

Joi, 31 mai 2018

P8\_TA(2018)0235

## Manipularea odometruului în autovehicule: revizuirea cadrului juridic al UE

### Rezoluția Parlamentului European din 31 mai 2018 conținând recomandări adresate Comisiei privind manipularea odometruului în autovehicule: revizuirea cadrului juridic al UE (2017/2064(INL))

(2020/C 76/17)

*Parlamentul European,*

- având în vedere articolul 225 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
- având în vedere articolul 91 alineatul (1) și articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
- având în vedere Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>,
- având în vedere Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup>,
- având în vedere Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei <sup>(3)</sup>, Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(4)</sup>, Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei <sup>(5)</sup> și Regulamentul nr. 39 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite <sup>(6)</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 10 decembrie 2013 referitoare la CARS 2020: către o industrie a autovehiculelor puternică, competitivă și durabilă în Europa <sup>(7)</sup>,
- având în vedere studiul Serviciului de Cercetare al Parlamentului European din noiembrie 2017 intitulat „Odometer tampering: measures to prevent it” <sup>(8)</sup> (Manipularea odometruului: măsuri de prevenire) și evaluarea valorii adăugate europene care îl însoțește, intitulată „Odometer manipulation in motor vehicles in the EU” <sup>(9)</sup> (Manipularea odometruului la autovehiculele din UE),
- având în vedere raportul final al Asociației Autorităților Europene de Înregistrare a Vehiculelor și a Conducătorilor Auto intitulat „Vehicle Mileage Registration” <sup>(10)</sup> (Înregistrarea kilometrajului vehiculelor),
- având în vedere documentul Comisiei intitulat „Consumer Market Study on the Functioning of the Market for Second-Hand Cars from a Consumer’s perspective” (Studiul pieței de consum privind funcționarea pieței autoturismelor de ocazie din perspectiva consumatorului),
- având în vedere Declarația scrisă nr. 0030/2016 din 11 aprilie 2016 referitoare la combaterea fraudării odometruului pe piața autoturismelor de ocazie,

<sup>(1)</sup> Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și evaluarea de impact care o însoțește și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

<sup>(2)</sup> Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 134).

<sup>(3)</sup> Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

<sup>(4)</sup> Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 200, 31.7.2009, p. 1).

<sup>(5)</sup> Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

<sup>(6)</sup> Regulamentul nr. 39 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor cu privire la vitezometru, inclusiv instalarea acestuia (JO L 120, 13.5.2010, p. 40).

<sup>(7)</sup> JO C 468, 15.12.2016, p. 57.

<sup>(8)</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602012/IPOL\\_STU%282017%29602012\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602012/IPOL_STU%282017%29602012_EN.pdf)

<sup>(9)</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615637/EPRS\\_STU%282018%29615637\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615637/EPRS_STU%282018%29615637_EN.pdf)

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

Joi, 31 mai 2018

- având în vedere articolele 46 și 52 din Regulamentul său de procedură,
- având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A8-0155/2018),

