

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

P8_TA(2018)0235

Manipulação do conta-quilómetros em veículos motorizados: revisão do quadro jurídico da UE

Resolução do Parlamento Europeu, de 31 de maio de 2018, que contém recomendações à Comissão sobre a manipulação do conta-quilómetros em veículos motorizados: revisão do quadro jurídico da UE (2017/2064(INL))

(2020/C 76/17)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o artigo 225.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
- Tendo em conta os artigos 91.º, n.º 1 e o artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
- Tendo em conta a Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾,
- Tendo em conta a Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾,
- Tendo em conta o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão ⁽³⁾, o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão ⁽⁵⁾ e o Regulamento n.º 39 da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas ⁽⁶⁾,
- Tendo em conta a sua resolução, de 10 de dezembro de 2013, sobre CARS 2020: Plano de ação para uma indústria automóvel forte, competitiva e sustentável na Europa ⁽⁷⁾,
- Tendo em conta o estudo dos Serviços de Estudos do Parlamento Europeu (EPRS), de novembro de 2017, intitulado «Manipulação do conta-quilómetros: medidas para a sua prevenção» ⁽⁸⁾ e a respetiva avaliação sobre o valor acrescentado europeu «Manipulação do conta-quilómetros em veículos motorizados na UE» ⁽⁹⁾,
- Tendo em conta o relatório final da Associação Europeia de Autoridades de Registo de Veículos e Condutores intitulado «Registo da Quilometragem dos Veículos» ⁽¹⁰⁾,
- Tendo em conta o estudo da Comissão sobre o funcionamento do mercado de automóveis usados na perspetiva dos consumidores,
- Tendo em conta a declaração escrita 0030/2016, de 11 de abril de 2016, sobre medidas contra a fraude na quilometragem registada nos veículos em segunda mão,

⁽¹⁾ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

⁽²⁾ Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁽³⁾ Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁽⁶⁾ Regulamento n.º 39 da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (UNECE) – Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que se refere ao aparelho indicador de velocidade, incluindo a sua instalação (JO L 120 de 13.5.2010, p. 40).

⁽⁷⁾ JO 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>

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

- Tendo em conta os artigos 46.º e 52.º do seu Regimento,
- Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A8-0155/2018),

Situação atual

- A. Considerando que a manipulação do conta-quilómetros, nomeadamente, as más práticas de alteração deliberada e não autorizada da quilometragem real de um veículo indicada no respetivo conta-quilómetros, é um problema generalizado e grave em toda a União Europeia, em especial no contexto do comércio transfronteiras, e prejudica os países terceiros que importam veículos usados da União;
- B. Considerando que os ganhos económicos da manipulação do conta-quilómetros podem ser consideráveis, atendendo aos baixos preços do equipamento necessário e ao aumento artificial do valor dos automóveis usados; considerando que os estudos estimam que a percentagem dos veículos adulterados esteja entre 5 % e 12 % nas vendas nacionais de automóveis usados e entre 30 % e 50 % nas vendas transfronteiriças, acumulando um total entre 5,6 e 9,6 mil milhões de EUR de prejuízos económicos em toda a União;
- C. Considerando que o número de quilómetros percorridos é um dos parâmetros mais importantes com base no qual é permitido ao comprador avaliar o estado técnico de um veículo e que a quilometragem tem um impacto significativo no valor de mercado de um veículo;
- D. Considerando que as leituras dos conta-quilómetros são armazenadas e exibidas digitalmente, sendo fácil um acesso externo com o propósito da sua reconfiguração, já que o nível de proteção dos conta-quilómetros é inferior ao de outros componentes do veículo;
- E. Considerando que a manipulação do conta-quilómetros é lesiva dos consumidores, dos comerciantes de veículos usados, das seguradoras e das empresas de locação financeira, beneficiando financeiramente quem comete esta fraude, devendo ser encontradas soluções técnicas para dificultar a manipulação dos conta-quilómetros por não profissionais;
- F. Considerando que o maior desgaste dos automóveis com conta-quilómetros que foram adulterados afeta negativamente a segurança rodoviária; considerando que os compradores destes veículos podem ser confrontados com mais custos de manutenção e de reparação do que o esperado porque os veículos não forem inspecionados de acordo com a sua quilometragem real;
- G. Considerando que os veículos com conta-quilómetros que foram adulterados podem revelar um maior consumo e emissões poluentes mais elevadas do que o esperado, violando assim os requisitos de durabilidade da legislação de homologação;
- H. Considerando que o mercado de veículos usados na União, que é duas a três vezes superior ao mercado de veículos novos, apresenta a taxa de confiança mais baixa dos consumidores nos mercados de produtos de acordo com o Painel de Avaliação dos Mercados de Consumo da Comissão – 2014 ⁽¹⁾ e que a adulteração dos conta-quilómetros contribui significativamente para a perda de confiança dos consumidores nos comerciantes de veículos usados e, por conseguinte, distorce o funcionamento do mercado interno e a concorrência leal;
- I. Considerando que os consumidores carecem de informações suficientes sobre as possíveis formas de impedir a manipulação dos conta-quilómetros nos veículos usados e sobre as técnicas existentes para controlar a quilometragem e impedir a fraude neste domínio, e sobre os meios de aceder a essas técnicas;
- J. Considerando que muitos Estados-Membros continuam a não proporcionar aos consumidores os instrumentos necessários para poderem verificar o historial de um veículo usado;
- K. Considerando que a manipulação da quilometragem afeta de forma desproporcionada os grupos sociais e as zonas geográficas com rendimentos mais baixos, expondo os consumidores dos Estados-Membros que aderiram à União em ou posteriormente a 2004 e dos países da vizinhança imediata da União (nomeadamente os países dos Balcãs Ocidentais para os quais são importados automóveis usados provenientes da União com isenção de direitos ou cujo montante de direitos a cobrar é insignificante) a um risco mais elevado de comprar um automóvel com conta-quilómetros manipulado, sendo por conseguinte prejudicados mais frequentemente por essa prática abusiva;

