en snel in te zetten oplossingen, met name gegevensbanken moeten worden toegepast totdat deze technologie ingevoerd kan wor-den;

Donderdag 31 mei 2018

14. benadrukt dat een grootschaligere toepassing van geavanceerde cryptografische technologieën, zoals op HSM of SHE gebaseerde oplossingen, extra bescherming kan bieden tegen de manipulatie van kilometerstanden, door kilometertellers te beschermen tegen ongeoorloofde toegang door middel van beveiligde chips;

15. benadrukt dat voertuigen steeds beter zijn toegerust voor connectiviteit en dat deze ontwikkeling zich zal voortzetten, waardoor het mogelijk zal zijn om kilometerstanden automatisch in te voeren in een databank of een blockchainnetwerk; is verheugd over de inspanningen van de auto-industrie om diverse technische beveiligingsmechanismen te ontwikkelen tegen de illegale manipulatie van kilometertellers, waaronder versleuteling van gegevens alsmede gegevensbescherming en -beveiliging, maar spoort de fabrikanten aan om hun technische oplossingen nog verder te verfijnen;

16. vestigt de aandacht op het feit dat alle maatregelen betreffende overdracht en opslag van gegevens in overeenstemming met het Europese acquis op het gebied van gegevensbescherming moeten zijn en alleen mogen worden gebruikt om manipulatie van de kilometerstand te voorkomen, en dat hierbij het hoogste niveau van cyberbescherming moet gelden;

17. spoort de lidstaten aan wetgeving inzake kilometerfraude in te voeren of aan te passen zodat dit een strafbaar feit wordt – met inbegrip van het verstrekken van hardware, software en de diensten die nodig zijn voor ongeoorloofde manipulatie –, aangezien manipulatie tot een incorrecte beoordeling van de technische staat van een voertuig leidt en dit negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid; spoort de lidstaten aan voldoende personeel en financiële middelen beschikbaar te stellen voor een doeltreffende, niet-discriminerende en evenredige handhaving van deze wetgeving;

18. is van mening dat het vervangen van een kilometerteller door een andere waarvan de kilometerstand lager is, moet worden beschouwd als kilometerfraude als dit als bedoeling heeft de werkelijke kilometerstand te verbergen en op die manier winst te maken;

19. verzoekt de Commissie op grond van artikel 91, lid 1, en artikel 114 VWEU, een voorstel in te dienen voor een handeling voor het aanpakken van manipulatie van de kilometerstand, aan de hand van de aanbevelingen in de bijlage hierbij;

o

o o

20. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie en bijgaande aanbevelingen te doen toekomen aan de Commissie en de Raad.

Donderdag 31 mei 2018

BIJLAGE BIJ DE RESOLUTIE

AANBEVELINGEN BETREFFENDE DE INHOUD VAN HET VERLANGDE VOORSTEL

Stimulering van technische oplossingen en typegoedkeuring

Teneinde het manipuleren van kilometerstanden moeilijker te maken, dient er een hoger niveau van interne veiligheid voor kilometers-tandgegevens te worden vastgesteld. Dit moet worden bereikt door het volgende wijze op te nemen in het voorstel:

- er moet toezicht worden gehouden op de tenuitvoerlegging van artikel 5, lid 3, onder f), van Verordening (EU) 2017/1151 en er moet zo spoedig mogelijk verslag worden uitgebracht met de resultaten aan het Parlement;
- er moeten duidelijke eisen worden gesteld voor het beveiligen van de kilometerstand tegen manipulatie, waaronder – bij een positieve beoordeling – cryptografische bescherming tegen manipulatie, manipulatieherkenningsystemen, afzonderlijke waarneming en registratie van de kilometerstand en hardwarebeveiliging;
- er moet een testmethode worden ingevoerd of de Common Criteria for Information Technology Security Evaluation moeten worden toegepast voor de preventieve oplossingen zoals vastgelegd in Verordening (EU) 2017/1151 betreffende kilometerfraude;

Databanksystemen

Databanken met kilometerstanden zorgen voor een aanzienlijke vermindering van het aantal gemanipuleerde voertuigen. Het is belangrijk dat er een Uniebrede oplossing wordt gevonden, aangezien geïsoleerde nationale initiatieven kilometerfraude bij de grensoverschrijdende handel in tweedehandsauto's niet kunnen voorkomen. Daarom moet het voorstel de volgende maatregelen bevatten:

- de verplichte registratie van kilometerstanden zoals voorzien in Richtlijn 2014/45/EU dient beschikbaar te worden gemaakt voor grensoverschrijdende uitwisseling en op verzoek ook voor klanten;
- er moet een rechtskader komen voor het opzetten van databanken voor de registratie van vergelijkbare kilometerstanden in de lidstaten, waarmee internationale uitwisseling en toegang tot informatie wordt gegarandeerd op basis van bestaande beste praktijken die garant staan voor de regelmatige en betrouwbare registratie van gegevens over de kilometerstand;
- bestaande databanken voor kilometerstanden op lidstaatsniveau dienen op Unieniveau met elkaar te worden verbonden en compatibel en interoperabel te zijn zodat internationale gegevensuitwisseling mogelijk wordt, en bestaande infrastructuur zoals Eucaris moet worden gebruikt voor een kosteneffectieve en spoedige tenuitvoerlegging;
- regelgeving inzake gegevensbescherming moet worden nageleefd en waar nodig zodanig worden aangepast dat opslag en uitwisseling van de desbetreffende gegevens alsmede bescherming van de privacy mogelijk zijn en frauduleus gebruik van de verzamelde gegevens doeltreffend wordt voorkomen;
- kopers van tweedehandsvoertuigen moeten de mogelijkheid krijgen om voorafgaand aan de aanschaf de juistheid van de kilometerstand van de auto te verifiëren op basis van de verzamelde gegevens over de kilometerstand van dat voertuig, ongeacht de lidstaat waarin het eerder geregistreerd was;

Blockchain en connectiviteit als mogelijke en elkaar aanvullende langetermijnoplossingen

Voertuigen zijn steeds vaker verbonden en het percentage verbonden voertuigen in de Unie neemt voortdurend verder toe. Zij geven reeds gegevens zoals de actuele kilometerstand door aan de servers van de fabrikant. Deze gegevens zouden nu al kunnen worden gebruikt om kilometerfraude op te sporen.

Blockchaintechnologie kan op termijn een betrouwbaar instrument bieden om gegevens in een netwerk te beveiligen en het manipuleren van ingevoerde gegevens te helpen voorkomen. Als deze ontwikkelingen worden gecombineerd met technologie kan dit worden verkend als een langetermijnoplossing voor kilometerfraude.

Donderdag 31 mei 2018

Daarom moeten de volgende maatregelen worden voorgesteld:

- de potentiële kosten en baten van de inrichting van een Europees blockchainnetwerk voor kilometerstanden moeten worden beoordeeld;
- in geval van een positieve beoordeling moet er een wettelijk en regelgevingskader voor de geautomatiseerde overdracht van kilometerstanden van met connectiviteitsfuncties uitgeruste voertuigen worden ingevoerd en – ongeacht de blockchainevaluatie – voor de toegang tot kilometerstandgegevens die door de fabrikant zijn verzameld en opgeslagen in aanvulling op handmatig ingevoerde gegevens bij periodieke keuringen en uit andere bronnen;
- moet het verplicht worden gesteld om kilometerstanden die bij periodieke technische keuringen, bezoeken aan een garage en controles zijn geregistreerd, door te geven en aldus in het systeem te integreren om het verder te ontwikkelen;

Wetgeving en handhaving

Tot dusver is kilometerfraude niet in alle lidstaten een strafbaar feit, hoewel Richtlijn 2014/45/EU hier expliciet in voorziet. De handhaving van doeltreffende wettelijke maatregelen, met inbegrip van sancties, is van essentieel belang voor het uitbannen van kilometerfraude. Daarom moeten de volgende maatregelen worden voorgesteld:

- kilometerfraude moet worden beschouwd als een overtreding die wordt begaan door zowel de persoon die opdracht geeft tot het veranderen van de kilometerstand (de eigenaar van een auto) als door de persoon die de kilometerstand verandert, en daarop moeten straffen staan die doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn en die in de hele Unie op een zeer vergelijkbaar niveau liggen.
-