### **Situația actuală**

- A. întrucât manipularea odometrelor, adică practica frauduloasă de modificare voită și neautorizată a kilometrajului real al unui vehicul indicat pe odometrul acestuia, este o problemă gravă și larg răspândită în întreaga Uniune, în special în contextul comerțului transfrontalier, și aduce prejudicii țărilor terțe care importă autoturisme de ocazie din Uniune;
- B. întrucât profitul economic rezultat din manipularea odometrelor poate fi considerabil, date fiind prețurile scăzute ale echipamentelor necesare și creșterea artificială a valorii autoturismelor de ocazie; întrucât studiile estimează că vehiculele manipulate reprezintă între 5 și 12 % din volumul vânzărilor naționale de autoturisme de ocazie și între 30 și 50 % din volumul vânzărilor transfrontaliere, prejudiciile financiare ridicându-se la o sumă totală situată între 5,6 și 9,6 miliarde EUR la nivelul întregii Uniuni;
- C. întrucât kilometrajul reprezintă unul dintre cei mai importanți parametri pe baza cărora un cumpărător poate evalua starea tehnică a unui vehicul și întrucât kilometrajul afișat influențează în mod considerabil valoarea de piață a vehiculului;
- D. întrucât valorile odometrelor sunt stocate și indicate digital, iar accesul extern în vederea reconfigurării este facil, deoarece nivelul de protecție al odometrelor este mai scăzut decât în cazul altor componente ale vehiculului;
- E. întrucât fraudarea datelor odometrelor aduce prejudicii consumatorilor, comercianților cu autovehicule de ocazie, societăților de asigurări și celor de leasing și aduce beneficii financiare celor care comit această fraudă, fiind astfel necesare soluții tehnice pentru a îngreuna manipularea odometrelor de către nespecialiști;
- F. întrucât uzura accentuată a autoturismelor cu odometre care au fost modificate afectează negativ siguranța rutieră; întrucât cumpărătorii de astfel de autoturisme se pot confrunta cu costuri ridicate de întreținere și de reparație întrucât inspecția autoturismelor nu se face în funcție de kilometrajul real al acestora;
- G. întrucât autoturismele cu odometre care au fost modificate pot indica un consum mai ridicat și emisii mai mari de substanțe poluante decât era de așteptat, încălcând astfel cerințele de durabilitate ale legislației de omologare de tip;
- H. întrucât pe piața autoturismelor de ocazie din Uniune, care este de două până la trei ori mai mare decât piața autoturismelor noi, se înregistrează cel mai scăzut nivel de încredere al consumatorilor dintre toate piețele de bunuri potrivit tabloului de bord al piețelor de consum al Comisiei – 2014 <sup>(1)</sup>, iar manipularea odometrelor contribuie semnificativ la pierderea încrederii consumatorilor în comercianții de autoturisme de ocazie, denaturând astfel funcționarea pieței interne și concurența loială;
- I. întrucât consumatorii nu sunt suficient de informați cu privire la modalitățile posibile de a împiedica manipularea indicațiilor odometrelor la autoturismele de ocazie și cu privire la tehnicile existente de monitorizare a kilometrajului și de prevenire a fraudei în acest domeniu, precum și cu privire la modalitățile de acces la tehnicile respective;
- J. întrucât multe state membre încă nu le transmit consumatorilor instrumentele necesare care le-ar permite să verifice istoricul unui autovehicul rulat;
- K. întrucât fraudele legate de kilometraj afectează în mod disproporționat grupurile sociale și zonele geografice cu venituri mai scăzute, expunând clienții din statele membre care au aderat la Uniune înainte sau după 2004 și din țările aflate în imediata vecinătate a Uniunii (în special țările din Balcanii de Vest în care autoturismele de ocazie sunt importate din Uniune fără taxe vamale sau fac obiectul unor taxe vamale nesemnificative) la un risc mai ridicat de a cumpăra un autoturism al cărui odometru a fost manipulat, astfel încât aceștia sunt mai des afectați de această practică frauduloasă;

<sup>(1)</sup> [https://ec.europa.eu/info/files/consumer-markets-scoreboard-2014-edition\\_en](https://ec.europa.eu/info/files/consumer-markets-scoreboard-2014-edition_en)

Joi, 31 mai 2018

- L. întrucât, în absența unui sistem comun și integrat de schimb de informații între statele membre, există un risc sporit de legalizare a unui kilometraj care a fost deja manipulat înainte de verificarea inițială în țara în care autovehiculul va fi, în final, înregistrat și în care există deja măsuri de înregistrare și de verificare a kilometrajului vehiculelor;
- M. întrucât stabilirea unor norme uniforme de prevenire a manipulării odometrelor va spori în mod fundamental securitatea și siguranța tranzacțiilor transfrontaliere cu vehicule și va reduce astfel amploarea practicilor neloiale, generând totodată beneficii considerabile pentru milioane de consumatori din Uniune;