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

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

- L. Considerando que, na ausência de um sistema comum e integrado de intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, existe um risco acrescido de legalizar uma leitura da quilometragem que já foi manipulada antes da sua verificação inicial no país onde o veículo será finalmente matriculado e onde já existem medidas para matricular um veículo e verificar a sua quilometragem;
- M. Considerando que a luta contra a fraude de quilometragem, estabelecendo rapidamente regras uniformes para impedir a sua manipulação, reforçará fundamentalmente a segurança e a certeza nas aquisições transfronteiras de veículos, reduzindo assim a importância das práticas desleais e oferecendo benefícios substanciais a milhões de consumidores na União;

Medidas em vigor contra a fraude de quilometragem

- N. Considerando que alguns Estados-Membros já introduziram instrumentos para minimizar a manipulação do conta-quilómetros, como o sistema «Car-Pass» na Bélgica e o sistema «Nationale AutoPas» (NAP) nos Países Baixos; considerando que estes dois Estados-Membros utilizam uma base de dados que regista a leitura do conta-quilómetros aquando de cada manutenção, revisão, reparação ou inspeção periódica do veículo, sem recolher quaisquer dados pessoais, e que ambos quase que erradicaram a fraude de quilometragem nos respetivos domínios num curto espaço de tempo;
- O. Considerando que o sistema belga é gerido com base no direito por uma organização sem fins lucrativos e que o sistema neerlandês é gerido por um organismo governamental; considerando que ambos os sistemas operam a um custo razoável e que o êxito de ambos é acompanhado e fomentado por campanhas de sensibilização e de informação, bem como por um forte enquadramento jurídico, que estabelece regras claras e sanções dissuasoras;
- P. Considerando que o número significativamente mais elevado de automóveis manipulados em países sem acesso a essas bases de dados mostra que o intercâmbio de dados transfronteiras e a cooperação entre Estados-Membros são essenciais para o seu êxito;
- Q. Considerando que o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (Eucaris), já proporciona uma infraestrutura e a organização para o intercâmbio de dados harmonizados relativos aos transportes entre as autoridades dos Estados-Membros, e é utilizado por todos os Estados-Membros para cumprir as obrigações decorrentes da Diretiva 2011/82/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹²⁾, incluindo já entre as suas funcionalidades o registo da quilometragem;
- R. Considerando que existem igualmente soluções técnicas, tanto em termos de hardware como de software, suscetíveis de serem integradas pelos fabricantes nos veículos e, assim, impedir à partida a manipulação do conta-quilómetros, e que os «módulos de segurança de hardware» (HSM) e as «extensões seguras de hardware» (SHE) já são utilizados para proteger as unidades de controlo eletrónico (ECU) nos veículos contra o acesso não autorizado, a manipulação ou o furto de veículos, e que se estima o seu custo por veículo em um euro;
- S. Considerando que o Regulamento (UE) 2017/1151 obriga os fabricantes, a fim de obter a homologação de um veículo, a implementar estratégias sistemáticas de proteção contra transformações abusivas e elementos de proteção para prevenir a reprogramação do conta-quilómetros, tendo também em conta as funções de intercâmbio de dados à distância; que o mesmo regulamento apenas requer informações e explicações fornecidas pelo fabricante e não prevê qualquer controlo à proteção do conta-quilómetros contra manipulações, embora existam processos certificados e internacionalmente reconhecidos, tais como os Critérios Comuns para a Avaliação da Segurança das Tecnologias da Informação; considerando que há processos reconhecidos a nível internacional, como os Critérios Comuns (ISO/IEC 15408), que podem ajudar a proteger contra a adulteração;