#### **Măsuri existente care vizează fraudele legate de odometre**

- N. întrucât unele state membre au introdus deja instrumente pentru a reduce la minimum manipularea odometrelor, precum „Car-Pass” în Belgia și „Nationale AutoPas” în Țările de Jos; întrucât ambele statele membre utilizează o bază de date în care se colectează kilometrajul afișat de odometru la fiecare lucrare de întreținere, service, reparație sau inspecție periodică a vehiculului, fără a colecta date cu caracter personal, ambele reușind într-un interval scurt să elimine aproape complet de pe teritoriile lor fraudă legată de odometre;
- O. întrucât sistemul din Belgia este gestionat în baza unui temei juridic de o organizație non-profit, iar sistemul din Țările de Jos este gestionat de o agenție guvernamentală, ambele funcționând la un cost rezonabil, și succesul ambelor sisteme este completat și promovat prin campanii de sensibilizare și de informare, dar și de un cadru juridic solid, care stabilește norme clare și sancțiuni disuasive;
- P. întrucât numărul considerabil mai mare de autoturisme manipulate în țările care nu au acces la aceste baze de date indică faptul că schimbul de date transfrontalier și cooperarea între statele membre sunt esențiale pentru succesul lor;
- Q. întrucât sistemul european de informare cu privire la vehicule și la permisele de conducere (Eucaris) oferă deja infrastructura și organizarea necesare pentru schimbul de date armonizate în materie de transport între autoritățile statelor membre și este folosit de toate statele membre pentru a îndeplini obligațiile care decurg din Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(12)</sup>, iar funcționalitățile sale includ deja înregistrarea kilometrajului;
- R. întrucât există și soluții tehnice, atât pentru echipamente, cât și pentru programele informatice aferente, care ar putea fi integrate în vehicule de către producători și ar preveni astfel manipularea odometrelor încă de la început; întrucât se folosesc deja module de securitate pentru echipamente („Hardware Security Modules”, HSM) și extensii securizate ale echipamentelor („Secure Hardware Extensions”, SHE) pentru a proteja unitățile electronice de control ale vehiculelor împotriva accesului neautorizat, a manipulării sau a furtului autoturismelor, iar costul pe vehicul al acestor sisteme este estimat la un euro;
- S. întrucât Regulamentul (UE) 2017/1151 obligă producătorii, în vederea obținerii omologării de tip a unui vehicul, să implementeze sistematic strategii de protecție împotriva manipulărilor și funcții de protecție la scriere pentru a descuraja reprogramarea odometrelor, ținând seama totodată de funcțiile de schimb de date la distanță; întrucât acest regulament prevede informații și explicații numai din partea producătorului și nu prevede nicio verificare prin care să se stabilească dacă odometrul poate fi manipulat, deși există procese atestate și recunoscute pe plan internațional, cum ar fi criteriile comune pentru evaluarea securității tehnologiei informației; întrucât procedurile recunoscute la nivel internațional, cum ar fi criteriile comune (ISO/IEC 15408), ar putea contribui la protecția împotriva manipulării;

#### **Legislație și lacune**

- T. întrucât manipularea odometrelor este interzisă în 26 de state membre, însă numai zece state membre au introdus măsuri suplimentare pentru a verifica kilometrajul disponibil consumatorilor și numai șase clasifică manipularea odometrelor ca infracțiune <sup>(13)</sup>; întrucât echipamentele și programele informatice folosite pentru manipularea odometrelor sunt ușor de găsit în Uniune și nu sunt considerate infracțiuni și întrucât mai multe state membre se află pe cale de a defini ca infracțiuni activitățile legate de manipularea ilegală a kilometrajului;

<sup>(12)</sup> Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (JO L 288, 5.11.2011, p. 1).

<sup>(13)</sup> A se vedea Rețeaua Centrelor Europene ale Consumatorilor (ECC-Net, 2015), Cross-border car purchases: what to look out when you're bargain hunting, p. 236.

Joi, 31 mai 2018

- U. întrucât fraudarea odometruului reprezintă o amenințare pentru siguranța în trafic a vehiculelor, astfel cum se constată și în Directiva 2014/45/UE, care solicită statelor membre să impună sancțiuni eficiente, proporționale și disuasive în caz de astfel de manipulari; întrucât Comisia ar trebui să analizeze fezabilitatea conectării platformelor naționale pentru a permite schimbul de informații transfrontalier privind inspecțiile tehnice, care să includă indicațiile odometruului;
- V. întrucât Directiva 2014/45/UE conține obligația de înregistrare a kilometrajului în timpul inspecției tehnice periodice și punerea la dispoziție a acestor informații cu ocazia următoarelor inspecții tehnice, însă face referire la înregistrarea kilometrajului în timpul inspecțiilor tehnice începând abia cu prima inspecție tehnică; întrucât prima inspecție tehnică periodică este posibil să aibă loc abia după patru ani de la prima înmatriculare a vehiculului, ceea ce lasă suficient timp pentru manipularea odometruului înainte de prima inspecție tehnică, dar și între inspecții, și poate chiar duce la înregistrarea oficială a unui kilometraj incorect;
- W. întrucât nici Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (<sup>14</sup>) și Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei privind omologarea de tip, nici Regulamentul nr. 39 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (Regulamentul CEE-ONU) nu fac trimitere la fraudarea kilometrajului sau nu prevăd odometre rezistente la manipulare; întrucât Regulamentul (CE) nr. 661/2009 face trimitere la Regulamentul nr. 39 al CEE-ONU privind cerințele de omologare pentru vitezometru, însă nu prevede cerințe pentru odometru sau pentru caracteristicile sale esențiale;

#### ***Văitoare evoluții în sectorul autovehiculelor***

- X. întrucât sectorul autovehiculelor a realizat progrese enorme în dezvoltarea și producția vehiculelor care sunt conectate, folosesc STI și comunică cu mediul lor, astfel încât majoritatea autoturismelor introduse pe piață sunt deja capabile să folosească funcții de conectivitate, creând astfel treptat pe șoselele din Uniune o flotă de autoturisme conectate;
  - Y. întrucât, potrivit diferitelor studii, media de vârstă a autoturismelor pe șoselele din Uniune este de 7-11 ani și este în continuă creștere, în timp ce în statele membre care au aderat la Uniune înainte sau după 2004 autoturismele depășesc cu mult media de vârstă, flota europeană fiind astfel compusă din autoturisme mai noi, extrem de conectate, și autoturisme mai vechi, fără funcții de conectivitate;
  - Z. întrucât vehiculele moderne transmit deja, în mod regulat, serii de date producătorilor, inclusiv kilometrajul real și timpul total de funcționare, furnizând date esențiale pentru verificarea plauzibilității kilometrajului afișat;
  - AA. întrucât tehnologia blockchain ar putea fi o soluție pentru stocarea datelor odometruului în viitor;
  - AB. întrucât CarTrustChain este un proiect de succes care studiază modalități de utilizare a tehnologiei blockchain pentru a elimina fraudă legată de odometre și care a fost cofinanțat din Fondul european de dezvoltare regională,
1. solicită Comisiei să prezinte, în temeiul articolului 91 alineatul (1) și al articolului 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), un cadru legislativ prin care statele membre să fie obligate să instituie bariere juridice, tehnice și operaționale care să facă imposibilă manipularea odometrelor, dând curs recomandărilor din prezenta rezoluție și din anexa la acesta în termen de 12 luni de la adoptarea de către Parlament a prezentei rezoluții; invită Comisia să revizuiască cerințele legale din Regulamentul (UE) 2017/1151;
  2. solicită Comisiei ca aceleași bariere juridice și tehnice să fie aplicate și importurilor din țările terțe;

(<sup>14</sup>) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru), JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