Legislação e lacunas

- T. Considerando que, embora a manipulação do conta-quilómetros seja proibida em 26 Estados-Membros, apenas dez têm medidas adicionais disponíveis para os clientes para controlar a quilometragem e apenas seis reconhecem a manipulação do conta-quilómetros como crime⁽¹³⁾; considerando que o hardware e o software utilizados para a manipulação do conta-quilómetros estão livremente disponíveis na União e isto não é classificado como crime, e que vários Estados-Membros estão em vias de criminalizar as atividades relacionadas com a manipulação ilegal das leituras do contador;

⁽¹²⁾ Diretiva 2011/82/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2011, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L 288 de 5.11.2011, p. 1).

⁽¹³⁾ Ver Rede de Centros Europeus do Consumidor (Rede CEC, 2015), Compra de veículos transfronteiras: a que se deve atender quando se procura uma boa oportunidade de negócio [Cross-border car purchases: what to look out when you're bargain hunting], p. 236.

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

- U. Considerando que a fraude de quilometragem constitui uma ameaça à aptidão do veículo para circular, o que, aliás, é também referido na Diretiva 2014/45/UE, que obriga os Estados-Membros a impor sanções efetivas, proporcionadas e dissuasoras a tais manipulações; considerando que a Comissão deve estudar de forma mais aprofundada a viabilidade da ligação das plataformas nacionais, para permitir o intercâmbio transfronteiras de informações sobre a inspeção técnica, que inclui a leitura do conta-quilómetros;
- V. Considerando que a Diretiva 2014/45/UE prevê a obrigação de registar as leituras de quilometragem durante a inspeção técnica periódica (ITP) e disponibiliza estes registos para as inspeções técnicas periódicas subsequentes, mas visa apenas os registos de quilometragem por ocasião da inspeção técnica a partir da primeira inspeção técnica; considerando que a primeira inspeção técnica periódica pode ocorrer apenas quatro anos após o primeiro registo do veículo, dando tempo suficiente para manipular o conta-quilómetros antes dessa primeira inspeção, bem como entre inspeções, e pode mesmo originar um registo oficial de uma quilometragem incorreta;
- W. Considerando que nem a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹⁴⁾ nem o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão respeitantes à homologação, nem tão-pouco o Regulamento n.º 39 da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (Regulamento n.º 39 da UNECE) se referem a fraude de quilometragem ou a conta-quilómetros à prova de adulteração; considerando que, embora o Regulamento (CE) n.º 661/2009 se refira ao Regulamento n.º 39 da UNECE no que respeita aos requisitos de homologação do indicador de velocidade, não prevê quaisquer requisitos no que diz respeito ao conta-quilómetros ou às suas características essenciais;