Joi, 31 mai 2018

3. salută soluțiile tehnice precum HSM și SHE, care sunt deja folosite la scară largă pentru a proteja datele sensibile din autoturisme și subliniază că indicațiile odometrelor ar trebui să beneficieze de același nivel de protecție pentru a împiedica manipularea lor;
4. invită Comisia să consolideze omologarea de tip pentru securitatea în interiorul vehiculului, în special pentru măsurile tehnice împotriva fraudării odometruului, dar și în lumina răspândirii autoturismelor conectate;
5. salută faptul că Comisia a inclus în Regulamentul (UE) 2017/1151 cerințe legate de securitatea tehnologică a odometrelor; subliniază totuși că nu există dispoziții cu privire la modalitățile de monitorizare a acestor cerințe și, prin urmare, invită Comisia să stabilească criterii clare pentru un control eficace al siguranței odometrelor, să adapteze respectivele cerințe, dacă este necesar, în termen cât mai scurt și să prezinte Parlamentului un raport privind eficacitatea respectivului regulament;
6. ia act de faptul că soluțiile naționale care recurg la baze de date cu înregistrarea frecventă a indicațiilor odometrelor în urma inspecțiilor tehnice periodice, a vizitelor la atelierele de reparație și a altor inspecții ale vehiculelor au avut un succes considerabil în combaterea manipulării odometrelor în statele membre în cauză și recomandă, așadar, ca statele membre care încă nu au luat măsuri în acest sens să găsească soluții corespunzătoare cât mai curând posibil;
7. subliniază, în acest sens, că toate statele membre ar trebui să dispună de registre naționale și să întreprindă un schimb de date transfrontalier pe baza acestor registre, deoarece doar în acest fel se poate combate în mod eficient fraudă legată de kilometraj în Uniune; prin urmare, invită Comisia să propună un cadru legislativ pentru ca statele membre să stabilească mecanisme naționale de colectare a datelor comparabile și compatibile reciproc, bazate pe cele mai bune practici existente, care vor asigura colectarea frecventă și fiabilă a datelor privind kilometrajul, începând de la prima înmatriculare a vehiculului, și care să prevadă schimburi la nivel internațional;
8. subliniază că ar trebui să fie posibil accesul transfrontalier la indicațiile odometrelor și că accesul lesne al cumpărătorilor de autoturisme de ocazie la respectivele informații ar contribui în mod considerabil la protecția consumatorilor; subliniază faptul că cumpărătorii de vehicule de ocazie ar trebui să aibă posibilitatea de a verifica exactitatea indicațiilor odometruului, indiferent de statul membru în care acestea au fost înregistrate anterior; invită Comisia și statele membre să informeze în mod activ consumatorii și părțile interesate cu privire la măsurile în vigoare de combatere a fraudelor legate de odometru și cu privire la modalitățile de depistare și prevenire a cazurilor de manipulare a odometrelor;
9. subliniază că Eucaris oferă o infrastructură existentă pentru a realiza schimburi eficiente din punctul de vedere al costurilor de indicații ale odometrelor din întreaga Uniune, recurgând la o soluție care folosește baze de date; regretă faptul că, în 2017, numai Belgia, Țările de Jos și Slovacia au utilizat platforma Eucaris pentru schimbul de informații cu privire la indicațiile odometrelor și, prin urmare, încurajează statele membre să valorifice posibilitățile oferite de acest sistem;
10. invită Comisia să impună obligativitatea participării la Eucaris și să o implementeze ca o platformă ce conține informații referitoare la vehicule, facilitând astfel verificarea kilometrajului pe teritoriul Uniunii în vederea diminuării posibilităților de manipulare a odometrelor;
11. regretă faptul că registrul electronic menționat în Directiva 2014/45/UE nu a fost încă creat și că sancțiunile statelor membre nu sunt suficient de disuasive, ceea ce a dus la neatingerea obiectivelor privind schimbul de date;
12. invită Comisia să prevadă un cadru juridic care să le permită statelor membre să dispună înregistrarea obligatorie a indicațiilor odometrelor cu ocazia inspecțiilor tehnice periodice, precum și a oricărei inspecții, lucrări de întreținere, de reparație și a altor vizite la service, începând cu prima înmatriculare;
13. subliniază că o soluție bazată pe tehnologia blockchain ar putea să fie mai rentabilă și invită Comisia să efectueze, în termen de 12 luni de la adoptarea de către Parlament a prezentei rezoluții, o analiză costuri/beneficii privind această soluție, inclusiv în ceea ce privește securitatea, transparența și protecția datelor; subliniază că, până la eventuala introducerea a acestei tehnologii, ar trebui aplicate fără întârziere soluții eficace, ușor de utilizat și rapid de pus în practică, în special baze de date;

**Joi, 31 mai 2018**

14. subliniază faptul că aplicarea la scară mai largă a tehnologiilor criptografice avansate, cum ar fi HSM sau SHE, ar putea oferi o protecție suplimentară împotriva manipulării odometrelor, protejându-le împotriva accesului neautorizat prin intermediul unor circuite integrate securizate;

15. subliniază că vehiculele au devenit tot mai capabile să folosească funcții de conectivitate și că această evoluție va continua, permițând astfel transmiterea automată a datelor odometrelor către o bază de date sau rețea blockchain; salută eforturile depuse de industria autovehiculelor de a dezvolta o serie de mecanisme tehnice de securitate împotriva manipulării odometrelor, inclusiv criptarea, protecția și securitatea datelor, dar invită totodată producătorii să îmbunătățească în continuare eficacitatea soluțiilor tehnice pe care le aplică;

16. subliniază că toate măsurile care implică transmiterea și stocarea de date ar trebui să fie conforme cu acquis-ul european privind protecția datelor și să fie aplicate numai pentru prevenirea manipulării odometrelor și cu cel mai înalt nivel de protecție informatică;

17. invită statele membre să adopte acte normative sau să-și adapteze legislația privind manipularea odometrelor pentru a considera acest fapt o infracțiune (inclusiv punerea la dispoziție de echipamente, programe informatice și de servicii conexe necesare pentru manipularea neautorizată), având în vedere că manipularea conduce la deprecierea eronată a siguranței în trafic a unui vehicul, fapt care afectează negativ siguranța rutieră; invită statele membre să prevadă resurse umane și financiare suficiente pentru aplicarea eficace, nediscriminatorie și proporțională a unei astfel de legislații;

18. consideră că schimbarea odometrului unui vehicul cu un altul cu un kilometraj mai mic ar trebui să fie considerată un act de fraudă legat de kilometrajul vehiculului, în cazul în care scopul este de a ascunde kilometrajul real și de a realiza astfel un profit;

19. solicită Comisiei să prezinte, pe baza articolului 91 alineatul (1) și al articolului 114 din TFUE, o propunere de act privind măsurile de combatere a manipulării odometrelor, dând curs recomandărilor formulate în anexa la prezentul raport;

o

o o

20. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei prezenta rezoluție, precum și recomandările din anexă.

—

Joi, 31 mai 2018

## ANEXĂ LA REZOLUȚIE

## RECOMANDĂRI PRIVIND CONȚINUTUL PROPUNERII SOLICITATE

**Promovarea soluțiilor tehnice și omologarea de tip**

Pentru a îngreuna manipularea odometrelor, ar trebui să se stabilească un nivel mai ridicat al soluțiilor integrate de securitate a datelor odometrelor. Acest lucru se va realiza prin includerea următoarelor mijloace în propunere:

- monitorizarea punerii în aplicare a articolului 5 alineatul (3) litera (f) din Regulamentul (UE) 2017/1151 și prezentarea unui raport cu rezultatele către Parlament cât mai curând posibil;
- stabilirea unor cerințe clare pentru a asigura faptul că indicațiile odometrului nu pot fi manipulate, incluzând – în cazul unei evaluări pozitive – protecția criptografică împotriva manipulării, sisteme de recunoaștere a manipulării, detectarea și înregistrarea separate ale kilometrajului și securitatea echipamentelor;
- introducerea unei metode de testare sau aplicarea criteriilor comune pentru evaluarea securității tehnologiei informației pentru soluțiile preventive menționate în Regulamentul (UE) 2017/1151 în ceea ce privește fraudă legată de odometre.