Desenvolvimento futuro do setor automóvel

- X. Considerando que a indústria automóvel tem feito grandes progressos no desenvolvimento e na produção de veículos que estão conectados, que utilizam sistemas de transporte inteligentes e que comunicam com o seu ambiente, pelo que a maioria dos veículos introduzidos no mercado já está equipada com funções de conectividade, transformando assim progressivamente os veículos que circulam nas estradas da União num parque automóvel conectado;
- Y. Considerando que, de acordo com vários inquéritos, a idade média dos veículos nas estradas da União é entre 7 e 11 anos e continua a aumentar, enquanto nos Estados-Membros que aderiram à União em ou posteriormente a 2004, os carros têm uma idade muito superior à média, o que resulta num parque automóvel composto por veículos mais recentes, altamente conectados e por veículos mais antigos, desprovidos de conectividade;
- Z. Considerando que os veículos modernos já enviam regularmente conjuntos de dados aos fabricantes, incluindo a quilometragem real e o período total de funcionamento, fornecendo dados essenciais para a verificação da plausibilidade do registo da quilometragem;
- AA. Considerando que a tecnologia de cadeia de blocos pode ser uma solução para o armazenamento futuro de dados odométricos;
- AB. Considerando que o projeto CarTrustChain é um projeto bem-sucedido quanto ao modo de utilizar a tecnologia de cadeia de blocos para eliminar a fraude de quilometragem, que foi cofinanciado pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional;
1. Solicita à Comissão que apresente, com base no artigo 91.º, n.º 1, e no artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), um quadro legislativo que obrigue os Estados-Membros a criar impedimentos legais, técnicos e operacionais para inviabilizar a manipulação do conta-quilómetros, segundo as recomendações formuladas na presente resolução e no seu anexo, no prazo de doze meses após a adoção da presente resolução pelo Parlamento; insta a Comissão a proceder à revisão dos requisitos legais do Regulamento (UE) 2017/1151;
2. Insta a Comissão a assegurar que as mesmas barreiras legais e técnicas sejam também aplicadas às importações provenientes de países terceiros;

⁽¹⁴⁾ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

3. Congratula-se com soluções técnicas como HSM e SHE, que já são largamente utilizadas para proteger dados sensíveis nos automóveis, e sublinha que a leitura dos conta-quilómetros deve beneficiar do mesmo nível de proteção, para impedir que os conta-quilómetros sejam manipulados;
4. Insta a Comissão a reforçar a homologação no que se refere à segurança a bordo, em especial quanto às medidas técnicas contra a fraude de quilometragem, mas tendo também em conta o aumento do número de veículos conectados;
5. Congratula-se com o facto de a Comissão ter incluído requisitos de segurança tecnológica relativos aos conta-quilómetros no Regulamento (UE) 2017/1151; salienta, contudo, que não existem quaisquer disposições quanto ao modo de controlo desses requisitos, pelo que insta a Comissão a estabelecer critérios claros para verificar de forma eficaz a segurança dos conta-quilómetros, a ajustar, se necessário, esses requisitos no mais curto espaço de tempo possível e a apresentar um relatório ao Parlamento sobre a eficácia do referido regulamento;
6. Observa que as soluções nacionais que utilizam bases de dados de leituras frequentes do conta-quilómetros aquando das inspeções técnicas periódicas, das visitas à oficina e de outras inspeções dos veículos lograram ser bem-sucedidas na luta contra a manipulação dos conta-quilómetros nos respetivos Estados-Membros e, por conseguinte, insta os Estados-Membros que até ao momento ainda não tomaram medidas nesse sentido a adotar soluções adequadas o mais rapidamente possível;
7. Salienta, a este respeito, que todos os Estados-Membros devem possuir registos nacionais e proceder ao intercâmbio transfronteiras de dados destes registos, pois só assim será possível combater de forma eficaz a fraude de quilometragem na União; insta, por conseguinte, a Comissão a propor um quadro legislativo para que os Estados-Membros estabeleçam mecanismos nacionais de recolha de dados comparáveis e mutuamente compatíveis, tendo por base as boas práticas existentes, que permitam uma recolha frequente e fiável de dados de quilometragem, desde o momento da primeira matrícula do veículo, e que possibilitem a troca internacional desses dados;
8. Salienta que o acesso transfronteiras às leituras dos conta-quilómetros deve ser possível e que um acesso fácil pelo comprador de um veículo usado a essa informação seria uma contribuição importante para a proteção do consumidor; sublinha o facto de que o comprador de um veículo usado deveria poder verificar a exatidão da leitura do seu conta-quilómetros, independentemente do Estado-Membro em que estava anteriormente matriculado; insta a Comissão e os Estados-Membros a informar de forma pró-ativa os consumidores e os interessados sobre as medidas em vigor contra a fraude de quilometragem e sobre a forma de detetar e impedir a manipulação do conta-quilómetros;
9. Salienta que o sistema Eucaris proporciona uma infraestrutura para um intercâmbio eficaz em termos de custos das leituras de conta-quilómetros em toda a União assente numa base de dados; lamenta que, em 2017, só a Bélgica, os Países Baixos e a Eslováquia tenham utilizado a plataforma Eucaris para a troca de informação sobre a leitura dos conta-quilómetros e, por conseguinte, incentiva os Estados-Membros a participar no aproveitamento das possibilidades oferecidas por este sistema;
10. Insta a Comissão a tornar obrigatória a participação no sistema Eucaris e a implementar este sistema como uma plataforma de informações sobre veículos, facilitando assim a verificação da quilometragem na União, tendo em vista reduzir as possibilidades de manipulação de conta-quilómetros;
11. Lamenta o facto de o registo eletrónico previsto na Diretiva 2014/45/UE ainda não ter sido criado e que as sanções dos Estados-Membros não sejam suficientemente dissuasoras, o que se traduz no não cumprimento dos objetivos em matéria de intercâmbio de dados;
12. Insta a Comissão a prever um quadro legal que habilite os Estados-Membros a fazer o registo da leitura obrigatória do conta-quilómetros aquando da realização da inspeção técnica periódica, de cada inspeção, revisão, operação de manutenção e reparação, bem como aquando de outras visitas à oficina, desde a primeira matrícula do veículo;
13. Salienta que uma solução baseada na tecnologia de cadeia de blocos poderia ser mais eficaz em termos de custos e insta a Comissão a realizar uma análise custo-benefício desta solução no prazo de doze meses a contar da adoção pelo Parlamento da presente resolução, incluindo a segurança, a transparência e a proteção dos dados; salienta que, até à potencial adoção desta tecnologia, devem ser implementadas sem demora soluções eficazes, de fácil utilização e suscetíveis de ficarem rapidamente operacionais, em particular bases de dados;