**Sisteme de baze de date**

Bazele de date în care se înregistrează indicațiile odometrelor reduc semnificativ numărul de vehicule manipulate. Este important să se găsească o soluție la nivelul Uniunii, deoarece inițiativele naționale izolate nu pot preveni fraudă legată de odometre în comerțul transfrontalier cu vehicule de ocazie. Prin urmare, propunerea ar trebui să prevadă următoarele măsuri:

- înregistrările obligatorii ale indicațiilor odometrelor, prevăzute de Directiva 2014/45/UE, ar trebui să fie puse la dispoziție în vederea schimburilor transfrontaliere și, la cerere, pentru clienți;
- crearea unui cadru juridic pentru instituirea în statele membre a unor baze de date comparabile ce conțin înregistrările kilometrajului afișat de odometre, care să asigure schimbul internațional și accesul la informații, pe baza celor mai bune practici existente care asigură înregistrarea frecventă și fiabilă a datelor privind kilometrajul;
- bazele de date existente în care se înscriu indicațiile odometrelor la nivelul statelor membre ar trebui să fie interconectate, compatibile și interoperabile la nivelul UE și ar trebui să permită schimbul de date la nivel internațional, iar infrastructura existentă, precum Eucaris, ar trebui folosită pentru o punere în aplicare eficientă din punctul de vedere al costurilor și în timp util;
- ar trebui să se respecte normele privind protecția datelor și, dacă este necesar, ele ar trebui adaptate astfel încât să permită stocarea și schimbul de date relevante și protecția vieții private, prevenind totodată în mod eficace utilizarea frauduloasă a datelor colectate;
- cumpărătorii de vehicule de ocazie ar trebui să dispună de mijloace de verificare, înainte de achiziție, a exactității indicațiilor odometrului autoturismului, pe baza datelor colectate privind kilometrajul vehiculului în cauză, indiferent de statul membru în care acesta a fost înmatriculat anterior.

**Tehnologia blockchain și conectivitatea ca soluții potențiale și complementare pe termen lung**

Vehiculele devin tot mai conectate, iar proporția de vehicule conectate în Uniune crește constant. Acestea transmit deja date precum kilometrajul real către serverele producătorilor. Datele respective ar putea fi utilizate deja pentru a descoperi fraudele legate de kilometraj.

Tehnologia blockchain poate oferi în timp un instrument fiabil pentru securizarea datelor în cadrul unei rețele și pentru prevenirea manipulării datelor înregistrate. Combinarea acestor evoluții cu soluțiile tehnologice ar putea fi avută în vedere ca o soluție pe termen lung pentru combaterea fraudării odometrelor.

**Joi, 31 mai 2018**

Prin urmare, ar trebui propuse următoarele măsuri:

- eventualele costuri și beneficii pentru crearea unei rețele blockchain la nivel european pentru indicațiile odometrelor ar trebui evaluate;
- în cazul unei evaluări pozitive: cadrul juridic și de reglementare pentru transmiterea automată a indicațiilor odometrelor autoturismelor prevăzute cu funcții de conectivitate și, indiferent de rezultatele evaluării soluțiilor blockchain, pentru accesul la datele odometrelor stocate și colectate de către producători, care vor completa înregistrarea manuală a kilometrajului cu ocazia inspecției tehnice periodice și a datelor din alte surse ar trebui creat;
- transmiterea indicațiilor odometrelor cu ocazia inspecției tehnice periodice, a vizitelor la service și a inspecțiilor, ar trebui să fie obligatorie, integrând și extinzând astfel sistemul de baze de date.

#### **Legislația și asigurarea aplicării**

Frauda legată de odometre nu este o infracțiune în toate statele membre, cu toate că Directiva 2014/45/UE prevede în mod explicit acest lucru. Executarea unor măsuri juridice eficiente, incluzând sancțiuni, este esențială pentru eradicarea fraudei legate de odometre. Prin urmare, ar trebui propuse următoarele măsuri:

- frauda legată de odometre ar trebui considerată o infracțiune comisă atât de persoana care comandă modificarea kilometrajului (deținătorul autoturismului), cât și de persoana care realizează această modificare, și care se pedepsește cu sancțiuni eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii bazate pe un standard cu un grad ridicat de comparabilitate în întreaga Uniune.

---