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

14. Salaria que a aplicação mais ampla de tecnologias de cifragem avançadas, tais como soluções baseadas em HSM ou em SHE, poderá oferecer uma proteção suplementar contra a manipulação do conta-quilómetros, salvaguardando o conta-quilómetros contra o acesso não autorizado através de chips protegidos;

15. Sublinha que os veículos se tornaram cada vez mais aptos à conectividade e que esta evolução prosseguirá, permitindo assim alimentar automaticamente os dados odométricos numa base de dados ou numa rede de cadeia de blocos; congratula-se com os esforços da indústria automóvel para desenvolver uma série de salvaguardas técnicas contra a manipulação do conta-quilómetros, incluindo a cifragem de dados e a proteção e segurança de dados, mas insta também os fabricantes a melhorar ainda mais a eficácia das suas soluções técnicas;

16. Salaria que todas as medidas que envolvam a transmissão e o armazenamento de dados devem respeitar o acervo europeu em matéria de proteção de dados e ser aplicadas apenas para efeitos de prevenção da manipulação do conta-quilómetros e com o nível mais elevado de ciberproteção;

17. Insta os Estados-Membros a criar legislação em matéria de manipulação de conta-quilómetros, ou a alterar a sua legislação sobre esta matéria, para criminalizar esta manipulação – incluindo o fornecimento de hardware e de software e a prestação de serviços conexos necessários para uma manipulação não autorizada –, uma vez que a manipulação leva a uma avaliação incorreta da aptidão do veículo para circular, o que tem um impacto negativo na segurança rodoviária; insta os Estados-Membros a prever recursos humanos e financeiros suficientes para impor de forma efetiva, não discriminatória e proporcionada o respeito dessa legislação;

18. Considera que a troca de um conta-quilómetros por outro com menor quilometragem deve ser considerada como fraude de quilometragem, se o seu objetivo for o de dissimular a quilometragem real e assim obter um lucro;

19. Solicita à Comissão que apresente, com base no artigo 91.º, n.º 1, e no artigo 114.º do TFUE, uma proposta relativa a um ato sobre medidas tendentes a pôr cobro à manipulação do conta-quilómetros, de acordo com as recomendações que figuram em anexo;

o

o o

20. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução e as recomendações que figuram em anexo à Comissão e ao Conselho.

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

ANEXO DA RESOLUÇÃO

RECOMENDAÇÕES QUANTO AO CONTEÚDO DA PROPOSTA REQUERIDA

Promover soluções técnicas e a homologação

A fim de tornar mais difícil a manipulação da leitura do conta-quilómetros, deve ser mais elevado o nível de segurança dos dados odométricos a bordo. Este objetivo deve ser alcançado incluindo as seguintes medidas:

- Acompanhar a aplicação do artigo 5.º, n.º 3, alínea f), do Regulamento (UE) 2017/1151 e comunicar os resultados ao Parlamento o mais rapidamente possível;
- Estabelecer requisitos claros para salvaguardar a leitura do conta-quilómetros contra manipulações, incluindo – caso sejam objeto de uma avaliação positiva – proteção contra a manipulação criptográfica, sistemas de reconhecimento de manipulações, deteção de quilometragem em separado e segurança dos registos e dos equipamentos informáticos;
- Introduzir um método de ensaio ou aplicar os Critérios Comuns para a Avaliação da Segurança das Tecnologias da Informação no que se refere às soluções preventivas previstas no Regulamento (UE) 2017/1151 em matéria de fraude de quilometragem;

Sistemas de bases de dados

As bases de dados com leituras de conta-quilómetros reduzem significativamente o número de veículos manipulados. É importante alcançar uma solução a nível da União, uma vez que iniciativas nacionais isoladas não podem impedir a fraude de quilometragem no comércio transfronteiras de veículos usados. Por conseguinte, a proposta deve prever as seguintes medidas:

- o registo obrigatório da leitura do conta-quilómetros, tal como previsto na Diretiva 2014/45/UE, deve ser disponibilizado para intercâmbio transfronteiras e, a pedido, também aos clientes;
- a criação de um quadro jurídico para o estabelecimento de bases de dados comparáveis de registo da quilometragem nos Estados-Membros, assegurando a troca e o acesso internacional à informação, com base nas boas práticas em vigor, que permita um registo frequente e fiável de dados de quilometragem;
- as bases de dados de leituras de conta-quilómetros existentes a nível dos Estados-Membros devem ser interconectadas, compatíveis e interoperáveis a nível da União e prever a troca internacional de dados, e as infraestruturas existentes, como o sistema Eucaris, devem ser utilizadas para uma implementação eficaz em termos de custos e atempada;
- as regras de proteção de dados devem ser respeitadas e, se necessário, adaptadas, de modo a permitir o armazenamento e o intercâmbio dos dados pertinentes e a proteção da privacidade, prevenindo de forma eficaz a utilização fraudulenta dos dados recolhidos;
- os compradores de veículos usados devem dispor de meios para verificar, antes da aquisição, a exatidão da leitura do conta-quilómetros do veículo, com base nos dados de quilometragem recolhidos desse veículo, independentemente do Estado-Membro onde o veículo esteve matriculado anteriormente;

Tecnologia de cadeia de blocos e conectividade como soluções possíveis e complementares a longo prazo

Os veículos tornam-se cada vez mais conectados e a quota dos veículos conectados no parque automóvel da União está em constante aumento. Os veículos já transmitem dados, como a leitura da quilometragem efetiva, para os servidores dos fabricantes. Esses dados já poderiam ser utilizados para detetar fraudes de quilometragem.

A tecnologia de cadeia de blocos pode oferecer, a prazo, uma ferramenta fiável para proteger os dados numa rede e ajudar a impedir a manipulação de registos. A combinação destes desenvolvimentos e da tecnologia poderia ser explorada como solução a longo prazo contra a fraude de quilometragem.

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

Por conseguinte, devem ser propostas as seguintes medidas:

- os custos e benefícios potenciais da criação de uma rede europeia de cadeia de blocos para as leituras de conta-quilómetros devem ser avaliados;
- caso sejam objeto de uma avaliação positiva: o quadro jurídico e regulamentar para uma transmissão automática das leituras de conta-quilómetros dos veículos equipados com funções de conectividade e para – independentemente da avaliação relativa à tecnologia de cadeia de blocos – aceder aos dados odométricos armazenados e recolhidos pelos fabricantes, em complemento dos registos manuais de quilometragem efetuados por ocasião da inspeção técnica periódica e por outras fontes deve ser criado;
- a transmissão das leituras de conta-quilómetros efetuadas por ocasião da inspeção técnica periódica, de uma visita à oficina e de inspeções deve ser tornada obrigatória, integrando assim, mas também desenvolvendo mais, o sistema de base de dados;

Legislação e sua aplicação

A fraude de quilometragem não constitui uma infração penal em todos os Estados-Membros, embora a Diretiva 2014/45/UE reconheça explicitamente esta criminalização. É crucial aplicar medidas legais eficazes, incluindo sanções, para erradicar a fraude de quilometragem. Por conseguinte, devem ser propostas as seguintes medidas:

- a fraude de quilometragem deve ser considerada um crime cometido tanto pela pessoa que ordena a modificação da leitura de quilometragem (o proprietário do veículo) como pela pessoa que efetua a leitura de quilometragem, e deve ser punível por sanções efetivas, proporcionadas, dissuasoras e não discriminatórias, que sigam um padrão muito comparável em toda a União.
-